Journal officiel
de l'Union européenne

FR
Série L

2025/1144

4.6.2025

# RÈGLEMENT D'EXÉCUTION (UE) 2025/1144 DE LA COMMISSION

## du 3 juin 2025

## modifiant le règlement (CE) nº 474/2006 en ce qui concerne la liste des transporteurs aériens qui font l'objet d'une interdiction d'exploitation ou de restrictions d'exploitation au sein de l'Union

**(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 de la Commission ([2]) établit la liste des transporteurs aériens qui font l'objet d'une interdiction d'exploitation dans l'Union.

(2) Certains États membres et l'Agence de l'Union européenne pour la sécurité aérienne (ci-après l'«Agence») ont communiqué à la Commission, conformément à l'article 4, paragraphe 3, du règlement (CE) nº 2111/2005, des informations pertinentes pour la mise à jour de cette liste. Des pays tiers et des organisations internationales ont également fourni des informations pertinentes. Il y a donc lieu d'actualiser la liste sur la base des informations communiquées.

(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 de l'annexe A ou de l'annexe B du règlement (CE) nº 474/2006.

(4) La Commission a donné aux transporteurs aériens concernés la possibilité de consulter tous les documents pertinents, de lui soumettre des observations par écrit et de faire une présentation orale à la Commission et au comité de la sécurité aérienne de l'UE.

(5) La Commission a tenu le comité de la sécurité aérienne de l'UE informé des consultations actuellement menées, dans le cadre du règlement (CE) nº 2111/2005 et du règlement délégué (UE) 2023/660 de la Commission ([3]), avec les autorités compétentes et des transporteurs aériens des États suivants: Arménie, Iraq, Kirghizstan, Libye, Suriname et Tanzanie. De même, la Commission a informé le comité de la sécurité aérienne de l'UE de la situation en matière de sécurité aérienne dans les pays suivants: Angola, Égypte, Kazakhstan, Kenya, Népal, Pakistan et Sierra Leone.

([1]) JO L 344 du 27.12.2005, p. 15, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2005/2111/oj.

([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, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2006/474/oj).

([3]) Règlement délégué (UE) 2023/660 de la Commission du 2 décembre 2022 définissant les modalités d'établissement de la liste des transporteurs aériens faisant l'objet d'une interdiction d'exploitation ou de restrictions d'exploitation au sein de l'Union visée au chapitre II du règlement (CE) nº 2111/2005 du Parlement européen et du Conseil et abrogeant le règlement (CE) nº 473/2006 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 83 du 22.3.2023, p. 47, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_del/2023/660/oj).

(6) L'Agence a informé la Commission et le comité de la sécurité aérienne de l'UE des évaluations techniques effectuées aux fins de l'évaluation initiale et de la surveillance continue des autorisations d'exploitants de pays tiers délivrées conformément aux dispositions du règlement (UE) nº 452/2014 de la Commission ([4]).

(7) L'Agence a également présenté à la Commission et au comité de la sécurité aérienne de l'UE les conclusions de l'analyse des inspections au sol effectuées dans le cadre du programme d'évaluation de la sécurité des aéronefs étrangers (ci-après «SAFA») conformément aux dispositions du règlement (UE) nº 965/2012 de la Commission ([5]).

(8) De plus, l'Agence a informé la Commission et le comité de la sécurité aérienne de l'UE des projets d'assistance technique menés dans des pays tiers concernés par une interdiction d'exploitation au titre du règlement (CE) nº 474/2006. L'Agence a en outre fourni des informations concernant les plans et les demandes d'assistance technique et de coopération accrues afin de développer les capacités administratives et techniques des autorités de l'aviation civile dans les pays tiers, en vue de les aider à garantir la conformité aux normes de sécurité internationales applicables en matière d'aviation civile. Les États membres ont été invités à répondre à ces demandes sur une base bilatérale en coordination avec la Commission et l'Agence. À cet égard, la Commission a rappelé l'utilité de procurer à la communauté internationale de l'aviation, notamment dans le cadre du Partenariat pour l'assistance à la mise en œuvre de la sécurité aéronautique de l'Organisation de l'aviation civile internationale (ci-après l'«OACI»), des informations sur l'assistance technique aux pays tiers fournie par l'Union et les États membres afin d'améliorer la sécurité aérienne dans le monde entier.

(9) Eurocontrol a fait le point, pour la Commission et le comité de la sécurité aérienne de l'UE, sur la mise en place de la fonction d'alerte SAFA et du système d'alerte relatif aux exploitants de pays tiers, en fournissant notamment des statistiques sur les messages d'alerte relatifs aux transporteurs aériens faisant l'objet d'une interdiction d'exploitation.

**Transporteurs aériens de l'Union**

(10) À la suite de l'analyse, par l'Agence, des informations recueillies lors des inspections au sol effectuées sur les appareils de transporteurs aériens de l'Union, ainsi que d'inspections de normalisation effectuées par l'Agence, complétées par des informations tirées d'inspections et audits spécifiques effectués par des autorités aéronautiques nationales, les États membres et l'Agence, en tant qu'autorités compétentes, ont imposé certaines mesures correctives et d'exécution et en ont informé la Commission et le comité de la sécurité aérienne de l'UE.

(11) Les États membres et l'Agence, en tant qu'autorités compétentes, ont réaffirmé qu'ils étaient prêts à intervenir en conséquence au cas où des informations pertinentes quant à la sécurité indiqueraient l'existence de risques imminents en matière de sécurité résultant du non-respect de normes de sécurité applicables par des transporteurs aériens de l'Union.

**Transporteurs aériens de l'Arménie**

(12) En juin 2020, tous les transporteurs aériens certifiés en Arménie ont été inscrits sur la liste figurant à l'annexe A du règlement (CE) nº 474/2006 par le règlement d'exécution (UE) 2020/736 de la Commission ([6]).

([4]) Règlement (UE) nº 452/2014 de la Commission du 29 avril 2014 déterminant les exigences techniques et les procédures administratives applicables aux opérations aériennes des exploitants de pays tiers conformément au règlement (CE) nº 216/2008 du Parlement européen et du Conseil (JO L 133 du 6.5.2014, p. 12, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2014/452/oj).

([5]) 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, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2012/965/oj).

([6]) Règlement d'exécution (UE) 2020/736 de la Commission du 2 juin 2020 modifiant le règlement (CE) nº 474/2006 en ce qui concerne la liste des transporteurs aériens qui font l'objet d'une interdiction d'exploitation ou de restrictions d'exploitation au sein de l'Union (JO L 172 du 3.6.2020, p. 7, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2020/736/oj).

(13) Le 9 avril 2025, dans le cadre des activités de surveillance continue de la Commission en ce qui concerne la situation générale en matière de sécurité en Arménie, y compris la capacité et les compétences du comité de l'aviation civile de l'Arménie (ci-après le «CAC») en matière de supervision de la sécurité, une réunion technique s'est tenue entre la Commission, l'Agence, les États membres et le CAC. Au cours de cette réunion, la Commission a informé le CAC des résultats de son évaluation du plan de mesures correctives présenté en décembre 2024. Ce plan de mesures correctives avait été élaboré par le CAC pour répondre aux observations formulées par l'Union à la suite de sa mission d'évaluation sur place effectuée en Arménie en 2020.

(14) Le plan de mesures correctives présenté par le CAC est complet et détaillé et témoigne d'un effort manifeste pour aligner la supervision de l'aviation au niveau national sur les attentes réglementaires de l'UE et répondre ainsi aux observations formulées par l'Union à la suite de sa mission d'évaluation sur place effectuée en 2020. L'adoption formelle de plusieurs réglementations nationales conformes aux exigences de l'UE, la réalisation de progrès vers la mise en œuvre des principes de supervision fondée sur les risques et l'amélioration de la documentation et des dossiers de formation pour les inspecteurs comptent parmi les évolutions positives.

(15) Le plan de mesures correctives expose une approche globale pour répondre aux observations formulées, mais plusieurs points demeurent non résolus ou insuffisamment étayés par des éléments probants, tels que l'absence de classification des constatations, l'insuffisance des éléments prouvant la mise en œuvre des plans de supervision, et des manquements dans les contrôles documentaires et la traduction des documents. En outre, des incohérences persistent en ce qui concerne la qualité et l'exhaustivité de la documentation de formation, des procédures d'octroi de licences et des mécanismes de supervision; ces incohérences doivent faire l'objet d'évaluations sur place supplémentaires avant qu'une décision finale sur l'adéquation du plan de mesures correctives puisse être prise.

(16) Compte tenu des lacunes qui subsistent et de la nécessité d'effectuer une évaluation plus approfondie de la mise en œuvre sur le terrain, la Commission estime qu'une nouvelle évaluation à distance de la situation en matière de sécurité en Arménie ne permettrait pas de fournir suffisamment de précisions supplémentaires. Une mission d'évaluation sur place de l'Union est donc envisagée dans le courant du troisième trimestre de 2025. Cette mission aura pour objectif de vérifier l'application effective des mesures correctives présentées par le CAC, y compris celles examinées lors des échanges qui ont eu lieu en 2024 et en 2025.

