RÈGLEMENT D'EXÉCUTION (UE) Nº 1318/2014 DE LA COMMISSION

du 11 décembre 2014

modifiant le règlement (CE) nº 474/2006 établissant la liste communautaire des transporteurs aériens qui font l'objet d'une interdiction d'exploitation dans la Communauté

(Texte présentant de l'intérêt pour l'EEE)

LA COMMISSION EUROPÉENNE,

vu le traité sur le fonctionnement de l'Union européenne,

vu le règlement (CE) nº 2111/2005 du Parlement européen et du Conseil du 14 décembre 2005 concernant l'établissement d'une liste communautaire des transporteurs aériens qui font l'objet d'une interdiction d'exploitation dans la Communauté et l'information des passagers du transport aérien sur l'identité du transporteur aérien effectif, et abrogeant l'article 9 de la directive 2004/36/CE ([1]), et notamment son article 4, paragraphe 2,

considérant ce qui suit:

(1) Le règlement (CE) nº 474/2006 ([2]) de la Commission a établi la liste communautaire des transporteurs aériens qui font l'objet d'une interdiction d'exploitation dans l'Union, visée au chapitre II du règlement (CE) nº 2111/2005.

(2) Conformément à l'article 4, paragraphe 3, du règlement (CE) nº 2111/2005, certains États membres et l'Agence européenne de la sécurité aérienne (ci-après l'«AESA») ont communiqué à la Commission des informations qui sont pertinentes pour la mise à jour de ladite liste. Des informations pertinentes ont également été communiquées par certains pays tiers. Il y a donc lieu d'actualiser la liste communautaire sur la base de ces informations.

(3) La Commission a informé tous les transporteurs aériens concernés soit directement, soit par l'intermédiaire des autorités responsables de leur surveillance réglementaire, des faits et considérations essentiels qui serviraient de fondement à une décision de leur imposer une interdiction d'exploitation dans l'Union ou de modifier les conditions d'une interdiction d'exploitation imposée à un transporteur aérien qui figure sur la liste communautaire.

(4) La Commission a donné aux transporteurs aériens concernés la possibilité de consulter les documents fournis par les États membres, de lui soumettre des commentaires par écrit et de faire un exposé oral à la Commission et au comité institué par le règlement (CEE) nº 3922/1991 du Conseil ([3]) (ci-après le «comité de la sécurité aérienne»).

(5) La Commission a transmis au comité de la sécurité aérienne des informations actualisées sur les discussions conjointes en cours, dans le cadre du règlement (CE) nº 2111/2005 et de son règlement d'application (CE) nº 473/2006 de la Commission ([4]), avec les autorités compétentes et des transporteurs aériens des États suivants: Angola, Botswana, Géorgie, République de Guinée, Inde, Indonésie, Kazakhstan, République kirghize, Liban, Libye, Madagascar, République islamique de Mauritanie, Mozambique, Népal, Philippines, Sao Tomé-et-Principe, Soudan et Zambie. Le comité de la sécurité aérienne a également reçu des informations de la Commission sur l'Afghanistan, le Ghana, l'Iran et la Corée du Nord. La Commission a également transmis au comité de la sécurité aérienne des informations actualisées sur des consultations techniques avec la Fédération de Russie.

(6) Le comité de la sécurité aérienne a entendu les exposés de l'AESA sur les conclusions de l'analyse des rapports relatifs aux audits réalisés par l'Organisation de l'aviation civile internationale (ci-après l'«OACI») dans le cadre de son programme universel d'évaluation de la surveillance de la sécurité (USOAP). Les États membres ont été invités à accorder la priorité aux inspections au sol sur des transporteurs aériens titulaires d'une licence dans des États où l'OACI a relevé de graves problèmes de sécurité ou dans des États dont le régime de surveillance en matière de sécurité présente de graves manquements selon les conclusions de l'AESA. Outre les discussions entamées par la Commission au titre du règlement (CE) nº 2111/2005, la priorité accordée aux inspections au sol permettra d'obtenir des informations supplémentaires sur les performances en matière de sécurité des transporteurs aériens titulaires d'une licence dans ces États.

([1]) JO L 344 du 27.12.2005, p. 15.
([2]) Règlement (CE) nº 474/2006 de la Commission du 22 mars 2006 établissant la liste communautaire des transporteurs aériens qui font l'objet d'une interdiction d'exploitation dans la Communauté, visée au chapitre II du règlement (CE) nº 2111/2005 du Parlement européen et du Conseil (JO L 84 du 23.3.2006, p. 14).
([3]) Règlement (CEE) nº 3922/1991 du Conseil du 16 décembre 1991 relatif à l'harmonisation de règles techniques et de procédures administratives dans le domaine de l'aviation civile (JO L 373 du 31.12.1991, p. 4).
([4]) Règlement (CE) nº 473/2006 de la Commission du 22 mars 2006 portant sur les règles de mise en œuvre pour la liste communautaire des transporteurs aériens qui font l'objet d'une interdiction d'exploitation dans la Communauté visée au chapitre II du règlement (CE) nº 2111/2005 du Parlement européen et du Conseil (JO L 84 du 23.3.2006, p. 8).

(7) Le comité de la sécurité aérienne a entendu les exposés de l'AESA sur les conclusions de l'analyse des inspections au sol effectuées dans le cadre du programme d'évaluation de la sécurité des aéronefs étrangers (SAFA) conformément aux dispositions du règlement (UE) nº 965/2012 de la Commission ([1]).

(8) Le comité de la sécurité aérienne a également entendu les exposés de l'AESA sur les projets d'assistance technique menés dans des États concernés par des mesures ou faisant l'objet d'un suivi au titre du règlement (CE) nº 2111/2005. Le comité a été informé des plans de l'AESA et des demandes d'assistance technique et de coopération accrues afin de développer les capacités administratives et techniques des autorités de l'aviation civile en vue de contribuer à résoudre les cas de non-conformité aux normes internationales applicables. Les États membres ont également été invités à répondre à ces demandes sur une base bilatérale en coordination avec la Commission et l'AESA. À cet égard, la Commission a souligné l'utilité de procurer à la communauté internationale de l'aviation, notamment par l'intermédiaire de la base de données SCAN de l'OACI, des informations sur l'assistance technique fournie par l'Union et par ses États membres afin d'améliorer la sécurité aérienne dans le monde entier.

(9) Le comité de la sécurité aérienne a également entendu un exposé d'Eurocontrol faisant le point sur la mise en place de la fonction d'alerte SAFA et sur les dernières statistiques en date sur les messages d'alerte relatifs aux transporteurs interdits d'exploitation.

Transporteurs aériens de l'Union

(10) À la suite de l'analyse, par l'AESA, d'informations recueillies lors d'inspections au sol effectuées sur des appareils de transporteurs aériens de l'Union ou d'inspections de normalisation effectuées par l'AESA, ainsi que d'inspections et audits spécifiques effectués par des autorités aéronautiques nationales, plusieurs États membres ont imposé certaines mesures d'exécution forcée et en ont informé la Commission et le comité de la sécurité aérienne. La Grèce a fait savoir que l'autorité hellénique de l'aviation civile a effectué des inspections sur des appareils de *Gain Jet Aviation* et *Skygreece Airlines*. Aucun problème majeur n'a été décelé lors des inspections supplémentaires.

(11) Les États membres ont réaffirmé que, dans l'hypothèse où des informations pertinentes quant à la sécurité devaient indiquer l'existence de risques imminents en matière de sécurité dus au non-respect des normes de sécurité applicables par des transporteurs aériens de l'Union, ils étaient prêts à intervenir en conséquence.

Transporteurs aériens de l'Angola

(12) En vertu du règlement (CE) nº 474/2006, tel que modifié par le règlement d'exécution (UE) nº 1197/2011 de la Commission ([2]), le transporteur aérien *TAAG Angolan Airlines* certifié en Angola est autorisé à exploiter, à destination de l'Union, quatre appareils de type Boeing 737-700 immatriculés D2-TBF, D2-TBG, D2-TBH et D2- TBJ, trois appareils de type Boeing 777-200 immatriculés D2-TED, D2-TEE et D2-TEF, et deux appareils de type Boeing 777-300 immatriculés D2-TEG et D2-TEH.

(13) Le 21 novembre 2014, *TAAG Angolan Airlines* a demandé, par l'intermédiaire des autorités compétentes de l'Angola (INAVIC), d'ajouter un nouvel appareil de type Boeing 777-300 à l'annexe B du règlement (CE) nº 474/2006. Il existe toutefois des difficultés persistantes à établir et à maintenir des contacts réguliers aussi bien avec l'INAVIC qu'avec *TAAG Angolan Airlines*. Ces difficultés concernent également les contacts de l'INAVIC avec l'OACI, contraignant celle-ci à devoir récemment annuler plusieurs de ses audits planifiés précédemment. Il existe donc des problèmes de communication interne tant au sein de *TAAG Angolan Airlines* et de l'INAVIC qu'entre eux, ce qui ne permet pas d'évaluer de manière adéquate si l'acceptation de la demande introduite par *TAAG Angolan Airlines* entraînerait ou non des risques pour la sécurité. La Commission considère dès lors que la manière la plus appropriée de procéder consiste à demander tant à l'INAVIC qu'à *TAAG Angolan Airlines* de dialoguer pleinement avec la Commission dans un avenir proche, en vue d'examiner la situation actuelle en matière de sécurité de façon minutieuse et sous tous ses aspects, y compris en ce qui concerne l'ajout de nouveaux appareils à la flotte de *TAAG Angolan Airlines*.

(14) Par conséquent, sur la base des critères communs fixés à l'annexe du règlement (CE) nº 2111/2005, il est estimé qu'il n'y a pas lieu, à ce stade, de modifier la liste communautaire des transporteurs aériens qui font l'objet d'une interdiction d'exploitation au sein de l'Union pour y inclure des appareils supplémentaires exploités par *TAAG Angolan Airlines*.

([1]) Règlement (UE) nº 965/2012 de la Commission du 5 octobre 2012 déterminant les exigences techniques et les procédures administratives applicables aux opérations aériennes conformément au règlement (CE) nº 216/2008 du Parlement européen et du Conseil (JO L 296 du 25.10.2012, p. 1).

([2]) Règlement d'exécution (UE) nº 1197/2011 de la Commission du 21 novembre 2011 (JO L 303 du 22.11.2011, p. 14). Voir notamment les considérants (26) à (30) dudit règlement.

(15) Les États membres continueront de contrôler le respect effectif, par *TAAG Angolan Airlines*, des normes de sécurité applicables en accordant la priorité aux inspections au sol à effectuer sur les appareils de ce transporteur aérien en vertu du règlement (UE) n° 965/2012.

Transporteurs aériens du Botswana

(16) En avril 2013, l'OACI a effectué une mission de coordination et de validation (ICVM) au Botswana. Les résultats de cette ICVM étaient en partie positifs, en ce sens que la mise en œuvre effective s'est améliorée. Toutefois, les résultats étaient aussi en partie négatifs puisque deux graves problèmes de sécurité ont été relevés. Par ailleurs, depuis 2010, deux accidents sont survenus avec des appareils immatriculés au Botswana.

(17) Compte tenu des informations disponibles, du manque d'efficacité actuel dans la mise en œuvre des normes et des pratiques recommandées de l'OACI, des deux graves problèmes de sécurité, des deux accidents et de la communication intermittente entre la Commission et l'autorité de l'aviation civile du Botswana (CAAB), la Commission a adressé à la CAAB une lettre datée du 8 juillet 2014 dans laquelle elle lui demandait de fournir des informations sur les transporteurs aériens certifiés au Botswana.

(18) La CAAB a répondu le 3 octobre 2014 et a fourni les informations demandées en vue de démontrer la mise en œuvre effective par le Botswana des normes et des pratiques recommandées de l'OACI et de résoudre les deux graves problèmes de sécurité constatés.

(19) Sur la base de ces informations, il apparaît que la CAAB souhaiterait que l'OACI effectue une autre ICVM avant la fin de cette année et vérifie que les mesures correctives qui ont été prises suffisent pour résoudre les deux graves problèmes de sécurité.

(20) L'examen des informations fournies indique également que tous les transporteurs aériens ont été recertifiés et se sont vu délivrer un nouveau certificat de transporteur aérien (CTA) à la même date. La CAAB verra donc sa charge de travail augmenter à chaque fois que ces CTA devront être renouvelés. La CAAB a élaboré un programme de surveillance de la sécurité des transporteurs aériens, mais la mise en œuvre de ce programme a pris du retard. Enfin, seul un petit nombre de manquements est enregistré lors des activités de surveillance, si bien qu'il est difficile de déterminer la capacité de la CAAB à résoudre les nouveaux problèmes de sécurité. Afin de clarifier ces points, la Commission demandera à la CAAB de lui fournir des informations supplémentaires et l'invitera à participer à une réunion technique en vue d'analyser plus en détail la situation relative à la surveillance de la sécurité au Botswana.