(17) Sur la base des critères communs fixés à l'annexe du règlement (CE) n° 2111/2005, la Commission considère qu'il n'y a pas lieu, à l'heure actuelle, de modifier la liste des transporteurs aériens qui font l'objet d'une interdiction d'exploitation au sein de l'Union en ce qui concerne les transporteurs aériens certifiés en Arménie.

(18) Les États membres devraient continuer de contrôler le respect effectif, par les transporteurs aériens certifiés en Arménie, des normes de sécurité internationales applicables en accordant la priorité aux inspections au sol de ces transporteurs aériens, conformément au règlement (UE) n° 965/2012.

**Transporteurs aériens de l'Iraq**

(19) En décembre 2015 et en novembre 2023, les transporteurs aériens *Iraqi Airways* et *Fly Baghdad* ont été inscrits sur la liste figurant à l'annexe A du règlement (CE) n° 474/2006 par, respectivement, les règlements d'exécution (UE) 2015/2322 ([7]) et (UE) 2023/2691 de la Commission ([8]).

(20) Le 23 avril 2025, dans le cadre des activités de surveillance continue de la Commission en ce qui concerne la situation générale en matière de sécurité en Iraq, y compris la capacité et les compétences de l'autorité iraquienne de l'aviation civile (ci-après l'«ICAA») en matière de supervision de la sécurité, une réunion technique s'est tenue entre la Commission, l'Agence, les États membres et l'ICAA. Lors de cette réunion, l'ICAA a présenté des informations actualisées sur les efforts déployés pour améliorer son cadre législatif et réglementaire, ainsi que ses performances en matière de supervision.

(21) L'ICAA a présenté en détail les efforts qu'elle a poursuivis pour renforcer la supervision de la sécurité aérienne au moyen de modifications législatives, du développement de ses réglementations, d'initiatives de renforcement des capacités et de réformes institutionnelles. Ces efforts constituent, certes, une avancée importante, mais leur mise en œuvre n'en est encore qu'aux premiers stades. D'importantes préoccupations subsistent quant aux délais de mise en œuvre de ces mesures, la cohérence et la qualité des résultats obtenus en matière de réglementation et leur alignement sur les normes de sécurité internationales.

([7]) Règlement d'exécution (UE) 2015/2322 de la Commission du 10 décembre 2015 modifiant le règlement (CE) n° 474/2006 établissant la liste communautaire des transporteurs aériens qui font l'objet d'une interdiction d'exploitation dans la Communauté (JO L 328 du 12.12.2015, p. 67, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2015/2322/oj).

([8]) Règlement d'exécution (UE) 2023/2691 de la Commission du 29 novembre 2023 modifiant le règlement (CE) n° 474/2006 en ce qui concerne la liste des transporteurs aériens qui font l'objet d'une interdiction d'exploitation ou de restrictions d'exploitation au sein de l'Union (JO L, 2023/2691, 30.11.2023, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2023/2691/oj).

(22) Des progrès ont été accomplis, notamment dans des domaines tels que le recrutement de personnel, les initiatives de formation et l'élaboration de réglementations aéronautiques nationales actualisées. Les réformes essentielles, telles que l'adoption d'une révision de la législation primaire dans le domaine de l'aviation et le renforcement du système de supervision de la sécurité, demeurent incomplètes ou ne donnent pas assez de résultats vérifiables.

(23) Il a donc été reconnu conjointement qu'il serait prématuré et potentiellement contre-productif d'effectuer une mission d'évaluation sur place de l'Union en septembre 2025, comme discuté précédemment, compte tenu de la nécessité de réaliser davantage de progrès tangibles et démontrables dans les principaux domaines du système iraquien de supervision de la sécurité aérienne.

(24) Sur la base des critères communs fixés à l'annexe du règlement (CE) nº 2111/2005, la Commission considère qu'il n'y a pas lieu, à l'heure actuelle, de modifier la liste 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 l'Iraq.

(25) Les États membres devraient continuer de contrôler le respect effectif, par les transporteurs aériens certifiés en Iraq, des normes de sécurité internationales applicables au moyen de la hiérarchisation des inspections au sol de tous ces transporteurs, conformément au règlement (UE) nº 965/2012.

(26) La Commission pourrait être amenée à prendre des mesures supplémentaires, conformément au règlement (CE) nº 2111/2005, au cas où des informations pertinentes quant à la sécurité indiqueraient l'existence de risques imminents en la matière résultant du non-respect de normes de sécurité internationales applicables.

**Transporteurs aériens du Kirghizstan**

(27) En octobre 2006, les transporteurs aériens certifiés au Kirghizstan ont été inscrits sur la liste figurant à l'annexe A du règlement (CE) nº 474/2006 par le règlement (CE) nº 1543/2006 de la Commission ([9]).

(28) Dans le contexte des échanges en cours, résultant de contacts renouvelés entre la Commission et l'Autorité nationale de l'aviation civile qui relève de la compétence du cabinet des ministres de la République kirghize (ci-après la «SCAA») depuis 2023, la Commission a lancé une initiative d'assistance technique, mise en œuvre par l'Agence, dans le cadre du règlement (CE) nº 2111/2005. Cette initiative vise à soutenir les efforts déployés par la SCAA pour renforcer sa capacité en matière de supervision.

(29) Une activité à distance et une mission sur place ont déjà été effectuées dans le cadre de cette initiative. La mission sur place a permis de recueillir des informations de première main sur la manière dont la SCAA met en œuvre les normes de sécurité internationales. Elle a également été l'occasion de simuler une mission d'évaluation sur place de l'Union. Cette simulation a permis d'obtenir des informations précieuses sur le cadre organisationnel et réglementaire de la SCAA, et de déterminer que la structure globale de la SCAA semble adaptée à sa taille et à ses responsabilités, bien que l'efficacité de ses activités doive être améliorée. Le manuel de gestion a été approuvé mais il doit être davantage développé et rendu plus cohérent, et la responsabilité des enquêtes sur les incidents graves doit encore être suffisamment déterminée.

(30) La simulation a également permis de recenser des lacunes dans la transposition des normes et pratiques recommandées de l'OACI, en particulier dans les annexes 1, 6, 8, 18 et 19 de l'OACI, qui empêchent de parvenir à un alignement complet sur les normes de sécurité internationales. La SCAA a reconnu ces lacunes et a pris des mesures pour modifier la législation concernée, plusieurs projets de modifications faisant actuellement l'objet d'une consultation interministérielle. La SCAA a en outre pris des mesures pour améliorer les comptes rendus d'événements de sécurité, ainsi que la formation du personnel grâce à des partenariats avec des organismes de formation internationaux. Il est essentiel de poursuivre les efforts dans ces domaines afin de renforcer davantage la supervision de la sécurité aérienne au Kirghizstan.

([9]) Règlement (CE) nº 1543/2006 de la Commission du 12 octobre 2006 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, visée au chapitre II du règlement (CE) nº 2111/2005 du Parlement européen et du Conseil, tel que modifié par le règlement (CE) nº 910/2006 (JO L 283 du 14.10.2006, p. 27, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2006/1543/oj).

(31) Le 2 mai 2025, dans le cadre des activités de surveillance continue de la Commission en ce qui concerne la situation générale en matière de sécurité au Kirghizstan, y compris la capacité et les compétences de la SCAA en matière de supervision de la sécurité, une réunion technique s'est tenue entre la Commission, l'Agence, les États membres et la SCAA. Au cours de cette réunion, la SCAA a présenté en détail les initiatives qu'elle mène actuellement pour renforcer la supervision de la sécurité aérienne, parmi lesquelles des modifications législatives, le développement de ses réglementations, des mesures de renforcement des capacités et des réformes institutionnelles.

(32) La SCAA a également décrit sa structure organisationnelle et ses niveaux de personnel, ainsi que la mise au point d'un système de calcul des effectifs directement lié aux besoins de formation individuelle.

(33) La SCAA a également présenté les progrès accomplis dans l'alignement de ses réglementations sur les normes de sécurité internationales et leur mise en œuvre dans les domaines clés de la supervision. Elle a en outre souligné les travaux actuellement menés pour améliorer les processus de certification et les mécanismes d'application.

(34) La SCAA a partagé un plan d'action global visant à répondre aux lacunes réglementaires recensées et à soutenir le développement d'un système d'aviation civile sûr qui soit conforme aux normes de sécurité internationales.

(35) Toutefois, il n'existe actuellement pas suffisamment d'éléments de preuve pour confirmer que la SCAA a effectivement remédié à tous les manquements en matière de sécurité qui ont conduit à l'interdiction d'exploitation imposée par le règlement (CE) nº 1543/2006.