(21) Par conséquent, sur la base des critères communs fixés à l'annexe du règlement (CE) n° 2111/2005, il est estimé qu'il n'y a pas lieu, à ce stade, de modifier la liste communautaire des transporteurs aériens qui font l'objet d'une interdiction d'exploitation au sein de l'Union pour y inclure des transporteurs aériens du Botswana.

Transporteurs aériens de la Géorgie

(22) Les discussions avec les autorités compétentes de la Géorgie (GCAA) se poursuivent dans le but de suivre la mise en œuvre, par la GCAA, du plan de mesures correctives élaboré pour répondre au grave problème de sécurité constaté lors de l'audit systémique global auquel l'OACI a soumis la Géorgie en octobre 2013.

(23) Sur la base des informations fournies par la GCAA concernant les mesures qu'elle prend actuellement pour mettre fin au grave problème de sécurité, la Commission n'a pas jugé nécessaire de la convoquer devant le comité de la sécurité aérienne. La Commission a fait rapport au comité de la sécurité aérienne sur la mise en œuvre du plan de mesures correctives élaboré par la GCAA.

(24) Par conséquent, sur la base des critères communs fixés à l'annexe du règlement (CE) n° 2111/2005, il est estimé qu'il n'y a pas lieu, à ce stade, de modifier la liste communautaire des transporteurs aériens qui font l'objet d'une interdiction d'exploitation au sein de l'Union pour y inclure des transporteurs aériens de la Géorgie.

Transporteurs aériens de la République de Guinée

(25) Ainsi qu'il avait été convenu lors de la réunion qui s'est tenue à Bruxelles en janvier 2013, les autorités compétentes de la République de Guinée (DNAC) ont régulièrement communiqué des informations sur le processus actuel de mise en œuvre du plan de mesures correctives approuvé par l'OACI en décembre 2012, ainsi que sur toutes les activités s'y rapportant.

(26) Le dernier rapport d'activité, reçu le 21 octobre 2014, passe en revue les activités et les évolutions les plus récentes concernant la mise en œuvre du plan de mesures correctives. La formation du personnel se poursuit afin de continuer à développer les capacités de surveillance, principalement dans les domaines de la navigabilité et des opérations. La DNAC a continué de remédier aux constatations USOAP non clôturées en répondant aux questions du protocole s'y rapportant par l'intermédiaire de l'outil en ligne de l'OACI pour la méthode de surveillance continue (CMA). Entre le début du mois d'août et la fin du mois de septembre 2014, l'OACI a réalisé une validation hors site des questions du protocole se prêtant à une vérification à distance, dont elle a conclu que la mise en œuvre effective globale des huit éléments essentiels s'est légèrement améliorée.

(27) Une initiative législative est en cours d'élaboration, qui vise à faire de la DNAC une autorité de l'aviation civile indépendante, autonome sur les plans financier et opérationnel et dotée de sa propre structure de gestion. La nouvelle autorité de l'aviation civile de la Guinée (AGAC), entièrement conforme aux exigences de l'OACI, devrait être établie d'ici à janvier 2015.

(28) Tous les certificats de transporteur aérien (CTA) en vigueur jusqu'alors ont été suspendus à la fin du mois de mars 2013. La procédure complète de certification aux normes de l'OACI (en 5 phases) du transporteur aérien national *PROBIZ Guinée*, qui exploite un appareil de type BE90, est toujours en cours, avec l'aide et l'appui d'une mission spécifique CAFAC/BAGASOO («African Civil Aviation Conference/Banjul Accord Group Aviation Safety Oversight Organisation»), y compris la formation simultanée en conditions réelles des inspecteurs de la DNAC sur l'ensemble du processus. Deux autres transporteurs aériens, *Eagle Air Guinée* et *Sahel Aviation Service Guinée*, ont également entamé le processus de certification. La DNAC, avec l'appui du bureau régional de l'OACI à Dakar, prévoit d'achever le processus de certification de ces trois transporteurs aériens d'ici à la fin de l'année 2014.

(29) La DNAC a demandé qu'une ICVM soit effectuée afin de valider les progrès réalisés dans la mise en œuvre du plan de mesures correctives. L'OACI avait d'abord prévu de mener l'ICVM en mai 2014 mais les changements intervenus dans la haute hiérarchie du ministère des transports ont entraîné un retard et l'ICVM avait alors été reportée, sous toute réserve, à la seconde moitié du mois de septembre 2014. Cependant, en raison de l'épidémie d'Ebola qui sévit actuellement dans la région, l'ICVM et la mission d'assistance de l'OACI initialement prévue en juillet 2014 sont désormais suspendues pour une durée indéterminée.

(30) Par conséquent, sur la base des critères communs fixés à l'annexe du règlement (CE) n° 2111/2005, il est estimé qu'il n'y a pas lieu, à ce stade, de modifier la liste communautaire des transporteurs aériens qui font l'objet d'une interdiction d'exploitation au sein de l'Union pour y inclure des transporteurs aériens de la République de Guinée.

(31) Si des informations pertinentes quant à la sécurité devaient indiquer l'existence de risques imminents en matière de sécurité dus au non-respect de normes internationales de sécurité, la Commission pourrait être contrainte de prendre des mesures en vertu du règlement (CE) n° 2111/2005.

Transporteurs aériens de l'Inde

(32) Le 7 novembre 2014, une réunion technique s'est tenue à Bruxelles. La Commission et l'AESA, ainsi que des représentants de haut niveau de la direction générale de l'aviation civile (DGCA) de l'Inde, ont participé à cette réunion. Celle-ci avait pour objet le respect, par l'Inde, de ses obligations internationales en matière de sécurité et de surveillance, ainsi que la décision de l'Administration fédérale de l'aviation (FAA) des États-Unis de ramener le statut de conformité de l'Inde de la catégorie 1 à la catégorie 2 suite aux manquements constatés lors de la mission d'évaluation de la sécurité aérienne internationale (IASA). La DGCA a fourni des précisions quant à la situation des mesures correctives qu'elle a prises pour remédier aux constatations liées à la rétrogradation, par la FAA, de l'Inde dans le classement IASA. La DGCA a répété qu'elle avait pris des mesures pour remédier à la majorité des constatations de la FAA et qu'elle a établi un plan de mesures correctives structuré relatif aux points qui demeurent préoccupants. Par ailleurs, lors de la réunion technique, la DGCA a présenté des informations sur la question de la durabilité et sur les améliorations en cours à cet égard.

(33) Lors de cette réunion technique, la DGCA s'est engagée à participer pleinement à un dialogue sur la sécurité avec la Commission, y compris en assistant à des réunions supplémentaires si et lorsque la Commission le juge nécessaire. La DGCA s'est également engagée à transmettre à la Commission toute information pertinente quant à la sécurité, dans le cadre des discussions officielles avec les autorités responsables de la surveillance réglementaire des transporteurs aériens certifiés en Inde, en application des dispositions de l'article 3, paragraphe 2, du règlement (CE) n° 473/2006 de la Commission.

(34) Sur la base des informations fournies lors de la réunion technique du 7 novembre 2014 et des engagements pris par la DGCA à cette occasion, la Commission ne juge pas nécessaire, à ce stade, d'imposer des restrictions d'exploitation aux transporteurs aériens de l'Inde.

(35) Par conséquent, sur la base des critères communs fixés à l'annexe du règlement (CE) n° 2111/2005, il est estimé qu'il n'y a pas lieu, à ce stade, de modifier la liste communautaire des transporteurs aériens qui font l'objet d'une interdiction d'exploitation au sein de l'Union pour y inclure des transporteurs aériens de l'Inde.

(36) Les États membres doivent continuer de contrôler le respect effectif des normes de sécurité applicables en accordant la priorité aux inspections au sol à effectuer sur les transporteurs aériens indiens en vertu du règlement (UE) nº 965/2012.

Transporteurs aériens de l'Indonésie

(37) Les discussions avec les autorités compétentes de l'Indonésie (DGCA) se poursuivent en vue de suivre les progrès réalisés par la DGCA pour garantir que la surveillance en matière de sécurité de tous les transporteurs aériens certifiés en Indonésie est effectuée dans le respect des normes internationales de sécurité.

(38) La Commission reconnaît les efforts déployés par la DGCA pour mettre en place un système aéronautique pleinement conforme aux normes de l'OACI. Elle prend également note du fait que la DGCA fait preuve de la transparence nécessaire et est disposée à partager ses informations.

(39) L'OACI a réalisé un audit systémique global entre le 5 et le 14 mai 2014. Le rapport d'audit final a été publié le 18 novembre 2014 et ses conclusions montrent que le système de surveillance de la sécurité en Indonésie a encore besoin d'être sensiblement amélioré. La DGCA a présenté un plan de mesures correctives à l'OACI afin de remédier aux constatations établies lors de cet audit.

(40) En septembre 2014, le comité national de la sécurité des transports de l'Indonésie a publié le rapport final sur l'accident survenu le 13 avril 2013 à Bali avec un appareil de la compagnie Lion Air. Le rapport complet contient une analyse de l'accident et fournit des recommandations en matière de sécurité à l'attention, entre autres, du transporteur aérien et de la DGCA.

(41) À l'heure actuelle, il n'existe cependant aucun élément objectif et concluant prouvant que la mise en œuvre du plan de mesures correctives et des recommandations en matière de sécurité est adéquate.

(42) Dans une lettre du 20 octobre 2014, la DGCA a fait savoir à la Commission que quatre nouveaux transporteurs aériens avaient été certifiés depuis la dernière mise à jour. Plus précisément, le CTA nº 121-042 a été délivré à *PT. MY INDO Airlines* le 15 août 2014, le CTA nº 121-054 a été délivré à *PT Indonesia Air Asia Extra* le 28 août 2014, le CTA nº 135-052 a été délivré à *PT. Elang Lintas Indonesia* le 28 février 2014, et le CTA nº 135-053 a été délivré à *PT. Elang Nusantara Air* le 12 mars 2014. La DGCA n'a toutefois pas fourni d'éléments attestant que ces transporteurs aériens font l'objet d'une surveillance en matière de sécurité conforme aux normes internationales de sécurité.

(43) Par conséquent, conformément aux critères communs fixés à l'annexe du règlement (CE) nº 2111/2005, il est estimé qu'il y a lieu de modifier la liste communautaire des transporteurs aériens qui font l'objet d'une interdiction d'exploitation au sein de l'Union pour inscrire ces quatre transporteurs aériens sur la liste de l'annexe A du règlement (CE) nº 474/2006.

Transporteurs aériens du Kazakhstan

(44) Les discussions avec les autorités compétentes du Kazakhstan (CAC) se poursuivent dans le but de suivre les progrès réalisés par la CAC pour garantir que la surveillance en matière de sécurité de tous les transporteurs aériens certifiés au Kazakhstan est effectuée dans le respect des normes internationales de sécurité de l'aviation.

(45) La CAC a fourni à la Commission des informations sur les suites de l'ICVM qui a eu lieu du 27 mai au 4 juin 2014 au Kazakhstan, y compris sur l'état d'avancement de la résolution des deux graves problèmes de sécurité constatés par l'OACI en 2009. En particulier, la CAC a indiqué qu'un grave problème de sécurité lié à la délivrance de certificats de navigabilité des appareils était résolu tandis qu'un autre grave problème de sécurité, lié quant à lui au processus de certification pour la délivrance de certificats de transporteur aérien, subsistait.

(46) *Air Astana* a également fourni son compte rendu régulier sur les évolutions en matière de sécurité chez ce transporteur aérien, notamment en ce qui concerne les récentes modifications intervenues dans sa flotte qui est actuellement autorisée à exercer ses activités dans l'Union. La plupart des éléments ajoutés sont des appareils nouvellement construits qui sont pris en location sur la base d'un crédit-bail. Les niveaux actuel et prévu d'activités connaissent également une certaine augmentation.

(47) Sur la base des informations disponibles concernant le système de surveillance en matière de sécurité en vigueur au Kazakhstan, il est estimé, d'une part, que les autorités aériennes kazakhes ne possèdent pas assez d'inspecteurs suffisamment formés et expérimentés pour accomplir les tâches de certification relatives aux CTA et aux autorisations spéciales et, d'autre part, qu'elles ne sont, à ce stade, pas en mesure de garantir une surveillance continue dans le domaine des opérations aériennes. Les autorités kazakhes sont donc vivement encouragées à intensifier leurs efforts pour se conformer aux normes internationales de sécurité.

(48) La Commission et l'AESA entendent suivre de près les progrès réalisés par la CAC pour recruter, garder et former ses inspecteurs ainsi que les mesures prises par celle-ci pour mettre en œuvre le plan de mesures correctives relatif au grave problème de sécurité qui subsiste.

(49) Le 29 septembre 2014, la Commission a demandé à la CAC de lui fournir des informations actualisées sur les transporteurs aériens dont elle assure la surveillance, en particulier des informations relatives au retrait de certificats de transporteur aérien (CTA). Dans sa réponse, la CAC a transmis à la Commission des informations sur les CTA délivrés au Kazakhstan et a fourni des éléments attestant le retrait du CTA de trois compagnies, à savoir *Jet One*, *Luk Aero* et *Air Trust Aircompany*.

(50) Par conséquent, conformément aux critères communs fixés à l'annexe du règlement (CE) nº 2111/2005, il est estimé qu'il y a lieu de modifier la liste communautaire des transporteurs aériens qui font l'objet d'une interdiction d'exploitation au sein de l'Union pour retirer *Jet One, Luk Aero* et *Air Trust Aircompany* de l'annexe A du règlement (CE) nº 474/2006.

(51) Les États membres continueront de contrôler le respect effectif des normes de sécurité applicables en accordant la priorité aux inspections au sol à effectuer sur les appareils d'*Air Astana* en vertu du règlement (UE) nº 965/2012.

Transporteurs aériens de la République kirghize

(52) Par lettres datées du 18 octobre 2014 et du 13 novembre 2014, les autorités compétentes de la République kirghize (KG CAA) ont fourni des informations actualisées sur les transporteurs aériens certifiés dans ce pays qui font actuellement l'objet d'une interdiction d'exploitation au sein de l'Union. D'après les informations contenues dans ces courriers et les pièces qui les accompagnent, la KG CAA a suspendu le certificat de transporteur aérien (CTA) de quatre transporteurs aériens, à savoir *Kyrgyz Airlines*, *SAEMES*, *Supreme Aviation* et *Click Airways*, et a retiré le CTA de *Kyrgyz Trans Avia*. En vertu de la législation de la République kirghize, la suspension d'un CTA équivaut à un retrait si le titulaire du CTA suspendu n'a pas introduit de demande de certification dans un délai de trois mois suivant la suspension de son CTA. *Kyrgyz Airlines, SAEMES, Supreme Aviation* et *Click Airways* n'ont pas introduit de demande de certification depuis la suspension de leur CTA, qui peut dès lors être considéré comme retiré.

(53) Par conséquent, conformément aux critères communs fixés à l'annexe du règlement (CE) nº 2111/2005, il est estimé qu'il y a lieu de modifier la liste communautaire des transporteurs aériens qui font l'objet d'une interdiction d'exploitation au sein de l'Union pour retirer *Kyrgyz Airlines*, *SAEMES, Supreme Aviation*, *Click Airways* et *Kyrgyz Trans Avia* de l'annexe A du règlement (CE) nº 474/2006.

Transporteurs aériens du Liban

(54) Les discussions se poursuivent avec les autorités compétentes du Liban (DGCA Lebanon) en vue de confirmer que le Liban remédie aux manquements constatés par l'OACI lors de l'ICVM réalisée dans ce pays du 5 au 11 décembre 2012. La DGCA Lebanon a élaboré un plan de mesures correctives qu'elle met actuellement en œuvre, notamment en ce qui concerne le grave problème de sécurité lié à la certification des transporteurs aériens au Liban.

(55) Lors d'une réunion technique qui a eu lieu le 14 juillet 2014, la DGCA Lebanon a fourni des informations sur la modification de sa structure de gestion, le recrutement de nouveaux effectifs employés par la DGCA Lebanon ou détachés par Middle East Airlines, les améliorations dans le recensement des causes premières du grave problème de sécurité et la prise de conscience, au niveau politique, des progrès qu'il y a lieu d'accomplir au Liban. La DGCA Lebanon a fourni la liste complète des CTA actuellement en vigueur au Liban et des informations relatives au renouvellement du CTA de deux transporteurs aériens.

(56) La DGCA Lebanon a fait savoir à la Commission que le rapport sur la résolution du grave problème de sécurité avait été envoyé à l'OACI. Cependant, à l'heure actuelle, ces mesures correctives doivent encore être vérifiées.

(57) Les 14 et 15 octobre 2014, la Commission a effectué une visite informelle à la DGCA Lebanon. Au cours de cette visite, le Liban a souligné les progrès réalisés à la DGCA Lebanon depuis juillet 2014, notamment grâce à une bonne communication avec l'Union. Le Liban prend au sérieux le grave problème de sécurité qui a été constaté par l'OACI et a procédé à une vérification de tous les certificats de transporteur aérien. La DGCA Lebanon a insisté sur le fait que la direction générale de l'aviation civile est désormais pleinement habilitée à contrôler tous les aspects de sécurité pour toutes les compagnies aériennes, bien qu'il n'existe pas encore d'autorité de l'aviation civile autonome et dotée des ressources adéquates. Le 9 novembre 2014, le Liban a fourni des informations supplémentaires sur son plan d'action pour la sécurité aérienne, y compris ses plans relatifs à la poursuite de la mise en place d'une autorité de l'aviation civile autonome.

(58) Compte tenu de ce qui précède, il convient de poursuivre les discussions avec les autorités libanaises conformément à l'article 3, paragraphe 2, du règlement (CE) nº 473/2006.

(59) Par conséquent, sur la base des critères communs fixés à l'annexe du règlement (CE) nº 2111/2005, il est estimé qu'il n'y a pas lieu, à ce stade, de modifier la liste communautaire des transporteurs aériens qui font l'objet d'une interdiction d'exploitation au sein de l'Union pour y inclure des transporteurs aériens du Liban.

(60) Si des informations pertinentes quant à la sécurité devaient indiquer l'existence de risques imminents en matière de sécurité dus au non-respect de normes internationales de sécurité, la Commission pourrait être contrainte de prendre de nouvelles mesures en vertu du règlement (CE) nº 2111/2005.

Transporteurs aériens de la Libye

(61) En avril 2012, les autorités compétentes de la Libye (LYCAA) sont convenues d'imposer à tous les transporteurs aériens certifiés en Libye une restriction d'exploitation dans l'Union. Leur intention était d'octroyer à la LYCAA le temps nécessaire pour recertifier ces transporteurs aériens et mettre en place des capacités de surveillance suffisantes pour garantir le respect des normes internationales de sécurité.

(62) La Commission a contrôlé l'efficacité de ces restrictions. Elle a également discuté régulièrement avec la LYCAA des progrès accomplis dans la réforme de son système de sécurité de l'aviation civile.

(63) Jusqu'en mars 2014, des progrès ont été observés tant au niveau de la LYCAA que des principaux transporteurs aériens, *Libyan Airlines* et *Afriqiyah Airways*. Le processus de certification de ces transporteurs aériens a toutefois pris beaucoup plus de temps que prévu.

(64) Comme l'a déclaré la Commission en avril 2014 ([1]), avant que la LYCAA ne puisse être autorisée à délivrer à ses transporteurs une autorisation d'exercer leurs activités dans l'Union, il devrait être démontré, à la satisfaction de la Commission, que le processus de recertification a été effectivement mené à bien et qu'une surveillance continue et durable est assurée dans le respect des normes de l'OACI.

(65) Or, au cours des mois de juin et de juillet 2014, les conditions de sûreté en Libye se sont considérablement détériorées, notamment avec l'irruption de violences à l'aéroport international de Tripoli et dans ses environs. Cette instabilité des conditions de sûreté subsiste. Les violences qui ont éclaté ont détruit ou endommagé considérablement des bâtiments, des infrastructures et des appareils au sol à l'aéroport international de Tripoli, rendant ainsi impossible l'utilisation de l'aéroport et de l'espace aérien local.

(66) Suite aux violences et à l'absence de gouvernement stable et efficace, et compte tenu du manque de clarté quant aux capacités de la LYCAA à surveiller correctement ses transporteurs aériens, la Commission n'a plus la conviction nécessaire que la LYCAA est toujours compétente pour restreindre les opérations des transporteurs aériens libyens dans l'Union. La Commission n'est pas non plus convaincue de la capacité de la LYCAA à s'acquitter de ses obligations internationales en ce qui concerne la surveillance en matière de sécurité de ses transporteurs aériens. Par ailleurs, la Commission est préoccupée par le nombre élevé d'appareils qui ont été endommagés pendant les violences et se demande si le maintien de leur navigabilité est correctement pris en compte.

(67) Le 25 novembre 2014, la LYCAA a fait un exposé oral devant la Commission et le comité de la sécurité aérienne sur les mesures qu'elle a prises pour garantir la sécurité de l'aviation en Libye. Il est clairement ressorti de cet exposé que, malgré les efforts déployés par la LYCAA dans le cadre de ses prérogatives actuelles, d'importantes préoccupations subsistent en ce qui concerne l'insuffisance des mesures prises pour limiter les risques imminents en matière de sécurité aérienne. Ces préoccupations sont considérablement aggravées par l'instabilité actuelle du pays.

(68) Compte tenu du manque de clarté quant aux capacités de la LYCAA à surveiller correctement les transporteurs aériens de la Libye et à prendre en charge les risques imminents en matière de sécurité, il est estimé que la LYCAA n'est pas en mesure de respecter ses obligations internationales en matière de sécurité aérienne.

(69) Par conséquent, conformément aux critères communs fixés à l'annexe du règlement (CE) nº 2111/2005, il est estimé qu'il y a lieu de modifier la liste communautaire des transporteurs aériens qui font l'objet d'une interdiction d'exploitation au sein de l'Union pour inscrire tous les transporteurs aériens certifiés en Libye sur la liste de l'annexe A du règlement (CE) nº 474/2006.

([1]) Règlement d'exécution (UE) nº 368/2014 de la Commission du 10 avril 2014 (JO L 108 du 11.4.2014, p. 16). Voir notamment le considérant (64) dudit règlement.

Transporteurs aériens de Madagascar

(70) Les discussions avec les autorités compétentes de Madagascar se sont poursuivies activement dans le but de suivre les progrès accomplis par ces autorités pour garantir que la surveillance en matière de sécurité de tous les transporteurs aériens certifiés à Madagascar s'effectue dans le respect des normes internationales de sécurité.

(71) La Commission, assistée par l'AESA, a organisé une réunion de concertation le 23 octobre 2014 avec les autorités compétentes de Madagascar et des représentants du transporteur aérien *Air Madagascar*. Lors de cette réunion, le transporteur aérien a fourni des informations sur l'évolution de sa flotte et a notamment fait savoir que deux appareils de type Boeing 737, qui figurent à l'annexe B du règlement (UE) nº 474/2006, seront progressivement remplacés, à partir de 2015, par des appareils du même type, et qu'un appareil de type ATR 72-600 viendra compléter sa flotte dans le courant du premier trimestre de 2015.

(72) Le 10 novembre 2014, le transporteur aérien *Air Madagascar* a demandé à ce que l'annexe B soit modifiée afin d'autoriser, d'une part, l'exploitation des nouveaux appareils de type Boeing 737 qui remplaceront les appareils de type Boeing 737 que ce transporteur possède actuellement dans sa flotte et, d'autre part, l'exploitation de l'appareil de type ATR 72-600 qui viendra compléter sa flotte.

(73) *Air Madagascar* a fourni des éléments attestant que les performances de sa flotte en matière de sécurité s'étaient améliorées. En ce qui concerne les opérations effectuées avec les appareils de type Boeing B737, les autorités compétentes de Madagascar ont déclaré être satisfaites du niveau actuel de conformité aux exigences de l'OACI démontré par *Air Madagascar*. Les États membres et l'AESA ont confirmé que les inspections au sol effectuées dans des aéroports de l'Union dans le cadre du programme SAFA n'avaient révélé aucun problème particulier.

(74) Par conséquent, conformément aux critères communs fixés à l'annexe du règlement (CE) nº 2111/2005, il est estimé qu'il y a lieu de modifier la liste communautaire des transporteurs aériens qui font l'objet d'une interdiction d'exploitation au sein de l'Union en ce qui concerne *Air Madagascar*. Il y a lieu de modifier l'annexe B du règlement (CE) nº 474/2006 pour autoriser l'exploitation des appareils de type B737 et de l'appareil de type ATR 72/42 qui figurent ou figureront sur le CTA d'*Air Madagascar*.

(75) Les États membres continueront de contrôler le respect effectif des normes de sécurité applicables en accordant la priorité aux inspections au sol à effectuer sur les appareils d'*Air Madagascar* en vertu du règlement (UE) nº 965/2012.

Transporteurs aériens de la République islamique de Mauritanie

(76) L'AESA a informé la Commission de rapports révélant de graves manquements en matière de sécurité et une incapacité persistante du transporteur aérien *Mauritania Airlines International* (MAI) de remédier aux manquements décelés lors d'inspections au sol effectuées dans le cadre du programme SAFA. Ces manquements sont liés à la préparation des vols et aux calculs de performance. Malgré certaines améliorations concernant l'état des appareils, la nature et la gravité des constatations effectuées récemment ont un impact direct sur la sécurité des opérations et nécessitent que des mesures correctives soient prises.