(36) Sur la base des critères communs fixés à l'annexe du règlement (CE) nº 2111/2005, la Commission considère qu'il n'y a pas lieu, à l'heure actuelle, de modifier la liste des transporteurs aériens qui font l'objet d'une interdiction d'exploitation au sein de l'Union en ce qui concerne les transporteurs aériens certifiés au Kirghizstan.

(37) Les États membres devraient continuer de contrôler le respect effectif, par les transporteurs aériens certifiés au Kirghizstan, des normes de sécurité internationales applicables en accordant la priorité aux inspections au sol de ces transporteurs aériens, conformément au règlement (UE) nº 965/2012.

**Transporteurs aériens de la Libye**

(38) En décembre 2014, les transporteurs aériens de la Libye ont été inscrits sur la liste figurant à l'annexe A du règlement (CE) nº 474/2006 par le règlement d'exécution (UE) nº 1318/2014 de la Commission ([10]).

(39) Le 25 mars 2025, dans le cadre des activités de surveillance continue de la Commission en ce qui concerne la situation générale en matière de sécurité en Libye, y compris la capacité et les compétences de l'autorité libyenne de l'aviation civile (ci-après la «LYCAA») en matière de supervision de la sécurité, une réunion technique s'est tenue entre la Commission, l'Agence, les États membres et la LYCAA.

(40) La Commission a également présenté les résultats de son évaluation des informations communiquées par la LYCAA en 2023 et en 2024. L'évaluation a mis en évidence d'importants manquements, notamment en ce qui concerne les niveaux de personnel, la cohérence de la formation correspondante et la mise en œuvre effective des activités de supervision. Elle a également souligné l'absence de documents clés demandés par la Commission. L'évaluation a conclu que de nouvelles améliorations substantielles sont requises, tant en ce qui concerne le cadre réglementaire de la LYCAA que sa capacité en matière de supervision. Au cours de la réunion, la Commission a réitéré ses attentes quant au type et à la qualité des documents et des données nécessaires pour permettre une évaluation adéquate du système libyen de supervision de la sécurité.

([10]) 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 (JO L 355 du 12.12.2014, p. 8, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2014/1318/oj).

(41) La LYCAA a fait le point sur les initiatives administratives et techniques visant à renforcer la supervision de la sécurité. Ces initiatives concernaient notamment des révisions de la législation et des réglementations dans le domaine de l'aviation, une augmentation de la fréquence des inspections et l'introduction de systèmes de supervision numériques. La présentation du Centre de supervision intégré (Integrated Oversight Centre, IOC), une plateforme numérique conçue pour améliorer la surveillance et la gestion des données relatives à la sécurité aérienne, était au cœur de ces efforts. Cette plateforme numérique est destinée à favoriser le respect des réglementations et à améliorer l'accès aux informations et à la documentation pertinentes en matière de sécurité.

(42) Les informations et le matériel associé présentés par la LYCAA pour faire la démonstration de l'IOC, y compris les manuels et les listes de contrôle utilisés dans les processus de certification et de supervision, étaient fondés sur la réglementation de l'Union et adaptés au contexte national. La LYCAA a également présenté quelques résultats choisis provenant de l'audit du processus de recertification, les données de l'IOC étant affichées dans un format clair et structuré.

(43) Cependant, il a été noté que cette documentation n'avait pas été communiquée à la Commission lors des précédents échanges en 2023 et en 2024, malgré de multiples demandes formelles. Il a également été souligné que l'efficacité à long terme de l'IOC dépendra de la cohérence et de la qualité de son application.

(44) La LYCAA a aussi informé la Commission du processus de recertification en cours pour tous les transporteurs aériens de la Libye, qui couvre la période allant de novembre 2023 à novembre 2024. La LYCAA a indiqué que plus de 100 missions d'audit avaient été menées au cours de cette période. Les résultats de ces audits, y compris les constatations spécifiques et les mesures correctives correspondantes, n'ont cependant pas été suffisamment détaillés. Il a été convenu que la LYCAA fournirait les informations et la documentation pertinentes dans les meilleurs délais.

(45) Toutefois, il n'existe actuellement pas suffisamment d'éléments de preuve pour confirmer que la LYCAA a effectivement remédié à tous les manquements en matière de sécurité qui ont conduit à l'interdiction d'exploitation imposée par le règlement d'exécution (UE) nº 1318/2014.

(46) Sur la base des critères communs fixés à l'annexe du règlement (CE) nº 2111/2005, la Commission considère qu'il n'y a pas lieu, à l'heure actuelle, de modifier la liste des transporteurs aériens qui font l'objet d'une interdiction d'exploitation au sein de l'Union en ce qui concerne les transporteurs aériens certifiés en Libye.

(47) Les États membres devraient continuer de contrôler le respect effectif, par les transporteurs aériens certifiés en Libye, des normes de sécurité internationales applicables en accordant la priorité aux inspections au sol de ces transporteurs aériens, conformément au règlement (UE) nº 965/2012.

**Transporteurs aériens du Suriname**

(48) En juillet 2010, *Blue Wing Airlines* a été inscrit sur la liste figurant à l'annexe A du règlement (CE) nº 474/2006 par le règlement (UE) nº 590/2010 de la Commission ([11]).

(49) Dans le prolongement des délibérations du comité de la sécurité aérienne de l'UE qui se sont tenues en novembre 2024, des experts de la Commission, de l'Agence et des États membres ont effectué, du 24 au 28 février 2025, une mission d'évaluation sur place de l'Union au Suriname, dans les bureaux de l'autorité surinamaise de sécurité de l'aviation civile (ci-après la «CASAS»). La mission d'évaluation sur place prévoyait une évaluation d'un échantillon de trois transporteurs aériens certifiés par la CASAS, à savoir *Blue Wing Airlines*, *Fly All Ways* et *Gum Air*.

(50) La mission d'évaluation sur place de l'Union a axé ses activités sur la CASAS, compte tenu de son rôle et de sa responsabilité dans la supervision de la sécurité des transporteurs aériens certifiés au Suriname. La mission d'évaluation a relevé des manquements majeurs dans le système réglementaire dans le domaine de la sécurité de l'aviation civile en ce qui concerne le respect des normes de sécurité internationales, manquements qui entravent l'efficacité de la supervision de la sécurité.

([11]) Règlement (UE) nº 590/2010 de la Commission du 5 juillet 2010 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 (JO L 170 du 6.7.2010, p. 9, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2010/590/oj).

(51) La législation primaire du Suriname dans le domaine de l'aviation n'a pas été modifiée depuis son adoption en 2002. Par conséquent, les problèmes déjà recensés en 2009 par l'OACI persistent, à savoir le manque d'habilitation du personnel d'inspection de la CASAS à accéder aux installations et à la documentation, et l'absence de séparation entre les enquêtes judiciaires et les enquêtes de sécurité sur les accidents aériens et les incidents graves, celle-ci étant étayée par un manque de protection des notifiants d'événements de sécurité.

(52) La plupart des réglementations nationales en matière d'aviation civile ont été mises à jour en 2023 afin de les aligner sur les dernières modifications de l'OACI. Les manuels, guides, listes de contrôle et toutes les autres procédures de travail dont la CASAS se sert pour effectuer ses activités de supervision n'ont cependant pas été mis à jour en conséquence. Cela a une incidence négative sur le respect de la législation nationale et, par conséquent, des normes de sécurité internationales.

(53) Au cours de la mission, il a été confirmé que la CASAS présentait une faiblesse systémique en matière de gestion des ressources, à savoir une absence de procédures et de méthodes pour déterminer les besoins en personnel, un manque d'efficacité de la formation initiale du personnel d'inspection et une absence totale de formation périodique en raison d'un budget insuffisant. Il a été constaté également que les services de la CASAS faisant l'objet de la mission étaient en sous-effectif et que leur personnel d'inspection n'était pas pleinement qualifié.

(54) La mission d'évaluation sur place de l'Union a en outre révélé que la CASAS présentait des manquements critiques en ce qui concerne la manière dont la supervision de la sécurité est effectuée, notamment en ce qu'elle clôt des constatations sans mener d'analyse des causes profondes et en ce qu'elle les laisse en suspens pendant une période excessive sans prendre de mesures d'exécution. Des cas graves de non-conformité sont donc répétés.

(55) Il ressort en outre clairement de la mission d'évaluation sur place de l'Union que la CASAS ne dispose pas de la fonction de gestion de la qualité nécessaire pour remédier aux manquements observés, notamment et sans s'y limiter, en ce qui concerne le système de gestion documentaire, la tenue de registres, la gestion des constatations et le niveau de contrôle.

(56) La CASAS ne dispose ni d'une fonction de gestion de la sécurité pour traiter de manière proactive les risques actuels ou émergents pour la sécurité, ni d'un système de comptes rendus d'événements obligatoires opérationnel lui permettant de recenser les domaines à haut risque dans lesquels elle doit renforcer sa supervision.