(77) La Commission a directement informé les autorités nationales compétentes (ANAC) et *Mauritania Airlines International* (MAI) de ces manquements afin que des mesures visant à réduire les risques puissent être prises rapidement. L'ANAC en a accusé réception et a communiqué des informations sur un certain nombre de mesures correctives et sur les conclusions du dernier audit de l'OACI dans les domaines des aérodromes et des services de navigation aérienne.

(78) Par conséquent, sur la base des critères communs fixés à l'annexe du règlement (CE) nº 2111/2005, il est estimé qu'il n'y a pas lieu, à ce stade, de modifier la liste communautaire des transporteurs aériens qui font l'objet d'une interdiction d'exploitation au sein de l'Union pour y inclure des transporteurs aériens de la République islamique de Mauritanie.

(79) Si des informations pertinentes quant à la sécurité devaient indiquer l'existence de risques imminents en matière de sécurité dus au non-respect de normes internationales de sécurité, la Commission pourrait être contrainte de prendre de nouvelles mesures en vertu du règlement (CE) nº 2111/2005.

Transporteurs aériens du Mozambique

(80) Les autorités compétentes du Mozambique (IACM) ont fait rapport sur la mise en œuvre en cours du plan de mesures correctives soumis à l'OACI et approuvé par elle. Le dernier rapport d'activité en date et les documents justificatifs qui l'accompagnent, qui sont parvenus à la Commission et à l'AESA le 26 septembre 2014, indiquent que l'IACM a poursuivi ses travaux de mise à jour du cadre juridique en présentant des propositions législatives visant à mettre davantage en conformité la loi sur l'aviation civile avec les exigences de l'OACI, à lui conférer un rôle plus important en le faisant passer de celui de simple régulateur à celui d'autorité, et à poursuivre l'harmonisation de ses réglementations existantes avec les normes et pratiques recommandées (SARP) de l'OACI telles que modifiées. Le recrutement et la formation du personnel se poursuivent afin de continuer à développer les capacités de surveillance, principalement dans les domaines suivants: opérations et octroi de licences, aérodromes, navigabilité, réglementation et contrôle de l'application des règles. Les efforts de développement des capacités internes sont par ailleurs accrus au travers de partenariats avec des autorités africaines et européennes et avec des organisations régionales. Une analyse des faiblesses en matière de certification d'aérodrome a été réalisée pour tous les aéroports, et un plan détaillé pour la certification des aéroports internationaux (Maputo, Beira et Nacala) a été demandé en vue de lancer le processus en 2015. Le programme national de sécurité est en cours d'élaboration et devrait être terminé d'ici 2017.

(81) L'IACM a continué de remédier aux constatations USOAP en suspens en répondant aux questions du protocole s'y rapportant. Par ailleurs, nombre des réglementations et des procédures nécessaires pour corroborer les réponses, ainsi que la documentation connexe, ont été produites et mises en ligne par l'intermédiaire de CMA, l'outil en ligne de l'OACI. La validation de ces mesures par l'OACI est en cours.

(82) L'IACM a demandé que l'OACI procède à une ICVM afin de valider les progrès réalisés dans la mise en œuvre de son plan de mesures correctives, mission qui est désormais planifiée du 26 novembre au 4 décembre 2014 et qui portera sur les domaines suivants: législation, organisation de l'autorité de l'aviation civile, aérodromes et services de navigation aérienne.

(83) Il a été pris note des progrès importants que l'IACM a signalé avoir accomplis dans la rectification des manquements décelés par l'OACI, et l'IACM est encouragée à poursuivre ses efforts afin d'achever ses travaux visant à établir un système aéronautique pleinement conforme aux normes internationales. Compte tenu des progrès considérables déjà réalisés et des progrès supplémentaires attendus, il se pourrait qu'une mission d'évaluation de la sécurité de l'Union ait lieu au premier trimestre de 2015. Toutefois, à l'heure actuelle, il n'en demeure pas moins que plusieurs questions importantes de sécurité aérienne doivent toujours être pleinement et adéquatement traitées.

(84) L'enquête sur l'accident du transporteur aérien *Linhas Aéreas de Moçambique S.A.* (LAM) survenu le 29 novembre 2013 se poursuit. Le rapport d'enquête final sur l'accident est attendu pour la fin de 2014. À la suite de cet accident, LAM a réalisé un examen approfondi de la formation, des mécanismes et des procédures internes en matière de sûreté et de sécurité, qui a abouti à la mise en œuvre d'exigences organisationnelles et opérationnelles plus strictes. Parallèlement, ce transporteur aérien a continué à œuvrer à l'amélioration de son système de gestion de la sécurité, en mettant tout particulièrement l'accent sur l'analyse et l'échange des données de vol.

(85) L'IACM a également signalé qu'elle avait poursuivi le processus de certification des transporteurs aériens en conformité avec les SARP de l'OACI. Selon la liste fournie par l'IACM, un nouveau transporteur aérien a été certifié, à savoir *Makond Lda*. L'IACM n'a toutefois pas été en mesure de fournir d'éléments attestant que ce transporteur aérien fait l'objet d'une surveillance en matière de sécurité conforme aux normes internationales de sécurité.

(86) Par conséquent, conformément aux critères communs fixés à l'annexe du règlement (CE) n° 2111/2005, il est estimé qu'il y a lieu de modifier la liste communautaire des transporteurs aériens qui font l'objet d'une interdiction d'exploitation au sein de l'Union pour ajouter le transporteur aérien *Makond Lda* sur la liste de l'annexe A du règlement (CE) n° 474/2006.

Transporteurs aériens du Népal

(87) La Commission a poursuivi ses discussions avec les autorités compétentes du Népal (CAAN) pour déterminer sa capacité à mettre en œuvre et à faire respecter de manière suffisante les normes de sécurité internationales applicables.

(88) À la demande de la Commission, la CAAN a présenté des documents relatifs aux progrès réalisés en ce qui concerne les activités de surveillance en matière de sécurité, y compris les manquements décelés lors de la mission d'évaluation sur place de l'Union effectuée au Népal en février 2014, les graves problèmes de sécurité constatés par l'OACI, ainsi que les audits de l'OACI.

(89) La Commission et l'AESA ont organisé une réunion avec la CAAN le 24 septembre 2014. La réunion avait notamment pour objet les progrès réalisés dans les domaines de l'octroi de licences de personnel navigant, de la certification des transporteurs aériens et de la surveillance des opérations aériennes.

(90) Il apparaît en revanche que les progrès accomplis sont insuffisants et qu'il faudrait davantage de temps. On craint notamment que la CAAN n'ait, jusqu'à présent, pas répondu correctement aux exigences applicables au personnel navigant travaillant dans un environnement d'opérations en équipage multiple, d'autant que le rapport sur l'accident mortel survenu le 16 février 2014 pointe, parmi les causes probables de l'accident, le manque de formation adéquate de l'équipage.

(91) Il subsiste par ailleurs des préoccupations quant au fait que le processus de recertification des transporteurs aériens par la CAAN est inadapté et peut ne pas garantir que tous les transporteurs aériens du Népal respectent les exigences internationales en matière de sécurité aérienne. La CAAN est, par conséquent, invitée à solliciter l'assistance de spécialistes dans les domaines concernés pour évaluer le processus, vérifier son adéquation et prendre les mesures qui s'imposent.

(92) Une réunion entre la Commission, l'AESA et les transporteurs *Nepal Airlines Corporation, Buddha Air, Shree Airlines, Tara Air et Yeti Airlines* a eu lieu le 11 novembre 2014 pour faire le point sur les progrès réalisés en ce qui concerne les observations formulées suite à la mission d'évaluation sur place de l'Union et sur d'autres questions relatives à l'amélioration de la sécurité aérienne au Népal.

(93) La capacité de certains transporteurs aériens de gérer les risques liés à leurs opérations à un niveau qui pourrait indiquer qu'il existe une capacité d'atténuer les risques découlant d'une surveillance insuffisante exercée par la CAAN est considérée comme encourageante. Toutefois, la Commission considère que, pour l'heure, les autorités compétentes du Népal ne sont pas en mesure de mettre en œuvre et de faire respecter de manière suffisante les normes de sécurité internationales applicables à un niveau qui pourrait justifier un assouplissement de l'interdiction d'exploitation actuellement en vigueur.

(94) Il convient également de noter que la Commission a écrit à la CAAN le 25 août 2014 pour obtenir des informations actualisées sur les transporteurs aériens dont celle-ci assure la surveillance. Dans une lettre du 10 septembre 2014, la CAAN a fait savoir à la Commission qu'un nouveau transporteur aérien avait été certifié depuis la dernière mise à jour, et plus précisément que le CTA n° 082/2014 avait été délivré le 3 juillet 2014 à *Manang Air Pvt. Ltd*. La CAAN n'a toutefois pas fourni d'éléments attestant que ce transporteur aérien fait l'objet d'une surveillance en matière de sécurité conforme aux normes internationales de sécurité.

(95) Les transporteurs aériens qui, par le passé, s'étaient vu octroyer un CTA distinct ne couvrant que leurs opérations internationales se sont maintenant vu octroyer un CTA unique couvrant toutes les opérations. C'est pourquoi la CAAN a retiré le CTA n° 058/2010 de *Buddha Air (International Operations)* et le CTA n° 059/2010 de *Shree Airlines (International Operations)*.

(96) Par conséquent, conformément aux critères communs fixés à l'annexe du règlement (CE) n° 2111/2005, il est estimé qu'il y a lieu de modifier la liste communautaire des transporteurs aériens qui font l'objet d'une interdiction d'exploitation au sein de l'Union pour inscrire *Manang Air Pvt*. sur la liste de l'annexe A du règlement (CE) n° 474/2006 et pour supprimer *Buddha Air (International Operations)* et *Shree Airlines (International Operations)* de cette même annexe A du règlement (CE) n° 474/2006.

Transporteurs aériens des Philippines

(97) Le 9 avril 2014, l'Administration fédérale de l'aviation (FAA) des États-Unis a annoncé sa décision de relever le statut de conformité des Philippines et de le faire passer de la catégorie 2 à la catégorie 1 suite à son programme d'audit IASA. Dans une lettre du 24 juillet 2014 à la Commission, l'autorité de l'aviation civile des Philippines (CAAP) faisait référence à la décision de la FAA de relever le statut de conformité des Philippines, ainsi qu'aux informations communiquées par l'OACI selon lesquelles les Philippines avaient remédié aux graves problèmes de sécurité décelés précédemment. Enfin, dans cette lettre, la CAAP indiquait que son prochain objectif était de faire lever l'interdiction d'exploitation imposée aux transporteurs aériens certifiés aux Philippines qui faisaient toujours l'objet d'une interdiction d'exploitation au sein de l'Union.

(98) Dans une lettre du 22 septembre 2014 à la CAAP, la Commission a répété que toute décision de retirer des transporteurs aériens certifiés aux Philippines de la liste communautaire des transporteurs aériens qui font l'objet d'une interdiction d'exploitation au sein de l'Union doit s'appuyer sur une approche reposant sur des éléments probants. À cet égard, une réunion technique a eu lieu le 4 novembre 2014 avec des experts de la Commission et de l'AESA ainsi que des représentants de haut niveau de la CAAP.

(99) Les éléments probants présentés par la CAAP avant et pendant la réunion technique du 4 novembre 2014 contenaient des précisions sur la structure organisationnelle actuelle de la CAAP ainsi que des propositions d'améliorations qui permettraient de développer ses capacités de surveillance. La CAAP a également fourni des informations sur la surveillance qu'elle exerce actuellement à l'égard des transporteurs aériens certifiés aux Philippines. La CAAP a par ailleurs évoqué des améliorations en cours apportées aux infrastructures et a fourni des informations actualisées sur les propositions de perfectionnement de son programme national de sécurité (SSP).

(100) Dans sa lettre du 22 septembre 2014, la Commission a également proposé que l'AESA effectue une mission sur place visant à fournir une assistance technique aux Philippines. Cette mission s'est déroulée pendant la semaine du 10 novembre 2014.

(101) Les discussions qui se sont tenues et les éléments probants fournis par la CAAP lors de la réunion technique du 4 novembre 2014 sont jugés encourageants en ce qui concerne les progrès réalisés par les autorités compétentes des Philippines en matière de surveillance des transporteurs aériens certifiés aux Philippines. Cela ouvre la voie à l'organisation prochaine d'une mission de vérification sur place de l'Union.

(102) Toutefois, en ce qui concerne l'objectif de la CAAP de demander la levée complète de l'interdiction d'exploitation imposée aux transporteurs aériens certifiés aux Philippines, il y a lieu de souligner que cette démarche requerra une évaluation exhaustive de toutes les informations pertinentes et que le résultat de la mission de vérification sur place de l'Union devra être satisfaisant.