(57) Des préoccupations critiques ont été mises en évidence en ce qui concerne les services de la CASAS responsables des opérations de vol et de la navigabilité. Ces préoccupations concernent notamment l'incapacité de la CASAS à se conformer à ses plans de supervision dans les délais requis et une incapacité à respecter pleinement la portée des audits effectués. Des éléments ont attesté que le niveau d'examen des dossiers techniques avant la délivrance des certificats était insuffisant et que le recensement des cas de non-respect, par les transporteurs aériens, des normes de sécurité internationales applicables était inexistant.

(58) L'insuffisance des financements structurels et l'absence de mesures d'exécution par la CASAS sont deux facteurs fondamentaux qui entravent considérablement la capacité de la CASAS à exercer une supervision efficace, à effectuer des audits complets et à traiter de manière proactive les risques actuels ou émergents pour la sécurité, comme l'attestent les manquements observés lors des missions effectuées dans les locaux des transporteurs aériens.

(59) La mission d'évaluation sur place effectuée par l'Union dans les locaux des trois transporteurs aériens, *Blue Wing Airlines, Gum Air* et *Fly All Ways*, respectivement les 25, 26 et 27 février 2025, a révélé l'existence de lacunes critiques identiques ou similaires chez ces trois transporteurs, avec des conséquences directes sur la sécurité des vols et le respect des réglementations. Parmi ces lacunes figurait notamment, sans s'y limiter, l'absence de systèmes opérationnels de gestion de la sécurité et de gestion de la qualité. En ce qui concerne l'évaluation de leurs opérations de vol respectives, il a été attesté que tous les transporteurs aériens étaient concernés par les mêmes cas graves de non-conformité et que, malgré le fait que la CASAS avait formulé des constatations à cet égard, leurs activités s'étaient poursuivies sans qu'aucune restriction ne soit imposée ni par la CASAS ni par les transporteurs aériens eux-mêmes.

(60) En outre, la mission effectuée dans les locaux des trois services respectifs responsables de la navigabilité a révélé de nombreux problèmes graves, tels qu'un manque de formation du personnel dans l'exercice de ses fonctions, des pièces inutilisables non correctement séparées et non détenues dans une zone de quarantaine, des outils étalonnés dont les certificats d'étalonnage étaient périmés et des outils non identifiés. Ces problèmes ont tous été recensés à plusieurs reprises par la CASAS au fil des ans sans qu'aucune avancée notable ne puisse être observée.

(61) La mission effectuée dans les locaux de *Fly All Ways* a révélé qu'aucun programme d'analyse des données de vol n'avait été mis en œuvre, comme l'exigent les normes de sécurité internationales pour la catégorie d'aéronefs utilisée par ce transporteur aérien.

(62) Le nombre et la nature des manquements recensés lors de la mission d'évaluation sur place effectuée par l'Union dans les locaux des trois transporteurs aériens ont révélé des faiblesses systémiques tant en ce qui concerne les systèmes de gestion des transporteurs que la capacité de la CASAS à assurer une supervision efficace de la sécurité. Les éléments de preuve accumulés attestent le manque de capacité des transporteurs aériens à garantir la sécurité d'exploitation de manière durable, ainsi que l'incapacité de la CASAS à garantir le respect des réglementations et à rétablir l'assurance de la sécurité.

(63) Par lettre du 11 avril 2025, la Commission a informé la CASAS du fait que le cas du Suriname avait été inscrit à l'ordre du jour de la réunion du comité de la sécurité aérienne de l'UE devant se tenir du 13 au 15 mai 2025 et qu'il serait donné à la CASAS et aux transporteurs aériens certifiés au Suriname la possibilité d'être entendus conformément au règlement (CE) nº 2111/2005. *Blue Wing Airlines* et *Surinam Airways* ont accepté l'invitation à se présenter devant le comité de la sécurité aérienne de l'UE.

(64) Le 14 mai 2025, le comité de la sécurité aérienne de l'UE a entendu les exposés de la CASAS et de ces deux transporteurs aériens. La présentation de la CASAS devant le comité de la sécurité aérienne de l'UE a donné un aperçu de l'identification, par la CASAS, des sources des manquements qui sous-tendent certaines des observations formulées, ainsi que des mesures correctives et des délais pour y remédier. Les mesures correctives présentées étaient principalement axées sur la modification de la législation nationale en matière d'aviation, la mise en œuvre des fonctions de gestion de la qualité et de la sécurité, la mise en place de la formation requise du personnel technique, l'amélioration des fonctions de supervision et les plans de recrutement pour occuper des postes d'encadrement clés et embaucher du personnel d'inspection supplémentaire.

(65) Soulignant que la CASAS reconnaît la situation extrêmement préoccupante constatée lors de la mission d'évaluation sur place de l'Union au Suriname, le comité de la sécurité aérienne de l'UE a insisté sur le fait que certains de ces manquements avaient déjà été relevés lors des visites du programme universel d'audits de la supervision de la sécurité effectuées par l'OACI en 2009 et en 2012, sans qu'aucun progrès ne soit accompli dans l'intervalle pour y remédier. Par conséquent, des inquiétudes subsistent quant à la question de savoir si les mesures proposées et les échéances avancées par la CASAS sont réalisables, malgré l'expression d'une volonté de s'améliorer et d'un engagement en ce sens et bien que des efforts soient déployés par le gouvernement du Suriname pour obtenir des sources de financement supplémentaires pour la CASAS.

(66) Ces inquiétudes ont été confirmées à plusieurs reprises lors de l'audition, lorsque la CASAS n'a pas été en mesure de fournir d'éléments attestant l'adoption de mesures concrètes et crédibles pour répondre aux observations formulées, telles que l'absence de mesure d'exécution de la part de la CASAS à l'égard de ses transporteurs aériens, qui, de manière répétée, omettent de remédier aux cas de non-conformité soulevés à leur encontre conformément aux procédures nationales.

(67) Une amélioration significative des capacités de la CASAS est nécessaire pour remédier à d'importants manquements en matière de sécurité, notamment dans les domaines du recrutement, de la formation et de la qualification du personnel, des activités de certification de la gestion de la qualité et de la sécurité, et de la supervision de tous les transporteurs aériens certifiés au Suriname. Ces lacunes attestent que la capacité de la CASAS en matière de supervision ne permet pas de garantir que les activités de tous les transporteurs aériens certifiés par celle-ci sont exercées de façon continue conformément aux normes de sécurité internationales.

(68) *Blue Wing Airlines* était représenté par son représentant commercial en Europe et par un conseiller juridique. L'intervention effectuée au cours de l'audition s'est concentrée sur une présentation du transporteur aérien et de son réseau opérationnel, sur la compréhension, par le transporteur, de l'objet de la mission d'évaluation sur place de l'Union et sur son lien avec *Blue Wing Airlines*, ainsi que sur une vue d'ensemble de l'évaluation de la sécurité effectuée par le transporteur lui-même et des mesures qu'il a prises pour remédier aux problèmes recensés.

(69) À aucun moment de la présentation les représentants de *Blue Wing Airlines* n'ont abordé la question des graves lacunes constatées par l'équipe d'évaluation de l'UE, y compris au sein de ses divisions «Opérations de vol» et «Maintenance». En outre, lorsque le comité de la sécurité aérienne de l'UE l'a interrogé sur des points spécifiques liés aux observations formulées, le transporteur aérien n'a pas été en mesure de répondre sur le fond des questions.

(70) Bien qu'il n'ait fait l'objet d'aucune mission d'évaluation sur place de l'Union, le transporteur aérien *Surinam Airways* a accepté l'invitation à se présenter devant le comité de la sécurité aérienne de l'UE. Le transporteur aérien a présenté, dans les grandes lignes, la compagnie du transporteur, son histoire et son réseau opérationnel. Une grande partie de sa présentation était axée sur des éléments associés à ses activités de conformité en matière de sécurité, tant en ce qui concerne les activités réalisées en association avec la CASAS qu'avec des tiers, parmi lesquels l'AESA pour ce qui est de son autorisation d'exploitant de pays tiers. La présentation a également mis en évidence les actions prévues pour améliorer les systèmes de gestion de la sécurité et de gestion de la qualité du transporteur.

(71) Le comité de la sécurité aérienne de l'UE a interrogé le transporteur sur ses modalités opérationnelles relatives à ses activités à destination et en provenance des territoires de l'UE. Le transporteur a également été interrogé sur le suivi qu'il a donné à la constatation de la CASAS concernant le manque de formation requise de son personnel de maintenance.

(72) L'AESA a complété les informations fournies par le transporteur aérien en ce qui concerne les constatations formulées lors de l'audit sur place d'exploitant de pays tiers effectué parallèlement à la mission d'évaluation sur place de l'Union. Il s'agissait de constatations formulées dans des domaines qui auraient dû être recensés par la CASAS dans le cadre de ses activités de supervision et qui sont similaires à celles formulées à l'égard d'autres compagnies aériennes ayant fait l'objet de la mission de l'équipe de l'UE, ce qui indique l'existence d'un problème récurrent au sein de la CASAS en matière de supervision de ses transporteurs aériens.

(73) Sur la base de tous les éléments de preuve disponibles, y compris des éléments issus de la mission d'évaluation sur place effectuée par l'Union dans les bureaux de la CASAS et des trois transporteurs aériens retenus dans l'échantillon, ainsi que des informations fournies lors des auditions du comité de la sécurité aérienne de l'UE, il y a lieu de conclure que la capacité et les compétences de la CASAS ne sont pas suffisantes pour garantir le respect des normes de sécurité internationales en termes de supervision efficace des transporteurs aériens dont elle est responsable.

(74) La Commission et le comité de la sécurité aérienne de l'UE, tout en notant l'ampleur des problèmes qu'il convient de résoudre, reconnaissent les efforts déployés et encouragent la CASAS à poursuivre dans cette voie. Ils notent l'importance de la volonté du gouvernement du Suriname à cet égard et expriment une volonté tout aussi grande de soutenir la CASAS dans ses efforts et de coopérer avec elle.

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

(76) Les États membres devraient continuer de contrôler le respect effectif, par les transporteurs aériens certifiés au Suriname, des normes de sécurité internationales applicables en accordant la priorité aux inspections au sol de ces transporteurs aériens, conformément au règlement (UE) nº 965/2012.

**Transporteurs aériens de la Tanzanie**

(77) En décembre 2024, le transporteur aérien *Air Tanzania Company Limited* a été inscrit sur la liste figurant à l'annexe A du règlement (CE) nº 474/2006 par le règlement d'exécution (UE) 2024/3137 de la Commission ([12]).

(78) Dans le prolongement des délibérations du comité de la sécurité aérienne de l'UE qui se sont tenues en novembre 2024, des experts de la Commission, de l'Agence et des États membres ont effectué, du 9 au 13 décembre 2024, une mission d'évaluation sur place de l'Union en Tanzanie, dans les bureaux de l'autorité tanzanienne de l'aviation civile (ci-après la «TCAA»). La mission d'évaluation sur place de l'Union prévoyait une évaluation d'un échantillon de deux transporteurs aériens certifiés en Tanzanie, à savoir *Precision Air Services PLC* (ci-après «*Precision Air*») et *Coastal Travels Limited* (ci-après «*Coastal Air*»).

(79) Les activités de la mission d'évaluation sur place de l'Union étaient axées sur la TCAA, compte tenu de son rôle et de sa responsabilité dans les activités de supervision de la sécurité des transporteurs aériens certifiés en Tanzanie.

(80) Au cours de la mission, il a été constaté qu'il existait, au sein de la TCAA, des inefficacités structurelles et des contraintes de capacités critiques, parmi lesquelles une absence d'approche stratégique en matière de planification des ressources humaines, ce qui s'est traduit par une pénurie de personnel technique qualifié et expérimenté dans des domaines clés en matière de supervision, et notamment dans les domaines de l'octroi de licences au personnel, des opérations de vol et de la navigabilité.

(81) Dans le domaine de l'octroi de licences au personnel, la nécessité de renforcer les effectifs, notamment en recrutant du personnel possédant une expérience préalable pertinente, a été relevée. En outre, un programme de formation structurée et continue des inspecteurs devrait être élaboré et mis en œuvre, intégrant des modules avancés en matière de gestion de la qualité, d'audit de conformité et d'analyse des causes profondes. Il est également essentiel d'élaborer et d'appliquer des procédures complètes et normalisées, des listes de contrôle et des formulaires pour la délivrance des licences et des qualifications.

([12]) Règlement d'exécution (UE) 2024/3137 de la Commission du 13 décembre 2024 modifiant le règlement (CE) nº 474/2006 en ce qui concerne la liste des transporteurs aériens qui font l'objet d'une interdiction d'exploitation ou de restrictions d'exploitation au sein de l'Union (JO L, 2024/3137, 16.12.2024, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2024/3137/oj).

(82) Dans le domaine des opérations de vol, la TCAA n'a pas démontré l'existence d'un système efficace et solide pour s'acquitter de ses responsabilités réglementaires dans le respect des normes de sécurité internationales. Cela a été étayé par le fait que les procédures de certification des transporteurs aériens ont été jugées insuffisamment rigoureuses et que les activités de supervision n'étaient pas planifiées et exécutées de manière adéquate, ce qui a entraîné d'importantes lacunes en matière de supervision. En outre, la TCAA ne disposait pas d'un nombre suffisant d'inspecteurs pleinement qualifiés et les compétences du personnel en place devaient être davantage renforcées.

(83) Dans le domaine de la navigabilité, les procédures appliquées par la TCAA ne respectent pas les normes de sécurité internationales, ce qui entraîne des performances inadéquates en matière de supervision et suscite des inquiétudes quant à l'application cohérente des exigences de sécurité. Des certificats de navigabilité ont été délivrés sans qu'il soit suffisamment garanti que l'aéronef concerné satisfaisait à tous les critères de conception et de navigabilité applicables.

(84) L'équipe d'évaluation de l'Union a effectué, le 11 décembre 2024, une mission sur place dans les locaux de *Precision Air*.

(85) L'évaluation de *Precision Air* a mis en évidence plusieurs manquements dans la mise en œuvre de ses systèmes de gestion de la sécurité et de gestion de la qualité. En particulier, les objectifs de sécurité n'étaient pas correctement intégrés dans le manuel de gestion de la sécurité, et le suivi des indicateurs de performance en matière de sécurité et des objectifs de performance en matière de sécurité n'était pas suffisant. L'analyse des données de vol a également révélé des écarts récurrents par rapport aux procédures opérationnelles normalisées, indiquant des problèmes systémiques de conformité.

(86) Bien que la structure et le fonctionnement globaux de l'organisme de maintenance et de navigabilité aient été jugés satisfaisants, des lacunes importantes ont été observées dans le programme de formation de l'équipage de conduite, parmi lesquelles l'absence d'une instruction théorique complète et de modules essentiels tels que la formation à la prévention et à la récupération à la suite d'une perte de contrôle.

(87) L'équipe d'évaluation de l'Union a effectué, le 12 décembre 2024, une mission sur place dans les locaux de *Coastal Air*.

(88) L'évaluation des systèmes de gestion de la sécurité et de gestion de la qualité de *Coastal Air* a révélé que des domaines importants nécessitaient des améliorations afin de garantir le respect de la législation nationale tanzanienne et des normes de sécurité internationales.

(89) Au cours de la mission, *Coastal Air* n'a pas été en mesure de démontrer le respect de ses propres procédures et manuels, et des manquements ont été observés en ce qui concerne la documentation, l'approbation et le système interne de contrôle du respect de la législation du transporteur dans plusieurs domaines, tels que les privilèges, les journaux, les manuels, les registres et les normes de formation.

(90) L'évaluation des systèmes de gestion de la maintenance et du maintien de la navigabilité de *Coastal Air* a révélé plusieurs lacunes critiques ayant des conséquences directes sur la sécurité des vols et le respect des réglementations. En outre, des erreurs de saisie des données dans le système de contrôle de la navigabilité ont entraîné des intervalles de maintenance programmée erronés, compromettant ainsi la fiabilité et l'intégrité du suivi de la maintenance.

(91) Le nombre et la nature des manquements constatés lors de la mission ont révélé des faiblesses systémiques tant en ce qui concerne le système interne de contrôle du respect de la législation de *Coastal Air* que les activités de supervision de la TCAA. Plus précisément, bon nombre des manquements constatés auraient dû être détectés au cours du processus de certification, lors d'activités de supervision régulières ou dans le cadre des mécanismes d'assurance de la sécurité propres au transporteur aérien.

(92) La mission d'évaluation sur place de l'Union a révélé que, bien que la Tanzanie ait mis en place un cadre juridique régissant l'aviation civile, le système réglementaire est confronté à d'importants défis liés à la précision juridique, à la mise en œuvre effective et à l'adaptation en temps utile à l'évolution des normes de sécurité internationales, ce qui entraîne des décalages juridiques et opérationnels compromettant la capacité de la Tanzanie à respecter pleinement les obligations qui lui incombent en vertu de la convention relative à l'aviation civile internationale (ci-après la «convention de Chicago»). Les observations formulées lors de la mission d'évaluation sur place de l'Union ont été intégrées dans un rapport soumis à la TCAA et approuvé par celle-ci.

(93) Le 30 avril 2025, dans le cadre des activités de surveillance continue de la Commission en ce qui concerne la situation générale en matière de sécurité en Tanzanie, une réunion technique s'est tenue entre la Commission, l'Agence, les États membres et la TCAA. La réunion avait un objectif double: réexaminer le plan de mesures correctives élaboré à la suite de la mission d'évaluation sur place de l'Union, et informer la TCAA des préparatifs de la prochaine audition du comité de la sécurité aérienne de l'UE prévue le 13 mai 2025.