(103) Par conséquent, sur la base des critères communs fixés à l'annexe du règlement (CE) n° 2111/2005, il est estimé qu'il n'y a pas lieu, à ce stade, de modifier la liste communautaire des transporteurs aériens qui font l'objet d'une interdiction d'exploitation au sein de l'Union en ce qui concerne les transporteurs aériens des Philippines.

(104) Les États membres continueront de contrôler le respect effectif, par *Philippine Airlines* et *Cebu Pacific Air*, des normes de sécurité applicables en accordant la priorité aux inspections au sol à effectuer en vertu du règlement (UE) n° 965/2012.

Transporteurs aériens de la Fédération de Russie

(105) La Commission, l'AESA et les États membres ont continué de surveiller étroitement les performances en matière de sécurité des transporteurs aériens certifiés dans la Fédération de Russie et exerçant leurs activités dans l'Union, notamment en accordant la priorité aux inspections au sol à effectuer sur certains transporteurs aériens de la Fédération de Russie conformément au règlement (UE) n° 965/2012.

(106) Le 15 juillet 2014, la Commission a rencontré des représentants du transporteur aérien *Kogalymavia* afin de confirmer l'efficacité des mesures prises par ce transporteur aérien pour améliorer son niveau de sécurité. Dans l'ensemble, les progrès réalisés par *Kogalymavia* se sont révélés durables. Ce transporteur aérien est encouragé à poursuivre la mise en place d'une culture positive de la sécurité au sein de son organisation, y compris pour la notification des informations essentielles en matière de sécurité.

(107) Le 6 novembre 2014, la Commission, assistée de l'AESA et d'un État membre, a rencontré des représentants de l'Agence fédérale du transport aérien (FATA) de la Fédération de Russie. Le but de cette réunion était de veiller à ce que les transporteurs aériens russes à l'égard desquels des manquements ont été décelés lors d'inspections au sol SAFA ces 12 derniers mois remédient dûment aux constatations établies. Lors de cette réunion, la FATA s'est engagée à continuer d'enquêter sur les raisons de certains manquements graves et à suivre de près les cas de non-conformité auxquels il n'a toujours pas été correctement remédié.

(108) Le 21 novembre 2014, la FATA a informé la Commission qu'elle avait recommandé aux transporteurs aériens dont elle assure la surveillance de remédier, en temps utile, à toutes les constatations en suspens dans la base de données SAFA et de mettre en œuvre des mesures correctives de manière continue, afin d'éviter des problèmes en ce qui concerne les inspections SAFA et les manquements décelés à ces occasions.

(109) Sur la base des informations disponibles, il n'a pas été jugé nécessaire de procéder à une audition des autorités aériennes russes ou des transporteurs aériens certifiés dans la Fédération de Russie devant le comité de la sécurité aérienne.

(110) Par conséquent, sur la base des critères communs fixés à l'annexe du règlement (CE) n° 2111/2005, il est estimé qu'il n'y a pas lieu, à ce stade, de modifier la liste communautaire des transporteurs aériens qui font l'objet d'une interdiction d'exploitation au sein de l'Union pour y inclure des transporteurs aériens de la Fédération de Russie.

(111) Les États membres continueront toutefois de contrôler le respect effectif, par les transporteurs aériens de la Fédération de Russie, des normes de sécurité internationales en accordant la priorité aux inspections au sol à effectuer en vertu du règlement (UE) n° 965/2012. Si ces inspections devaient déceler l'existence d'un risque imminent en matière de sécurité dû au non-respect des normes de sécurité applicables, la Commission pourrait être contrainte de prendre des mesures à l'égard des transporteurs aériens de la Fédération de Russie conformément au règlement (CE) n° 2111/2005.

Transporteurs aériens de Sao Tomé-et-Principe

(112) Le 22 septembre 2014, après une longue période de silence, les autorités compétentes de Sao Tomé-et-Principe (INAC) ont communiqué des informations sur les progrès accomplis pendant cette période.

(113) Le 28 mai 2014, l'OACI a annoncé, d'une part, la résolution des graves problèmes de sécurité liés au processus de certification des transporteurs aériens et à leur surveillance et, d'autre part, la protection garantie par les exploitants d'aérodrome. Par conséquent, Sao Tomé-et-Principe a maintenant remédié à tous les graves problèmes de sécurité précédemment décelés.

(114) Le plan de mesures correctives présenté par l'INAC est en cours de mise en œuvre. Le résumé de sa réalisation à la mi-avril 2014 montre que 20 % des mesures devant être mises en œuvre avant la fin du mois de novembre 2014 ont été menées à bien comme prévu, tandis que 25 % des mesures prévues sont toujours en cours d'exécution; en revanche, les mesures restantes, soit 55 %, n'ont toujours pas été lancées et ont vu leur date d'exécution considérablement retardée.

(115) L'INAC a retiré le CTA de huit transporteurs aériens, à savoir *British Gulf International Company Ltd, Executive Jet Services, Global Aviation Operation, Goliaf Air, Island Oil Exploration, Transafrik International Ltd, Transcargo* et *Transliz Aviation*. L'INAC a apporté la preuve écrite du retrait du CTA de ces transporteurs aériens.

(116) La Commission prend note de l'évolution positive signalée par l'INAC et salue tout particulièrement le retrait du CTA des transporteurs aériens qui avaient leur établissement principal ailleurs qu'à Sao Tomé-et-Principe, ainsi que la suppression de tous leurs appareils du registre de ce pays.

(117) Par conséquent, conformément aux critères communs fixés à l'annexe du règlement (CE) n° 2111/2005, il est estimé qu'il y a lieu de modifier la liste communautaire des transporteurs aériens qui font l'objet d'une interdiction d'exploitation au sein de l'Union pour retirer ces transporteurs aériens de l'annexe A du règlement (CE) n° 474/2006.

(118) L'INAC a également signalé qu'un CTA avait été délivré aux transporteurs aériens *STP Airways* et *Africa's Connection*. L'INAC n'a toutefois pas été en mesure de fournir d'éléments attestant que ces deux transporteurs aériens font l'objet d'une surveillance en matière de sécurité conforme aux normes internationales de sécurité.

(119) Par conséquent, conformément aux critères communs fixés à l'annexe du règlement (CE) n° 2111/2005, il est estimé qu'il y a lieu de modifier la liste communautaire des transporteurs aériens qui font l'objet d'une interdiction d'exploitation au sein de l'Union pour inscrire les transporteurs aériens *STP Airways* et *Africa's Connection* sur la liste de l'annexe A du règlement (CE) n° 474/2006.

Transporteurs aériens du Soudan

(120) L'autorité de l'aviation civile du Soudan (SCAA) a fourni à la Commission des informations sur quatre transporteurs aériens, à savoir *BADR Airlines* (BDR), *Nova Airlines* (NOV), *Sudan Airways* (SUD) et *Tarco Air* (TRQ). Les documents justificatifs indiquent que ces compagnies aériennes possèdent différents niveaux de gestion de la sécurité. Ces documents laissent néanmoins penser que des progrès satisfaisants ont été réalisés en vue de préparer une éventuelle mission de vérification de l'Union en 2015.

(121) La SCAA a également informé la Commission des conclusions du dernier audit de l'OACI dans les domaines des aérodromes et des services de navigation aérienne. Bien que ces audits concernent des domaines qui n'ont, pour la plupart, pas de rapport avec les domaines techniques à l'origine des principales préoccupations de l'Union en ce qui concerne les transporteurs aériens immatriculés au Soudan, à savoir les licences du personnel, les opérations et la navigabilité, les conclusions montrent que la SCAA a déployé des efforts conséquents pour traiter toutes les questions de sécurité de l'aviation dans le cadre d'une approche globale.

(122) Il s'avère que la SCAA a réalisé des améliorations durables de manière réaliste et progressive. Toutefois, une évaluation approfondie doit encore avoir lieu afin de déterminer si la SCAA et les transporteurs aériens certifiés au Soudan respectent les normes internationales de sécurité. Par ailleurs, il y a lieu d'effectuer des vérifications plus poussées, notamment lors d'une mission de vérification de l'Union, avant de pouvoir prendre en considération toute proposition de modification de la liste communautaire des transporteurs aériens qui font l'objet d'une interdiction d'exploitation au sein de l'Union.

(123) Par conséquent, sur la base des critères communs fixés à l'annexe du règlement (CE) n° 2111/2005, il est estimé qu'il n'y a pas lieu, à ce stade, de modifier la liste communautaire des transporteurs aériens qui font l'objet d'une interdiction d'exploitation au sein de l'Union en ce qui concerne les transporteurs aériens du Soudan.

Transporteurs aériens de la Zambie

(124) Par lettre du 15 mai 2014, le département zambien de l'aviation civile a fait savoir à la Commission que l'autorité de l'aviation civile de la Zambie (ZCAA) est opérationnelle et que le renforcement de ses capacités administratives est en cours. Cette lettre faisait également le point sur les mesures correctives prises pour remédier aux manquements existants, parmi lesquelles un plan de sécurité, que la Commission a reçu le 5 août 2014. Ce plan de sécurité définit les mesures supplémentaires qui doivent être prises pour mettre en place, en Zambie, un système de surveillance et de réglementation en matière de sécurité qui soit efficient et efficace, et présente des objectifs clairs à court, moyen et long terme.

(125) Il s'avère que le département zambien de l'aviation civile a accompli des progrès, et les autorités zambiennes sont encouragées à poursuivre leurs améliorations en vue d'un réexamen, en temps opportun et après les vérifications nécessaires, des restrictions en vigueur. Toutefois, à l'heure actuelle, un certain nombre de manquements importants subsistent, notamment en ce qui concerne l'établissement de la ZCAA, qui doit disposer d'un personnel dûment formé en nombre suffisant, et la mise à jour des textes législatifs et réglementaires afin de mettre en œuvre les dispositions des annexes de l'OACI qui sont désignées dans le plan de sécurité et à l'égard desquelles les mesures correspondantes doivent encore être exécutées.

(126) Par conséquent, sur la base des critères communs fixés à l'annexe du règlement (CE) n° 2111/2005, il est estimé qu'il n'y a pas lieu, à ce stade, de modifier la liste communautaire des transporteurs aériens qui font l'objet d'une interdiction d'exploitation au sein de l'Union en ce qui concerne les transporteurs aériens de la Zambie.

(127) L'article 8, paragraphe 2, du règlement (CE) n° 2111/2005 reconnaît la nécessité de prendre des décisions rapidement et, s'il y a lieu, en appliquant une procédure d'urgence, compte tenu des conséquences sur le plan de la sécurité. Il est indispensable, dès lors, pour assurer la protection des informations sensibles et pour réduire au minimum les incidences commerciales, que les décisions prises dans le cadre de la mise à jour de la liste des transporteurs aériens qui font l'objet d'une interdiction d'exploitation ou de restrictions d'exploitation au sein de l'Union soient publiées et entrent en vigueur immédiatement après leur adoption.

(128) Il y a donc lieu de modifier le règlement (CE) n° 474/2006 en conséquence.

(129) Les mesures prévues dans le présent règlement sont conformes à l'avis du comité de la sécurité aérienne,

A ADOPTÉ LE PRÉSENT RÈGLEMENT:

Article premier

Le règlement (CE) n° 474/2006 est modifié comme suit:

(1) L'annexe A est remplacée par le texte figurant à l'annexe A du présent règlement.

(2) L'annexe B est remplacée par le texte figurant à l'annexe B du présent règlement.

Article 2

Le présent règlement entre en vigueur le jour suivant celui de sa publication au *Journal officiel de l'Union européenne*.

Le présent règlement est obligatoire dans tous ses éléments et directement applicable dans tout État membre.

Fait à Bruxelles, le 11 décembre 2014.

Par la Commission,
au nom du président,
Violeta BULC
Membre de la Commission

ANNEXE A

LISTE DES TRANSPORTEURS AÉRIENS FAISANT L'OBJET D'UNE INTERDICTION D'EXPLOITATION GÉNÉRALE DANS L'UNION EUROPÉENNE, AVEC DES EXCEPTIONS [1]

Nom de personne morale du transporteur aérien figurant sur son CTA (et raison sociale si elle diffère)	Numéro de certificat de transporteur aérien (CTA) ou numéro de la licence d'exploitation	Code OACI de la compagnie aérienne	État du transporteur
BLUE WING AIRLINES	SRBWA-01/2002	BWI	Suriname
MERIDIAN AIRWAYS LTD	AOC 023	MAG	République du Ghana
Tous les transporteurs aériens certifiés par les autorités de l'Afghanistan responsables de la surveillance réglementaire, notamment:			**République islamique d'Afghanistan**
ARIANA AFGHAN AIRLINES	AOC 009	AFG	République islamique d'Afghanistan
KAM AIR	AOC 001	KMF	République islamique d'Afghanistan
PAMIR AIRLINES	Inconnu	PIR	République islamique d'Afghanistan
SAFI AIRWAYS	AOC 181	SFW	République islamique d'Afghanistan
Tous les transporteurs aériens certifiés par les autorités de l'Angola responsables de la surveillance réglementaire (à l'exception de *TAAG Angola Airlines* qui figure à l'annexe B), notamment:			**République d'Angola**
AEROJET	AO 008-01/11	TEJ	République d'Angola
AIR GICANGO	009	Inconnu	République d'Angola
AIR JET	AO 006-01/11-MBC	MBC	République d'Angola
AIR NAVE	017	Inconnu	République d'Angola
AIR26	AO 003-01/11-DCD	DCD	République d'Angola
ANGOLA AIR SERVICES	006	Inconnu	République d'Angola
DIEXIM	007	Inconnu	République d'Angola
FLY540	AO 004-01 FLYA	Inconnu	République d'Angola
GIRA GLOBO	008	GGL	République d'Angola
HELIANG	010	Inconnu	République d'Angola

[1] Les transporteurs aériens figurant à l'annexe A pourraient être autorisés à exercer des droits de trafic en affrétant un appareil avec équipage appartenant à un transporteur aérien qui ne fait pas l'objet d'une interdiction d'exploitation, à condition que les normes de sécurité applicables soient respectées.