(94) Plusieurs versions du plan de mesures correctives ont été transmises avant et après la réunion technique. La version fournie pour discussion lors de la réunion technique démontrait les efforts déployés par la TCAA pour répondre aux observations formulées lors de la mission d'évaluation sur place de l'Union. Toutefois, les discussions qui ont suivi ont révélé un certain nombre de manquements importants concernant les mesures prises par la TCAA, notamment l'absence d'analyse approfondie des causes profondes pour recenser et résoudre les problèmes systémiques sous-jacents, l'absence de documentation adéquate à l'appui des mesures correctives notifiées et le non-respect persistant des exigences applicables en matière de sécurité aérienne.

(95) La contribution de la TCAA relative au calcul des besoins en personnel dans le domaine des opérations de vol a fait l'objet d'une note spécifique; elle a été jugée irréaliste compte tenu de l'estimation des heures prévues pour les activités clés, telles que la préparation des inspections de base de CTA ou le suivi des résultats des inspections. Une version révisée du plan de mesures correctives fournie par la suite a montré une amélioration apparente en ce qui concerne une détermination plus réaliste du nombre d'inspecteurs nécessaires, mais elle présentait encore une lacune en ce qui concerne l'analyse des besoins de formation associés et du temps nécessaire pour mener à bien la formation avant que les inspecteurs ne puissent devenir opérationnels.

(96) La réunion technique a confirmé que, bien que la TCAA ait accompli certains progrès pour répondre aux observations formulées, y compris au moyen d'activités d'appui technique immédiates lancées rapidement après la mission d'évaluation sur place de l'Union, il subsistait des manquements majeurs. Le plan de mesures correctives présenté par la TCAA contenait un certain nombre d'actions jugées réactives par nature, mais il ne prévoyait pas suffisamment de mesures préventives significatives. Lorsque de telles mesures étaient incluses, elles étaient généralement superficielles et ne fournissaient aucune assurance crédible en termes de durabilité.

(97) Par lettre du 14 avril 2025, la Commission a informé la TCAA que le cas de la Tanzanie avait été inscrit à l'ordre du jour de la réunion du comité de la sécurité aérienne de l'UE devant se tenir du 13 au 15 mai 2025 et qu'il serait donné à la TCAA et aux transporteurs aériens certifiés en Tanzanie la possibilité d'être entendus devant le comité de la sécurité aérienne de l'UE conformément au règlement (CE) n° 2111/2005.

(98) En prévision de cette audition, la TCAA a confirmé qu'aucun transporteur aérien certifié en Tanzanie n'y prendrait part. La TCAA a été entendue par le comité de la sécurité aérienne de l'UE le 13 mai 2025. La présentation de la TCAA devant le comité de la sécurité aérienne de l'UE a donné un aperçu de haut niveau des progrès accomplis dans l'élaboration et la mise en œuvre d'un plan de mesures correctives à la suite de la mission d'évaluation sur place de l'Union. La présentation de la TCAA était bien structurée et couvrait les principales catégories d'observations et de recommandations, fournissant une vue d'ensemble des observations et recommandations qui ont été clôturées, qui sont en cours ou qui restent en suspens.

(99) Le taux de clôture des constatations, tel qu'il a été présenté par la TCAA, a été jugé hautement irréaliste, comme en témoigne le fait que, dans plusieurs cas, les observations ont été considérées comme closes sans qu'il soit dûment vérifié s'il avait été répondu à l'intégralité de l'observation. Ainsi, en ce qui concerne par exemple l'observation relative au manque de personnel qualifié, la TCAA a annoncé que cette observation était résolue uniquement sur la base de plans et de délais de recrutement, sans tenir compte du temps nécessaire pour dispenser la formation et les qualifications pertinentes et devenir opérationnel.

(100) La TCAA a indiqué qu'elle avait été en mesure de clore un certain nombre d'autres observations. Or, suite à plusieurs questions du comité de la sécurité aérienne de l'UE, il a été démontré à maintes reprises que tel n'était pas le cas. Interrogée sur la procédure et la liste de contrôle relatives aux certificats de navigabilité qui avaient été révisées pour être conformes au document 9760 de l'OACI, la TCAA n'a pas répondu de manière concluante et n'a pas pu démontrer clairement que la tâche avait été accomplie. En outre, interrogée sur le processus de supervision fondée sur les risques récemment adopté, en particulier en ce qui concerne le contenu et l'application des profils de risque des transporteurs aériens, la TCAA a répondu de manière peu claire et n'a pas démontré une bonne compréhension ou une mise en œuvre efficace des principes de supervision fondée sur les risques.

(101) La Commission et le comité de la sécurité aérienne de l'UE reconnaissent les efforts déployés, tant en termes de mobilisation des ressources humaines que financières, et encouragent la TCAA à poursuivre dans cette voie. Ils soulignent l'importance de la volonté du gouvernement tanzanien à cet égard et expriment leur volonté manifeste de continuer à soutenir la TCAA et à coopérer avec elle dans les efforts qu'elle déploie pour renforcer ses capacités en matière de supervision de la sécurité. Des contacts réguliers et des rapports d'avancement sont prévus dans le cadre de cette activité de suivi continu, de même que l'organisation de réunions techniques dans le futur pour faire le point sur les progrès accomplis.

(102) Sur la base de tous les éléments de preuve disponibles, y compris ceux recueillis lors de la mission d'évaluation sur place de l'Union, il est conclu que la TCAA ne dispose pas des capacités et des compétences nécessaires pour superviser efficacement les activités aériennes en Tanzanie conformément aux normes de sécurité internationales. Des manquements dans la gestion du personnel, la formation du personnel, la gestion de la qualité, les processus de certification et la supervision des transporteurs aériens indiquent que la TCAA n'est pas en mesure de garantir le respect de ces normes de manière durable.

(103) Par conséquent, sur la base des critères communs fixés à l'annexe du règlement (CE) nº 2111/2005, il est estimé qu'il y a lieu de modifier la liste 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 Tanzanie sur la liste figurant à l'annexe A du règlement (CE) nº 474/2006.

(104) Les États membres devraient continuer de contrôler le respect effectif, par les transporteurs aériens certifiés en Tanzanie, des normes de sécurité internationales applicables en accordant la priorité aux inspections au sol de ces transporteurs aériens, conformément au règlement (UE) nº 965/2012.

(105) Il convient, dès lors, de modifier le règlement (CE) nº 474/2006 en conséquence.

(106) Les articles 5 et 6 du règlement (CE) nº 2111/2005 reconnaissent 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 donc indispensable, pour garantir la protection des informations sensibles et des voyageurs, 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 s'appliquent immédiatement après leur adoption.

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

A ADOPTÉ LE PRÉSENT RÈGLEMENT:

*Article premier*

Le règlement (CE) nº 474/2006 est modifié comme suit:

1) l'annexe A est remplacée par le texte figurant à l'annexe I du présent règlement;

2) l'annexe B est remplacée par le texte figurant à l'annexe II 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 3 juin 2025.

*Par la Commission,*
*au nom de la présidente,*
Apostolos TZITZIKOSTAS
*Membre de la Commission*

*ANNEXE I*

*«ANNEXE A*

**LISTE DES TRANSPORTEURS AÉRIENS QUI FONT L'OBJET D'UNE INTERDICTION D'EXPLOITATION AU SEIN DE L'UNION, 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 à trois lettres | État de l'exploitant |
|---|---|---|---|
| *AIR ZIMBABWE (PVT)* | 177/04 | AZW | Zimbabwe |
| *AVIOR AIRLINES* | ROI-RNR-011 | ROI | Venezuela |
| *IRAN ASEMAN AIRLINES* | FS-102 | IRC | Iran |
| *FLY BAGHDAD* | 007 | FBA | Iraq |
| *IRAQI AIRWAYS* | 001 | IAW | Iraq |
| **Tous les transporteurs aériens certifiés par les autorités de l'Afghanistan responsables de la surveillance réglementaire, notamment:** | | | **Afghanistan** |
| *ARIANA AFGHAN AIRLINES* | CTA 009 | AFG | Afghanistan |
| *KAM AIR* | CTA 001 | KMF | Afghanistan |
| **Tous les transporteurs aériens certifiés par les autorités de l'Angola responsables de la surveillance réglementaire, à l'exception de *TAAG Angola Airlines* et *Heli Malongo*, notamment:** | | | **Angola** |
| *AEROJET* | AO-008/11-07/17 TEJ | TEJ | Angola |
| *GUICANGO* | AO-009/11-06/17 YYY | Inconnu | Angola |
| *AIR JET* | AO-006/11-08/18 MBC | MBC | Angola |
| *BESTFLYA AIRCRAFT MANAGEMENT* | AO-015/15-06/17YYY | Inconnu | Angola |
| *HELIANG* | AO 007/11-08/18 YYY | Inconnu | Angola |
| *SJL* | AO-014/13-08/18YYY | Inconnu | Angola |
| *SONAIR* | AO-002/11-08/17 SOR | SOR | Angola |
| **Tous les transporteurs aériens certifiés par les autorités de l'Arménie responsables de la surveillance réglementaire, notamment:** | | | **Arménie** |
| *AIR DILIJANS* | AM CTA 065 | NGT | Arménie |
| *ARMENIAN AIRLINES* | AM CTA 076 | AAG | Arménie |
| *ARMENIA AIRWAYS* | AM CTA 063 | AMW | Arménie |