Nom de personne morale du transporteur aérien figurant sur son CTA (et raison sociale si elle diffère)	Numéro de certificat de transporteur aérien (CTA) ou numéro de la licence d'exploitation	Code OACI de la compagnie aérienne	État du transporteur
HELIMALONGO	AO 005-01/11	Inconnu	République d'Angola
MAVEWA	016	Inconnu	République d'Angola
SONAIR	AO 002-01/10-SOR	SOR	République d'Angola
Tous les transporteurs aériens certifiés par les autorités du Bénin responsables de la surveillance réglementaire, notamment:			**République du Bénin**
AERO BENIN	PEA N° 014/MDCTTTATP-PR/ANAC/DEA/SCS	AEB	République du Bénin
AFRICA AIRWAYS	Inconnu	AFF	République du Bénin
ALAFIA JET	PEA N° 014/ANAC/ MDCTTTATP-PR/DEA/SCS	Inconnu	République du Bénin
BENIN GOLF AIR	PEA N° 012/MDCTTP-PR/ ANAC/DEA/SCS.	BGL	République du Bénin
BENIN LITTORAL AIRWAYS	PEA N° 013/MDCTTTATP-PR/ANAC/DEA/SCS.	LTL	République du Bénin
COTAIR	PEA N° 015/MDCTTTATP-PR/ANAC/DEA/SCS.	COB	République du Bénin
ROYAL AIR	PEA N° 11/ANAC/ MDCTTP-PR/DEA/SCS	BNR	République du Bénin
TRANS AIR BENIN	PEA N° 016/MDCTTTATP-PR/ANAC/DEA/SCS	TNB	République du Bénin
Tous les transporteurs aériens certifiés par les autorités de la République du Congo responsables de la surveillance réglementaire, notamment:			**République du Congo**
AERO SERVICE	RAC06-002	RSR	République du Congo
CANADIAN AIRWAYS CONGO	RAC06-012	Inconnu	République du Congo
EMERAUDE	RAC06-008	Inconnu	République du Congo
EQUAFLIGHT SERVICES	RAC 06-003	EKA	République du Congo
EQUAJET	RAC06-007	EKJ	République du Congo
EQUATORIAL CONGO AIRLINES S.A.	RAC 06-014	Inconnu	République du Congo
MISTRAL AVIATION	RAC06-011	Inconnu	République du Congo
TRANS AIR CONGO	RAC 06-001	TSG	République du Congo

Nom de personne morale du transporteur aérien figurant sur son CTA (et raison sociale si elle diffère)	Numéro de certificat de transporteur aérien (CTA) ou numéro de la licence d'exploitation	Code OACI de la compagnie aérienne	État du transporteur
Tous les transporteurs aériens certifiés par les autorités de la République démocratique du Congo (RDC) responsables de la surveillance réglementaire, notamment:			**République démocratique du Congo (RDC)**
AFRICAN AIR SERVICE COMMUTER	104/CAB/MIN/TVC/2012	Inconnu	République démocratique du Congo (RDC)
AIR BARAKA	409/CAB/MIN/TVC/002/2011	Inconnu	République démocratique du Congo (RDC)
AIR CASTILLA	409/CAB/MIN/TVC/007/2010	Inconnu	République démocratique du Congo (RDC)
AIR FAST CONGO	409/CAB/MIN/TVC/0112/2011	Inconnu	République démocratique du Congo (RDC)
AIR KASAI	409/CAB/MIN/TVC/0053/2012	Inconnu	République démocratique du Congo (RDC)
AIR KATANGA	409/CAB/MIN/TVC/0056/2012	Inconnu	République démocratique du Congo (RDC)
AIR MALEBO	409/CAB/MIN/TVC/0122/2012	Inconnu	République démocratique du Congo (RDC)
AIR TROPIQUES	409/CAB/MIN/TVC/00625/2011	Inconnu	République démocratique du Congo (RDC)
ARMI GLOBAL BUSINESS AIRWAYS	409/CAB/MIN/TVC/029/2012	Inconnu	République démocratique du Congo (RDC)
BIEGA AIRWAYS	409/CAB/MIN/TVC/051/2012	Inconnu	République démocratique du Congo (RDC)
BLUE AIRLINES	106/CAB/MIN/TVC/2012	BUL	République démocratique du Congo (RDC)
BLUE SKY	409/CAB/MIN/TVC/0028/2012	Inconnu	République démocratique du Congo (RDC)
BUSINESS AVIATION	409/CAB/MIN/TVC/048/09	ABB	République démocratique du Congo (RDC)
BUSY BEE CONGO	409/CAB/MIN/TVC/0064/2010	Inconnu	République démocratique du Congo (RDC)
CETRACA	105/CAB/MIN/TVC/2012	CER	République démocratique du Congo (RDC)
CHC STELLAVIA	409/CAB/MIN/TVC/0078/2011	Inconnu	République démocratique du Congo (RDC)
COMPAGNIE AFRICAINE D'AVIATION (CAA)	409/CAB/MIN/TVC/0050/2012	Inconnu	République démocratique du Congo (RDC)
CONGO EXPRESS AIRLINES	409/CAB/MIN/TVC/059/2012	CXR	République démocratique du Congo (RDC)
DOREN AIR CONGO	102/CAB/MIN/TVC/2012	Inconnu	République démocratique du Congo (RDC)

Nom de personne morale du transporteur aérien figurant sur son CTA (et raison sociale si elle diffère)	Numéro de certificat de transporteur aérien (CTA) ou numéro de la licence d'exploitation	Code OACI de la compagnie aérienne	État du transporteur
EAGLES SERVICES	409/CAB/MIN/TVC/0196/2011	Inconnu	République démocratique du Congo (RDC)
EPHRATA AIRLINES	409/CAB/MIN/TVC/040/2011	Inconnu	République démocratique du Congo (RDC)
FILAIR	409/CAB/MIN/TVC/037/2008	Inconnu	République démocratique du Congo (RDC)
FLY CONGO	409/CAB/MIN/TVC/0126/2012	Inconnu	République démocratique du Congo (RDC)
GALAXY KAVATSI	409/CAB/MIN/TVC/0027/2008	Inconnu	République démocratique du Congo (RDC)
GILEMBE AIR SOUTENANCE (GISAIR)	409/CAB/MIN/TVC/0082/2010	Inconnu	République démocratique du Congo (RDC)
GOMA EXPRESS	409/CAB/MIN/TVC/0051/2011	Inconnu	République démocratique du Congo (RDC)
GOMAIR	409/CAB/MIN/TVC/011/2010	Inconnu	République démocratique du Congo (RDC)
GTRA	409/CAB/MIN/TVC/0060/2011	Inconnu	République démocratique du Congo (RDC)
INTERNATIONAL TRANS AIR BUSINESS (ITAB)	409/CAB/MIN/TVC/0065/2010	Inconnu	République démocratique du Congo (RDC)
JET CONGO AIRLINES	409/CAB/MIN/TVC/0011/2012	Inconnu	République démocratique du Congo (RDC)
KATANGA EXPRESS	409/CAB/MIN/TVC/0083/2010	Inconnu	République démocratique du Congo (RDC)
KATANGA WINGS	409/CAB/MIN/TVC/0092/2011	Inconnu	République démocratique du Congo (RDC)
KIN AVIA	409/CAB/MIN/TVC/0059/2010	Inconnu	République démocratique du Congo (RDC)
KORONGO AIRLINES	409/CAB/MIN/TVC/001/2011	KGO	République démocratique du Congo (RDC)
LIGNES AERIENNES CONGOLAISES (LAC)	Signature ministérielle (ordonnance n° 78/205)	LCG	République démocratique du Congo (RDC)
MANGO AIRLINES	409/CAB/MIN/TVC/009/2011	Inconnu	République démocratique du Congo (RDC)
MAVIVI AIR TRADE	409/CAB/MIN/TVC/00/2011	Inconnu	République démocratique du Congo (RDC)
OKAPI AIRLINES	409/CAB/MIN/TVC/086/2011	OKP	République démocratique du Congo (RDC)
PATRON AIRWAYS	409/CAB/MIN/TVC/0066/2011	Inconnu	République démocratique du Congo (RDC)

Nom de personne morale du transporteur aérien figurant sur son CTA (et raison sociale si elle diffère)	Numéro de certificat de transporteur aérien (CTA) ou numéro de la licence d'exploitation	Code OACI de la compagnie aérienne	État du transporteur
PEGASUS	409/CAB/MIN/TVC/021/2012	Inconnu	République démocratique du Congo (RDC)
SAFE AIR	409/CAB/MIN/TVC/021/2008	Inconnu	République démocratique du Congo (RDC)
SERVICES AIR	103/CAB/MIN/TVC/2012	Inconnu	République démocratique du Congo (RDC)
SION AIRLINES	409/CAB/MIN/TVC/0081/2011	Inconnu	République démocratique du Congo (RDC)
STELLAR AIRWAYS	409/CAB/MIN/TVC/056/2011	Inconnu	République démocratique du Congo (RDC)
SWALA AVIATION	409/CAB/MIN/TVC/0084/2010	Inconnu	République démocratique du Congo (RDC)
TRACEP CONGO	409/CAB/MIN/TVC/0085/2010	Inconnu	République démocratique du Congo (RDC)
TRANSAIR CARGO SERVICES	409/CAB/MIN/TVC/073/2011	Inconnu	République démocratique du Congo (RDC)
WALTAIR AVIATION	409/CAB/MIN/TVC/004/2011	Inconnu	République démocratique du Congo (RDC)
WILL AIRLIFT	409/CAB/MIN/TVC/0247/2011	Inconnu	République démocratique du Congo (RDC)
WIMBI DIRA AIRWAYS	409/CAB/MIN/TVC/039/2008	WDA	République démocratique du Congo (RDC)
Tous les transporteurs aériens certifiés par les autorités de Djibouti responsables de la surveillance réglementaire, notamment:			**Djibouti**
DAALLO AIRLINES	Inconnu	DAO	Djibouti
Tous les transporteurs aériens certifiés par les autorités de Guinée équatoriale responsables de la surveillance réglementaire, notamment:			**Guinée équatoriale**
CEIBA INTERCONTINENTAL	2011/0001/MTTCT/DGAC/SOPS	CEL	Guinée équatoriale
CRONOS AIRLINES	2011/0004/MTTCT/DGAC/SOPS	Inconnu	Guinée équatoriale
PUNTO AZUL	2012/0006/MTTCT/DGAC/SOPS	Inconnu	Guinée équatoriale
TANGO AIRWAYS	Inconnu	Inconnu	Guinée équatoriale
Tous les transporteurs aériens certifiés par les autorités de l'Érythrée responsables de la surveillance réglementaire, notamment:			**Érythrée**