[1] Les transporteurs aériens inscrits sur la liste figurant dans la présente annexe peuvent 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 à trois lettres | État de l'exploitant |
|---|---|---|---|
| *ARMENIAN HELICOPTERS* | AM CTA 067 | KAV | Arménie |
| *FLY ARNA* | AM CTA 075 | ACY | Arménie |
| *FLYONE ARMENIA* | AM CTA 074 | FIE | Arménie |
| *NOVAIR* | AM CTA 071 | NAI | Arménie |
| *SHIRAK AVIA* | AM CTA 072 | SHS | Arménie |
| *SKYBALL* | AM CTA 073 | Sans objet | Arménie |
| **Tous les transporteurs aériens certifiés par les autorités du Congo (Brazzaville) responsables de la surveillance réglementaire, notamment:** | | | **Congo (Brazzaville)** |
| *CANADIAN AIRWAYS CONGO* | CG-CTA 006 | TWC | Congo (Brazzaville) |
| *EQUAFLIGHT SERVICES* | CG-CTA 002 | EKA | Congo (Brazzaville) |
| *EQUAJET* | RAC06-007 | EKJ | Congo (Brazzaville) |
| *TRANS AIR CONGO* | CG-CTA 001 | TSG | Congo (Brazzaville) |
| *SOCIETE NOUVELLE AIR CONGO* | CG-CTA 004 | Inconnu | Congo (Brazzaville) |
| **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)** |
| *AB BUSINESS* | AAC/DG/OPS-09/14 | Inconnu | République démocratique du Congo (RDC) |
| *AIR FAST CONGO* | AAC/DG/OPS-09/03 | Inconnu | République démocratique du Congo (RDC) |
| *AIR KASAI* | AAC/DG/OPS-09/11 | Inconnu | République démocratique du Congo (RDC) |
| *AIR KATANGA* | AAC/DG/OPS-09/08 | Inconnu | République démocratique du Congo (RDC) |
| *BUSY BEE CONGO* | AAC/DG/OPS-09/04 | Inconnu | République démocratique du Congo (RDC) |
| *COMPAGNIE AFRICAINE D'AVIATION (CAA)* | AAC/DG/OPS-09/02 | DBP | 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 à trois lettres | État de l'exploitant |
|---|---|---|---|
| *CONGO AIRWAYS* | AAC/DG/OPS-09/01 | COG | République démocratique du Congo (RDC) |
| *GOMA EXPRESS* | AAC/DG/OPS-09/13 | Inconnu | République démocratique du Congo (RDC) |
| *KIN AVIA* | AAC/DG/OPS-09/10 | Inconnu | République démocratique du Congo (RDC) |
| *MALU AVIATION* | AAC/DG/OPS-09/05 | Inconnu | République démocratique du Congo (RDC) |
| *SERVE AIR CARGO* | AAC/DG/OPS-09/07 | Inconnu | République démocratique du Congo (RDC) |
| *SWALA AVIATION* | AAC/DG/OPS-09/06 | Inconnu | République démocratique du Congo (RDC) |
| *TRACEP CONGO AVIATION* | AAC/DG/OPS-09/15 | Inconnu | 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 la 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 |
| **Tous les transporteurs aériens certifiés par les autorités de l'Érythrée responsables de la surveillance réglementaire, notamment:** | | | **Érythrée** |
| *ERITREAN AIRLINES* | CTA N° 004 | ERT | Érythrée |
| *NASAIR ERITREA* | CTA N° 005 | NAS | Érythrée |
| **Tous les transporteurs aériens certifiés par les autorités du Kirghizstan responsables de la surveillance réglementaire, notamment:** | | | **Kirghizstan** |
| *AERO NOMAD AIRLINES* | 57 | ANK | Kirghizstan |
| *AEROSTAN* | 08 | BSC | Kirghizstan |

| 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 à trois lettres | État de l'exploitant |
|---|---|---|---|
| *AIR COMPANY AIR KG* | 50 | KGC | Kirghizstan |
| *AIRCOMPANY MOALEM AVIATION* | 56 | AMA | Kirghizstan |
| *AVIA TRAFFIC COMPANY* | 23 | AVJ | Kirghizstan |
| *CENTRAL ASIAN AVIATION SERVICES* | 58 | KAS | Kirghizstan |
| *FLYSKY AIRLINES* | 53 | FSQ | Kirghizstan |
| *GLOBAL 8 AIRLINES* | 59 | Inconnu | Kirghizstan |
| *HELI SKY* | 47 | HAC | Kirghizstan |
| *KAP.KG AIRCOMPANY* | 52 | KGS | Kirghizstan |
| *MAC.KG AIRLINES* | 61 | MSK | Kirghizstan |
| *SAPSAN AIRLINE* | 54 | KGB | Kirghizstan |
| *SKY JET* | 60 | SJL | Kirghizstan |
| *SKY KG AIRLINES* | 41 | KGK | Kirghizstan |
| *TRANS CARAVAN KG* | 55 | TCK | Kirghizstan |
| *TEZ JET* | 46 | TEZ | Kirghizstan |
| **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 |
| *AL MAHA AVIATION* | 030/18 | Inconnu | Libye |
| *BERNIQ AIRWAYS* | 032/21 | BNL | Libye |
| *BURAQ AIR* | 002/01 | BRQ | Libye |
| *GLOBAL AIR TRANSPORT* | 008/05 | GAK | Libye |
| *HALA AIRLINES* | 033/21 | HTP | Libye |
| *LIBYAN AIRLINES* | 001/01 | LAA | Libye |
| *LIBYAN WINGS AIRLINES* | 029/15 | LWA | Libye |
| *PETRO AIR* | 025/08 | PEO | Libye |
| **Tous les transporteurs aériens certifiés par les autorités du Népal responsables de la surveillance réglementaire, notamment:** | | | **Népal** |
| *AIR DYNASTY HELI. S.* | 035/2001 | Inconnu | Népal |
| *ALTITUDE AIR* | 085/2016 | Inconnu | 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 à trois lettres | État de l'exploitant |
|---|---|---|---|
| *BUDDHA AIR* | 014/1996 | BHA | Népal |
| *FISHTAIL AIR* | 017/2001 | Inconnu | Népal |
| *SUMMIT AIR* | 064/2010 | Inconnu | Népal |
| *HELI EVEREST* | 086/2016 | Inconnu | Népal |
| *HIMALAYA AIRLINES* | 084/2015 | HIM | Népal |
| *KAILASH HELICOPTER SERVICES* | 087/2018 | Inconnu | Népal |
| *MAKALU AIR* | 057A/2009 | Inconnu | Népal |
| *MANANG AIR PVT* | 082/2014 | Inconnu | Népal |
| *MOUNTAIN HELICOPTERS* | 055/2009 | Inconnu | Népal |
| *PRABHU HELICOPTERS* | 081/2013 | Inconnu | Népal |
| *NEPAL AIRLINES CORPORATION* | 003/2000 | RNA | Népal |
| *SAURYA AIRLINES* | 083/2014 | Inconnu | Népal |
| *SHREE AIRLINES* | 030/2002 | SHA | Népal |
| *SIMRIK AIR* | 034/2000 | Inconnu | Népal |
| *SIMRIK AIRLINES* | 052/2009 | RMK | Népal |
| *SITA AIR* | 033/2000 | Inconnu | Népal |
| *TARA AIR* | 053/2009 | Inconnu | Népal |
| *YETI AIRLINES* | 037/2004 | NYT | Népal |
| **Les transporteurs aériens suivants certifiés par les autorités de la Russie responsables de la surveillance réglementaire** | | | **Russie** |
| *AURORA AIRLINES* | 486 | SHU | Russie |
| *AVIACOMPANY "AVIASTAR-TU" CO. LTD* | 458 | TUP | Russie |
| *IZHAVIA* | 479 | IZA | Russie |
| *SOCIÉTÉ PAR ACTIONS "AIR COMPANY YAKUTIA"* | 464 | SYL | Russie |
| *SOCIÉTÉ PAR ACTIONS "RUSJET"* | 498 | RSJ | Russie |
| *SOCIÉTÉ PAR ACTIONS "UVT AERO"* | 567 | UVT | Russie |
| *SOCIÉTÉ PAR ACTIONS "SIBERIA AIRLINES"* | 31 | SBI | Russie |
| *SOCIÉTÉ PAR ACTIONS "SMARTAVIA AIRLINES"* | 466 | AUL | Russie |
| *SOCIÉTÉ PAR ACTIONS "IRAERO AIRLINES"* | 480 | IAE | Russie |