Nom de personne morale du transporteur aérien figurant sur son CTA (et raison sociale si elle diffère)	Numéro de certificat de transporteur aérien (CTA) ou numéro de la licence d'exploitation	Code OACI de la compagnie aérienne	État du transporteur
ERITREAN AIRLINES	AOC N° 004	ERT	Érythrée
NASAIR ERITREA	AOC N° 005	NAS	Érythrée
Tous les transporteurs aériens certifiés par les autorités de la République gabonaise responsables de la surveillance réglementaire (à l'exception de *Gabon Airlines*, d'*Afrijet* et de *SN2AG* qui figurent à l'annexe B), notamment:			**République gabonaise**
AFRIC AVIATION	010/MTAC/ANAC-G/DSA	EKG	République gabonaise
AIR SERVICES SA	004/MTAC/ANAC-G/DSA	RVS	République gabonaise
AIR TOURIST (ALLEGIANCE)	007/MTAC/ANAC-G/DSA	LGE	République gabonaise
NATIONALE ET REGIONALE TRANSPORT (NATIONALE)	008/MTAC/ANAC-G/DSA	NRG	République gabonaise
SCD AVIATION	005/MTAC/ANAC-G/DSA	SCY	République gabonaise
SKY GABON	009/MTAC/ANAC-G/DSA	SKG	République gabonaise
SOLENTA AVIATION GABON	006/MTAC/ANAC-G/DSA	SVG	République gabonaise
Tous les transporteurs aériens certifiés par les autorités de l'Indonésie responsables de la surveillance réglementaire (à l'exception de *Garuda Indonesia, Airfast Indonesia, Mandala Airlines, Ekspres Transportasi Antarbenua* et *Indonesia Air Asia*), notamment:			**République d'Indonésie**
AIR BORN INDONESIA	135-055	Inconnu	République d'Indonésie
AIR PACIFIC UTAMA	135-020	Inconnu	République d'Indonésie
ALFA TRANS DIRGANTATA	135-012	Inconnu	République d'Indonésie
ANGKASA SUPER SERVICES	135-050	LBZ	République d'Indonésie
ASCO NUSA AIR	135-022	Inconnu	République d'Indonésie
ASI PUDJIASTUTI	135-028	SQS	République d'Indonésie
AVIASTAR MANDIRI	121-043	Inconnu	République d'Indonésie

Nom de personne morale du transporteur aérien figurant sur son CTA (et raison sociale si elle diffère)	Numéro de certificat de transporteur aérien (CTA) ou numéro de la licence d'exploitation	Code OACI de la compagnie aérienne	État du transporteur
AVIASTAR MANDIRI	135-029	VIT	République d'Indonésie
BATIK AIR	121-050	BTK	République d'Indonésie
CITILINK INDONESIA	121-046	CTV	République d'Indonésie
DABI AIR NUSANTARA	135-030	Inconnu	République d'Indonésie
DERAYA AIR TAXI	135-013	DRY	République d'Indonésie
DERAZONA AIR SERVICE	135-010	DRZ	République d'Indonésie
DIRGANTARA AIR SERVICE	135-014	DIR	République d'Indonésie
EASTINDO	135-038	ESD	République d'Indonésie
ELANG LINTAS INDONESIA	135-052	Inconnu	République d'Indonésie
ELANG NUSANTARA AIR	135-053	Inconnu	République d'Indonésie
ENGGANG AIR SERVICE	135-045	Inconnu	République d'Indonésie
ERSA EASTERN AVIATION	135-047	Inconnu	République d'Indonésie
GATARI AIR SERVICE	135-018	GHS	République d'Indonésie
HEAVY LIFT	135-042	Inconnu	République d'Indonésie
INDONESIA AIR ASIA EXTRA	121-054	Inconnu	République d'Indonésie
INDONESIA AIR TRANSPORT	121-034	IDA	République d'Indonésie
INTAN ANGKASA AIR SERVICE	135-019	Inconnu	République d'Indonésie
JAYAWIJAYA DIRGANTARA	121-044	JWD	République d'Indonésie
JOHNLIN AIR TRANSPORT	135-043	JLB	République d'Indonésie
KAL STAR	121-037	KLS	République d'Indonésie
KARTIKA AIRLINES	121-003	KAE	République d'Indonésie
KOMALA INDONESIA	135-051	Inconnu	République d'Indonésie
KURA-KURA AVIATION	135-016	KUR	République d'Indonésie
LION MENTARI AIRLINES	121-010	LNI	République d'Indonésie
MANUNGGAL AIR SERVICE	121-020	MNS	République d'Indonésie

Nom de personne morale du transporteur aérien figurant sur son CTA (et raison sociale si elle diffère)	Numéro de certificat de transporteur aérien (CTA) ou numéro de la licence d'exploitation	Code OACI de la compagnie aérienne	État du transporteur
MARTABUANA ABADION	135-049	Inconnu	République d'Indonésie
MATTHEW AIR NUSANTARA	135-048	Inconnu	République d'Indonésie
MERPATI NUSANTARA AIRLINES	121-002	MNA	République d'Indonésie
MIMIKA AIR	135-007	Inconnu	République d'Indonésie
MY INDO AIRLINES	121-042	Inconnu	République d'Indonésie
NAM AIR	121-058	Inconnu	République d'Indonésie
NATIONAL UTILITY HELICOPTER	135-011	Inconnu	République d'Indonésie
NUSANTARA AIR CHARTER	121-022	SJK	République d'Indonésie
NUSANTARA BUANA AIR	135-041	Inconnu	République d'Indonésie
PACIFIC ROYALE AIRWAYS	121-045	PRQ	République d'Indonésie
PEGASUS AIR SERVICES	135-036	Inconnu	République d'Indonésie
PELITA AIR SERVICE	121-008	PAS	République d'Indonésie
PENERBANGAN ANGKASA SEMESTA	135-026	Inconnu	République d'Indonésie
PURA WISATA BARUNA	135-025	Inconnu	République d'Indonésie
RIAU AIRLINES	121-016	RIU	République d'Indonésie
SAYAP GARUDA INDAH	135-004	Inconnu	République d'Indonésie
SKY AVIATION	121-028	Inconnu	République d'Indonésie
SKY AVIATION	135-044	Inconnu	République d'Indonésie
SMAC	135-015	SMC	République d'Indonésie
SRIWIJAYA AIR	121-035	SJY	République d'Indonésie
SURVEI UDARA PENAS	135-006	PNS	République d'Indonésie
SURYA AIR	135-046	Inconnu	République d'Indonésie
TRANSNUSA AVIATION MANDIRI	121-048	TNU	République d'Indonésie

Nom de personne morale du transporteur aérien figurant sur son CTA (et raison sociale si elle diffère)	Numéro de certificat de transporteur aérien (CTA) ou numéro de la licence d'exploitation	Code OACI de la compagnie aérienne	État du transporteur
TRANSWISATA PRIMA AVIATION	135-021	TWT	République d'Indonésie
TRAVEL EXPRESS AVIATION SERVICE	121-038	XAR	République d'Indonésie
TRAVIRA UTAMA	135-009	TVV	République d'Indonésie
TRI MG INTRA ASIA AIRLINES	121-018	TMG	République d'Indonésie
TRIGANA AIR SERVICE	121-006	TGN	République d'Indonésie
UNINDO	135-040	Inconnu	République d'Indonésie
WING ABADI AIRLINES	121-012	WON	République d'Indonésie
Tous les transporteurs aériens certifiés par les autorités du Kazakhstan responsables de la surveillance réglementaire (à l'exception d'*Air Astana*), notamment:			**République du Kazakhstan**
AIR ALMATY	AK-0483-13	LMY	République du Kazakhstan
ATMA AIRLINES	AK-0469-12	AMA	République du Kazakhstan
AVIA-JAYNAR/AVIA-ZHAYNAR	AK-0467-12	SAP	République du Kazakhstan
BEK AIR	AK-0463-12	BEK	République du Kazakhstan
BEYBARS AIRCOMPANY	AK-0473-13	BBS	République du Kazakhstan
BURUNDAYAVIA AIRLINES	KZ-01/001	BRY	République du Kazakhstan
COMLUX-KZ	KZ-01/002	KAZ	République du Kazakhstan
EAST WING	KZ-01/007	EWZ	République du Kazakhstan
EURO-ASIA AIR	AK-0472-13	EAK	République du Kazakhstan
FLY JET KZ	AK-0477-13	FJK	République du Kazakhstan
INVESTAVIA	AK-0479-13	TLG	République du Kazakhstan
IRTYSH AIR	AK-0468-13	MZA	République du Kazakhstan

Nom de personne morale du transporteur aérien figurant sur son CTA (et raison sociale si elle diffère)	Numéro de certificat de transporteur aérien (CTA) ou numéro de la licence d'exploitation	Code OACI de la compagnie aérienne	État du transporteur
JET AIRLINES	KZ-01/003	SOZ	République du Kazakhstan
KAZAIR JET	AK-0474-13	KEJ	République du Kazakhstan
KAZAIRTRANS AIRLINE	AK-0466-12	KUY	République du Kazakhstan
KAZAVIASPAS	AK-0484-13	KZS	République du Kazakhstan
PRIME AVIATION	AK-0478-13	PKZ	République du Kazakhstan
SCAT	KZ-01/004	VSV	République du Kazakhstan
ZHETYSU AIRCOMPANY	AK-0470-12	JTU	République du Kazakhstan
Tous les transporteurs aériens certifiés par les autorités de la République kirghize responsables de la surveillance réglementaire, notamment:			**République kirghize**
AIR BISHKEK (anciennement EASTOK AVIA)	15	EAA	République kirghize
AIR MANAS	17	MBB	République kirghize
AVIA TRAFFIC COMPANY	23	AVJ	République kirghize
CENTRAL ASIAN AVIATION SERVICES (CAAS)	13	CBK	République kirghize
HELI SKY	47	HAC	République kirghize
AIR KYRGYZSTAN	03	LYN	République kirghize
MANAS AIRWAYS	42	BAM	République kirghize
S GROUP INTERNATIONAL (anciennement S GROUP AVIATION)	45	INT	République kirghize
SKY BISHKEK	43	BIS	République kirghize
SKY KG AIRLINES	41	KGK	République kirghize
SKY WAY AIR	39	SAB	République kirghize

Nom de personne morale du transporteur aérien figurant sur son CTA (et raison sociale si elle diffère)	Numéro de certificat de transporteur aérien (CTA) ou numéro de la licence d'exploitation	Code OACI de la compagnie aérienne	État du transporteur
TEZ JET	46	TEZ	République kirghize
VALOR AIR	07	VAC	République kirghize
Tous les transporteurs aériens certifiés par les autorités du Liberia responsables de la surveillance réglementaire			**Liberia**
Tous les transporteurs aériens certifiés par les autorités de la Libye responsables de la surveillance réglementaire, notamment:			**Libye**
AFRIQIYAH AIRWAYS	007/01	AAW	Libye
AIR LIBYA	004/01	TLR	Libye
BURAQ AIR	002/01	BRQ	Libye
GHADAMES AIR TRANSPORT	012/05	GHT	Libye
GLOBAL AVIATION AND SERVICES	008/05	GAK	Libye
LIBYAN AIRLINES	001/01	LAA	Libye
PETRO AIR	025/08	PEO	Libye
Tous les transporteurs aériens certifiés par les autorités de la République du Mozambique responsables de la surveillance réglementaire, notamment:			**République du Mozambique**
AERO-SERVIÇOS SARL	MOZ-08	Inconnu	République du Mozambique
CFM — TRABALHOS E TRANSPORTES AÉREOS LDA	MOZ-07	Inconnu	République du Mozambique
COA — COASTAL AVIATION	MOZ-15	Inconnu	République du Mozambique
CPY — CROPSPRAYERS	MOZ-06	Inconnu	République du Mozambique
CRA — CR AVIATION LDA	MOZ-14	Inconnu	République du Mozambique
EMÍLIO AIR CHARTER LDA	MOZ-05	Inconnu	République du Mozambique
ETA — EMPRESA DE TRANSPORTES AÉREOS LDA	MOZ-04	Inconnu	République du Mozambique

Nom de personne morale du transporteur aérien figurant sur son CTA (et raison sociale si elle diffère)	Numéro de certificat de transporteur aérien (CTA) ou numéro de la licence d'exploitation	Code OACI de la compagnie aérienne	État du transporteur
HCP — HELICÓPTEROS CAPITAL LDA	MOZ-11	Inconnu	République du Mozambique
KAY — KAYA AIRLINES, LDA	MOZ-09	KYY	République du Mozambique
LAM — LINHAS AÉREAS DE MOÇAMBIQUE S.A.	MOZ-01	LAM	République du Mozambique
MAKOND, LDA	MOZ-20	Inconnu	République du Mozambique
MEX — MOÇAMBIQUE EXPRESSO, SARL MEX	MOZ-02	MXE	République du Mozambique
OHI — OMNI HELICÓPTEROS INTERNATIONAL LDA	MOZ-17	Inconnu	République du Mozambique
SAF — SAFARI AIR LDA	MOZ-12	Inconnu	République du Mozambique
SAM — SOLENTA AVIATION MOZAMBIQUE, SA	MOZ-10	Inconnu	République du Mozambique
TTA — TRABALHOS E TRANSPORTES AÉREOS LDA	MOZ-16	TTA	République du Mozambique
UNIQUE AIR CHARTER LDA	MOZ-13	Inconnu	République du Mozambique
Tous les transporteurs aériens certifiés par les autorités du Népal responsables de la surveillance réglementaire, notamment:			**République du Népal**
AIR DYNASTY HELI. S.	035/2001	Inconnu	République du Népal
AIR KASTHAMANDAP	051/2009	Inconnu	République du Népal
BUDDHA AIR	014/1996	BHA	République du Népal
FISHTAIL AIR	017/2001	Inconnu	République du Népal
GOMA AIR	064/2010	Inconnu	République du Népal
MAKALU AIR	057A/2009	Inconnu	République du Népal
MANANG AIR PVT LTD	082/2014	Inconnu	République du Népal
MOUNTAIN HELICOPTERS	055/2009	Inconnu	République du Népal
MUKTINATH AIRLINES	081/2013	Inconnu	République du Népal

Nom de personne morale du transporteur aérien figurant sur son CTA (et raison sociale si elle diffère)	Numéro de certificat de transporteur aérien (CTA) ou numéro de la licence d'exploitation	Code OACI de la compagnie aérienne	État du transporteur
NEPAL AIRLINES CORPORATION	003/2000	RNA	République du Népal
SHREE AIRLINES	030/2002	SHA	République du Népal
SIMRIK AIR	034/2000	Inconnu	République du Népal
SIMRIK AIRLINES	052/2009	RMK	République du Népal
SITA AIR	033/2000	Inconnu	République du Népal
TARA AIR	053/2009	Inconnu	République du Népal
YETI AIRLINES DOMESTIC	037/2004	NYT	République du Népal
Tous les transporteurs aériens certifiés par les autorités des Philippines responsables de la surveillance réglementaire (à l'exception de *Philippine Airlines* et *Cebu Pacific Air*), notamment:			**République des Philippines**
AEROEQUIPEMENT AVIATION	2010037	Inconnu	République des Philippines
AIR ASIA PHILIPPINES	2012047	APG	République des Philippines
AIR JUAN AVIATION	2013053	Inconnu	République des Philippines
AIR PHILIPPINES CORPORATION	2009006	GAP	République des Philippines
ASIA AIRCRAFT OVERSEAS PHILIPPINES INC.	2012048	Inconnu	République des Philippines
ASIAN AEROSPACE CORPORATION	2012050	Inconnu	République des Philippines
ASTRO AIR INTERNATIONAL	2012049	AAV	République des Philippines
AYALA AVIATION CORP.	4AN9900003	Inconnu	République des Philippines
CANADIAN HELICOPTERS PHILIPPINES INC.	2010026	Inconnu	République des Philippines
CM AERO SERVICES	20110401	Inconnu	République des Philippines
CYCLONE AIRWAYS	2010034	Inconnu	République des Philippines

Nom de personne morale du transporteur aérien figurant sur son CTA (et raison sociale si elle diffère)	Numéro de certificat de transporteur aérien (CTA) ou numéro de la licence d'exploitation	Code OACI de la compagnie aérienne	État du transporteur
FAR EAST AVIATION SERVICES	2009013	Inconnu	République des Philippines
INAEC AVIATION CORP.	2010028	Inconnu	République des Philippines
INTERISLAND AIRLINES	2010023	ISN	République des Philippines
ISLAND AVIATION	2009009	SOY	République des Philippines
ISLAND TRANSVOYAGER	2010022	ITI	République des Philippines
LION AIR	2009019	Inconnu	République des Philippines
MACRO ASIA AIR TAXI SERVICES	2010029	Inconnu	République des Philippines
MAGNUM AIR	2012051	MSJ	République des Philippines
MISIBIS AVIATION & DEVELOPMENT CORP	2010020	Inconnu	République des Philippines
NORTHSKY AIR INC.	2011042	Inconnu	République des Philippines
OMNI AVIATION CORP.	2010033	Inconnu	République des Philippines
ROYAL AIR CHARTER SERVICES INC.	2010024	Inconnu	République des Philippines
ROYAL STAR AVIATION, INC.	2010021	Inconnu	République des Philippines
SOUTH EAST ASIAN AIRLINES	2009 004	SRQ	République des Philippines
SOUTH EAST ASIAN AIRLINES (SEAIR) INTERNATIONAL	2012052	SGD	République des Philippines
SOUTHERN AIR FLIGHT SERVICES	2011045	Inconnu	République des Philippines
SUBIC SEAPLANE, INC.	2011035	Inconnu	République des Philippines
WCC AVIATION COMPANY	2009015	Inconnu	République des Philippines
ZEST AIRWAYS INCORPORATED	2009003	EZD	République des Philippines

Nom de personne morale du transporteur aérien figurant sur son CTA (et raison sociale si elle diffère)	Numéro de certificat de transporteur aérien (CTA) ou numéro de la licence d'exploitation	Code OACI de la compagnie aérienne	État du transporteur
Tous les transporteurs aériens certifiés par les autorités de Sao Tomé-et-Principe responsables de la surveillance réglementaire, notamment:			**Sao Tomé-et-Principe**
AFRICA'S CONNECTION	10/AOC/2008	ACH	Sao Tomé-et-Principe
STP AIRWAYS	03/AOC/2006	STP	Sao Tomé-et-Principe
Tous les transporteurs aériens certifiés par les autorités de la Sierra Leone responsables de la surveillance réglementaire, notamment:			**Sierra Leone**
AIR RUM, LTD	INCONNU	RUM	Sierra Leone
DESTINY AIR SERVICES, LTD	INCONNU	DTY	Sierra Leone
HEAVYLIFT CARGO	INCONNU	Inconnu	Sierra Leone
ORANGE AIR SIERRA LEONE LTD	INCONNU	ORJ	Sierra Leone
PARAMOUNT AIRLINES, LTD	INCONNU	PRR	Sierra Leone
SEVEN FOUR EIGHT AIR SERVICES LTD	INCONNU	SVT	Sierra Leone
TEEBAH AIRWAYS	INCONNU	Inconnu	Sierra Leone
Tous les transporteurs aériens certifiés par les autorités du Soudan responsables de la surveillance réglementaire, notamment:			**République du Soudan**
ALFA AIRLINES	54	AAJ	République du Soudan
ALMAJAL AVIATION SERVICE	15	MGG	République du Soudan
BADER AIRLINES	35	BDR	République du Soudan
BENTIU AIR TRANSPORT	29	BNT	République du Soudan
BLUE BIRD AVIATION	11	BLB	République du Soudan
DOVE AIRLINES	52	DOV	République du Soudan
ELIDINER AVIATION	8	DND	République du Soudan
FOURTY EIGHT AVIATION	53	WHB	République du Soudan

Nom de personne morale du transporteur aérien figurant sur son CTA (et raison sociale si elle diffère)	Numéro de certificat de transporteur aérien (CTA) ou numéro de la licence d'exploitation	Code OACI de la compagnie aérienne	État du transporteur
GREEN FLAG AVIATION	17	Inconnu	République du Soudan
HELEJETIC AIR	57	HJT	République du Soudan
KATA AIR TRANSPORT	9	KTV	République du Soudan
KUSH AVIATION	60	KUH	République du Soudan
MARSLAND COMPANY	40	MSL	République du Soudan
MID AIRLINES	25	NYL	République du Soudan
NOVA AIRLINES	46	NOV	République du Soudan
SUDAN AIRWAYS	1	SUD	République du Soudan
SUN AIR COMPANY	51	SNR	République du Soudan
TARCO AIRLINES	56	TRQ	République du Soudan
Tous les transporteurs aériens certifiés par les autorités de la Zambie responsables de la surveillance réglementaire, notamment:			**République de Zambie**
ZAMBEZI AIRLINES	Z/AOC/001/2009	ZMA	République de Zambie

ANNEXE B

LISTE DES TRANSPORTEURS AÉRIENS FAISANT L'OBJET DE RESTRICTIONS D'EXPLOITATION DANS L'UNION EUROPÉENNE [1]

Nom de personne morale du transporteur aérien figurant sur son CTA (et raison sociale si elle diffère)	Numéro de certificat de transporteur aérien (CTA)	Code OACI de la compagnie aérienne	État du transporteur	Type d'appareil faisant l'objet de la restriction	Numéros d'immatriculation et, si possible, numéros de série des appareils faisant l'objet de la restriction	État d'immatriculation
TAAG ANGOLA AIRLINES	001	DTA	République d'Angola	Toute la flotte sauf: 5 appareils de type Boeing B777 et 4 appareils de type Boeing B737-700.	Toute la flotte sauf: D2-TED, D2-TEE, D2-TEF, D2-TEG, D2-TEH, D2-TBF, D2-TBG, D2-TBH, D2-TBJ.	République d'Angola
AIR ASTANA [1]	AK-0475-13	KZR	Kazakhstan	Toute la flotte sauf: appareils de type Boeing B767, appareils de type Boeing B757, appareils de type Airbus A319/320/321	Toute la flotte sauf: appareils appartenant à la flotte de Boeing B767, comme indiqué sur le CTA; appareils appartenant à la flotte de Boeing B757, comme indiqué sur le CTA; appareils appartenant à la flotte d'Airbus A319/320/321, comme indiqué sur le CTA	Aruba (Royaume des Pays-Bas)
AIR SERVICE COMORES	06-819/TA-15/DGACM	KMD	Union des Comores	Toute la flotte sauf: LET 410 UVP.	Toute la flotte sauf: D6-CAM (851336).	Union des Comores
AFRIJET [2]	002/MTAC/ANAC-G/DSA	ABS	République gabonaise	Toute la flotte sauf: 2 appareils de type Falcon 50, 2 appareils de type Falcon 900.	Toute la flotte sauf: TR-LGV; TR-LGY; TR-AFJ; TR-AFR.	République gabonaise
GABON AIRLINES [3]	001/MTAC/ANAC	GBK	République gabonaise	Toute la flotte sauf: 1 appareil de type Boeing B767-200.	Toute la flotte sauf: TR-LHP.	République gabonaise
NOUVELLE AIR AFFAIRES GABON (SN2AG)	003/MTAC/ANAC-G/DSA	NVS	République gabonaise	Toute la flotte sauf: 1 appareil de type Challenger CL-601, 1 appareil de type HS-125-800.	Toute la flotte sauf: TR-AAG, ZS-AFG.	République gabonaise; République d'Afrique du Sud
AIRLIFT INTERNATIONAL (GH) LTD	AOC 017	ALE	République du Ghana	Toute la flotte sauf: 2 appareils de type DC8-63F.	Toute la flotte sauf: 9G-TOP et 9G-RAC.	République du Ghana

[1] Les transporteurs aériens figurant à l'annexe B pourraient être autorisés à exercer des droits de trafic en affrétant un appareil avec équipage appartenant à un transporteur aérien qui ne fait pas l'objet d'une interdiction d'exploitation, à condition que les normes de sécurité applicables soient respectées.

Nom de personne morale du transporteur aérien figurant sur son CTA (et raison sociale si elle diffère)	Numéro de certificat de transporteur aérien (CTA)	Code OACI de la compagnie aérienne	État du transporteur	Type d'appareil faisant l'objet de la restriction	Numéros d'immatriculation et, si possible, numéros de série des appareils faisant l'objet de la restriction	État d'immatriculation
IRAN AIR ([4])	FS100	IRA	République islamique d'Iran	Toute la flotte sauf: 14 appareils de type Airbus A300, 8 appareils de type Airbus A310, 1 appareil de type Boeing B737.	Toute la flotte sauf: EP-IBA, EP-IBB, EP-IBC, EP-IBD, EP-IBG, EP-IBH, EP-IBI, EP-IBJ, EP-IBM, EP-IBN, EP-IBO, EP-IBS, EP-IBT, EP-IBV, EP-IBX, EP-IBZ, EP-ICE, EP-ICF, EP-IBK, EP-IBL, EP-IBP, EP-IBQ, EP-AGA.	République islamique d'Iran
AIR KORYO	GAC-AOC/KOR-01	KOR	République populaire démocratique de Corée	Toute la flotte sauf: 2 appareils de type TU- 204.	Toute la flotte sauf: P-632, P-633.	République populaire démocratique de Corée
AIR MADAGASCAR	5R-M01/2009	MDG	Madagascar	Toute la flotte sauf: appareils de type Boeing B737, appareils de type ATR 72/42 et 3 appareils de type DHC 6-300.	Toute la flotte sauf: appareils appartenant à la flotte de Boeing B737, comme indiqué sur le CTA, appareils appartenant à la flotte ATR 72/42, comme indiqué sur le CTA; 5R-MGC, 5R-MGD, 5R-MGF.	République de Madagascar

([1]) Air Astana n'est autorisé à utiliser que les types d'appareils spécifiquement mentionnés ci-dessus, pour autant qu'ils soient immatriculés à Aruba et que toutes les modifications apportées au CTA soient soumises en temps utile à la Commission et à Eurocontrol.
([2]) Afrijet n'est autorisé à utiliser que les appareils spécifiquement mentionnés pour son niveau actuel d'activités dans l'Union.
([3]) Gabon Airlines n'est autorisé à utiliser que les appareils spécifiquement mentionnés pour son niveau actuel d'activités dans l'Union.
([4]) Iran Air est autorisé à exercer ses activités à destination de l'Union, en utilisant les appareils spécifiques, dans les conditions fixées au considérant (69) du règlement (UE) nº 590/2010, JO L 170 du 6.7.2010, p. 15.