| 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 à trois lettres | État de l'exploitant |
|---|---|---|---|
| *SOCIÉTÉ PAR ACTIONS "URAL AIRLINES"* | 18 | SVR | Russie |
| *SOCIÉTÉ PAR ACTIONS "ALROSA AIR COMPANY"* | 230 | DRU | Russie |
| *SOCIÉTÉ PAR ACTIONS "NORDSTAR AIRLINES"* | 452 | TYA | Russie |
| *SOCIÉTÉ PAR ACTIONS "RUSLINE"* | 225 | RLU | Russie |
| *SOCIÉTÉ PAR ACTIONS "YAMAL AIRLINES"* | 142 | LLM | Russie |
| *SARL "NORD WIND"* | 516 | NWS | Russie |
| *SARL "AIRCOMPANY IKAR"* | 36 | KAR | Russie |
| *LTD. I FLY* | 533 | RSY | Russie |
| *SOCIÉTÉ À RESPONSABILITÉ LIMITÉE "POBEDA AIRLINES"* | 562 | PBD | Russie |
| *SOCIÉTÉ PUBLIQUE PAR ACTIONS "AEROFLOT - RUSSIAN AIRLINES"* | 1 | AFL | Russie |
| *SOCIÉTÉ PAR ACTIONS "ROSSIYA AIRLINES"* | 2 | SDM | Russie |
| *SARL "SKOL AIRLINE"* | 228 | CDV | Russie |
| *SOCIÉTÉ PAR ACTIONS "UTAIR AVIATION"* | 6 | UTA | Russie |
| **Tous les transporteurs aériens certifiés par les autorités de Sao Tomé-et-Principe responsables de la surveillance réglementaire, notamment:** | | | **Sao Tomé-et-Principe** |
| *STP AIRWAYS* | 03/CTA/2006 | STP | Sao Tomé-et-Principe |
| **Tous les transporteurs aériens certifiés par les autorités de la Sierra Leone responsables de la surveillance réglementaire** | | | **Sierra Leone** |
| **Tous les transporteurs aériens certifiés par les autorités du Soudan responsables de la surveillance réglementaire, notamment:** | | | **Soudan** |
| *ALFA AIRLINES SD* | 54 | AAJ | Soudan |
| *BADR AIRLINES* | 35 | BDR | Soudan |
| *BLUE BIRD AVIATION* | 11 | BLB | Soudan |
| *ELDINDER AVIATION* | 8 | DND | Soudan |
| *GREEN FLAG AVIATION* | 17 | GNF | Soudan |
| *HELEJETIC AIR* | 57 | HJT | Soudan |
| *KATA AIR TRANSPORT* | 9 | KTV | 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 à trois lettres | État de l'exploitant |
|---|---|---|---|
| *KUSH AVIATION CO.* | 60 | KUH | Soudan |
| *NOVA AIRWAYS* | 46 | NOV | Soudan |
| *SUDAN AIRWAYS CO.* | 1 | SUD | Soudan |
| *SUN AIR* | 51 | SNR | Soudan |
| *TARCO AIR* | 56 | TRQ | Soudan |
| **Tous les transporteurs aériens certifiés par les autorités du Suriname responsables de la surveillance réglementaire, notamment:** | | | **Suriname** |
| *BLUE WING AIRLINES N.V.* | SR/BWA-02/2010 | BWI | Suriname |
| *FLY ALL WAYS N.V.* | SR/FAW-06-2015 | EDR | Suriname |
| *GUM AIR N.V.* | SR/GUM-03-2010 | GUM | Suriname |
| *SAMAVCO N.V. (VORTEX AIR SERVICES)* | SR/VORTEX-9-2019 | Inconnu | Suriname |
| *STICHTING MISSION AVIATION FELLOWSHIP SURINAME (STICHTING MAF SURINAME)* | SR/MAF-07-2017 | Inconnu | Suriname |
| *SURINAAMSE LUCHTVAART MAATSCHAPPIJ N.V. (SURINAM AIRWAYS)* | SR/SLM-01-2010 | SLM | Suriname |
| *UNITED AVIATION SERVICES N.V.* | SR/UAS-8-2019 | Inconnu | Suriname |
| *BADJAS CARGO N.V.* | SR/BAC-11-2023 | Inconnu | Suriname |
| **Tous les transporteurs aériens certifiés par les autorités de la Tanzanie responsables de la surveillance réglementaire, notamment:** | | | **Tanzanie** |
| *ADVENTURE ALOFT* | TCAA/CTA/043 | Inconnu | Tanzanie |
| *AFRICAN SKYDIVE ADVENTURES LTD* | TCAA/CTA/079 | Inconnu | Tanzanie |
| *AIR EXCEL LTD* | TCAA/CTA/028 | XLL | Tanzanie |
| *AIR TANZANIA CO. LTD* | TCAA/CTA/001 | Inconnu | Tanzanie |
| *ARUSHA MEDIVAC LTD.* | TCAA/CTA/071 | Inconnu | Tanzanie |
| *AS SALAAM AIR LTD.* | TCAA/CTA/051 | Inconnu | Tanzanie |
| *AURIC AIR SERVICES LTD.* | TCAA/CTA/022 | AUK | Tanzanie |
| *COASTAL TRAVELS LTD* | TCAA/CTA/004 | CSV | Tanzanie |
| *CROPCAIR AVIATION (T) LIMITED* | TCAA/CTA/ | Inconnu | Tanzanie |
| *EVERETT AVIATION LIMITED* | TCAA/CTA/042 | EVT | Tanzanie |

| 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 à trois lettres | État de l'exploitant |
|---|---|---|---|
| *FLIGHT LINK LIMITED* | TCAA/CTA/025 | FLZ | Tanzanie |
| *FLY SAFARI AIRLINK* | TCAA/CTA/047 | Inconnu | Tanzanie |
| *FLY ZANZIBAR (Z) LTD* | TCAA/CTA/058 | Inconnu | Tanzanie |
| *GRUMETI AIR LTD* | TCAA/CTA/068 | Inconnu | Tanzanie |
| *JAMBO AVIATION LTD.* | TCAA/CTA/070 | Inconnu | Tanzanie |
| *KILIMEDI AIR AVIATION CO. LTD* | TCAA/CTA/ | Inconnu | Tanzanie |
| *LEVEL UP AVIATION LTD.* | TCAA/CTA/076 | Inconnu | Tanzanie |
| *MIRACLE EXPERIENCE (T) LTD* | TCAA/CTA/066 | Inconnu | Tanzanie |
| *MISSION AVIATION FELLOWSHIP (MAF)* | TCAA/CTA/008 | Inconnu | Tanzanie |
| *MY FLY AVIATION CO. LTD* | TCAA/CTA/072 | Inconnu | Tanzanie |
| *NYSSA BALOON SAFARIS* | TCAA/CTA/078 | Inconnu | Tanzanie |
| *PELICAN AVIATION AND TOURS LTD* | TCAA/CTA/ | Inconnu | Tanzanie |
| *PRECISION AIR SERVICES* | TCAA/CTA/003 | PRF | Tanzanie |
| *REGIONAL AIR SERVICES LTD* | TCAA/CTA/010 | REG | Tanzanie |
| *SAFARI PLUS LTD* | TCAA/CTA/046 | Inconnu | Tanzanie |
| *SERENGETI BALLONS* | TCAA/CTA/029 | Inconnu | Tanzanie |
| *SHINE AVIATION LTD* | TCAA/CTA/061 | Inconnu | Tanzanie |
| *SHINE BALOONS SAFARIS* | TCAA/CTA/083 | Inconnu | Tanzanie |
| *STATE AVIATION LTD* | TCAA/CTA/081 | Inconnu | Tanzanie |
| *TANZANIAN AIR SERVICES* | TCAA/CTA/002 | Inconnu | Tanzanie |
| *TROPIC HELICOPTERS LTD* | TCAA/CTA/077 | Inconnu | Tanzanie |
| *TROPICAL AIR SERVICES* | TCAA/CTA/006 | Inconnu | Tanzanie |
| *UNITY AIR* | TCAA/CTA/075 | Inconnu | Tanzanie |
| *ZANTAS AIR SERVICES* | TCAA/CTA/018 | Inconnu | Tanzanie» |

*ANNEXE II*

«*ANNEXE B*

**LISTE DES TRANSPORTEURS AÉRIENS FAISANT L'OBJET DE RESTRICTIONS D'EXPLOITATION AU SEIN DE L'UNION** ([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 à trois lettres | État de l'exploitant | Type d'appareil faisant l'objet de la restriction | Numéro(s) d'immatriculation et, si possible, numéro(s) de série des appareils faisant l'objet de la restriction | État d'immatriculation |
|---|---|---|---|---|---|---|
| *IRAN AIR* | IR.CTA.100 | IRA | Iran | Tous les appareils de type Fokker F100 et de type Boeing B747 | Appareils de type Fokker F100, comme indiqué sur le CTA; appareils de type Boeing B747, comme indiqué sur le CTA. | Iran |
| *AIR KORYO* | GAC-CTA/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» |

([1]) Les transporteurs aériens inscrits sur la liste figurant dans la présente annexe peuvent 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.