RÈGLEMENT D'EXÉCUTION (UE) 2022/862 DE LA COMMISSION

du 1er juin 2022

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. Les pays tiers et les organisations internationales ont également fourni des informations pertinentes. Il y a donc lieu d'actualiser ladite 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 institué par l'article 15 du règlement (CE) nº 2111/2005 (ci-après le «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 conjointes en cours, dans le cadre du règlement (CE) nº 2111/2005 et du règlement (CE) nº 473/2006 de la Commission ([3]), avec les autorités compétentes et des transporteurs aériens des États suivants: Arménie, Iraq, Kazakhstan, Moldavie, Pakistan, Russie et Soudan du Sud. 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: Congo-Brazzaville, Guinée équatoriale, Madagascar et Suriname.

(6) L'Agence a informé la Commission et le comité de la sécurité aérienne de l'UE concernant les 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]).

([1]) JO L 344 du 27.12.2005, p. 15.

([2]) Règlement (CE) n° 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) n° 2111/2005 du Parlement européen et du Conseil (JO L 84 du 23.3.2006, p. 14).

([3]) 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).

([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).

(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 remédier aux cas de non-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 (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, d'informations recueillies lors d'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, plusieurs 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 indiqueraient l'existence de risques imminents en matière de sécurité résultant du non-respect par des transporteurs aériens de l'Union de normes de sécurité applicables.

Transporteurs aériens de l'Arménie

(12) En juin 2020, 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]).

(13) Le 29 avril 2022, la Commission, l'Agence, les États membres et le comité arménien de l'aviation civile (ci-après le «CAC») ont tenu une réunion technique au cours de laquelle le CAC a fourni des informations actualisées sur les mesures prises depuis la réunion technique du 3 novembre 2021 pour remédier aux manquements constatés en matière de sécurité. Les principales mesures prises par l'Arménie concernent la modification de sa législation et de ses règlements d'application en matière d'aviation civile, les améliorations liées à la structure et aux effectifs du CAC, et la mise à jour du système du CAC pour la gestion des qualifications et de la formation de ses inspecteurs, notamment par l'ajout de formations initiales, périodiques et en cours d'emploi. En outre, le CAC a expliqué qu'il avait mis au point des procédures de surveillance et des listes de contrôle supplémentaires dans divers domaines, et qu'il avait élaboré le plan national en matière de sécurité aérienne et le règlement relatif aux comptes rendus d'événements, qui doivent tous deux être adoptés en 2022. Tous ces documents seront examinés attentivement par la Commission et l'Agence.

([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).

([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).

(14) Le CAC a fait le point des mesures prises dans le cadre de son plan de mesures correctives pour donner suite aux observations formulées au cours de la mission d'évaluation sur place de l'Union en 2020. Ces mesures comprenaient la mise à jour des processus de planification et de formation des ressources humaines, celle de plusieurs procédures et listes de contrôle afin d'améliorer ses activités de surveillance de la sécurité, la mise en service d'une base de données électronique à l'appui de ses activités de surveillance et le développement de son système de comptes rendus d'événements.

(15) En outre, dans le cadre des efforts déployés par l'Union pour aider le CAC à satisfaire aux besoins d'amélioration de la sécurité aérienne, l'Agence a lancé, en mars 2022, un projet technique spécifiquement destiné à renforcer la capacité de surveillance de la sécurité du CAC dans les domaines des opérations aériennes et de la navigabilité.

(16) Sur la base de l'ensemble des informations disponibles, il est considéré que le CAC a apporté des améliorations notables à sa capacité de surveillance de la sécurité. Il est également reconnu que le CAC semble déterminé à poursuivre ses efforts en vue de développer davantage ses capacités de surveillance et de résoudre les problèmes de sécurité recensés. En dépit de cette évolution positive, il n'existe actuellement pas suffisamment de preuves étayées que le CAC a effectivement remédié à tous les manquements constatés lors de la mission d'évaluation sur place en février 2020, qui ont conduit à la décision d'imposer une interdiction d'exploitation en vertu du règlement d'exécution (UE) 2020/736. Les informations fournies concernant les améliorations potentielles nécessitent des vérifications supplémentaires moyennant d'autres réunions techniques, et éventuellement une visite de confirmation sur place.

(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 de l'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, le transporteur aérien *Iraqi Airways* a été inscrit sur la liste figurant à l'annexe A du règlement (CE) n° 474/2006 par le règlement d'exécution (UE) 2015/2322 de la Commission ([7]).

(20) En février 2022, l'autorité iraquienne de l'aviation civile (ci-après l'«ICAA») et *Iraqi Airways* ont transmis à la Commission des informations sur les actions et les mesures prises pour améliorer leurs systèmes et capacités de surveillance et de gestion de la sécurité. Sur la base des informations reçues, la Commission note que des progrès ont été accomplis pour remédier aux problèmes de sécurité recensés. Toutefois, certains manquements ont été constatés, notamment en ce qui concerne la qualité des listes de contrôle utilisées par les inspecteurs de l'ICAA pour les processus de certification et de supervision, et en ce qui concerne le plan de formation de l'ICAA et sa mise en œuvre. L'évaluation des résultats de la surveillance réalisée par l'ICAA a révélé plusieurs lacunes, notamment dans la manière de consigner les constats faits dans le cadre de la surveillance et d'en assurer le suivi. À cet égard, il a également été noté que les inspecteurs de l'ICAA ne prenaient pas les mesures d'exécution appropriées lorsque c'était nécessaire.

(21) Il ressort de l'évaluation des informations fournies par *Iraqi Airways* que le transporteur aérien a réalisé des progrès notables dans différents domaines. Il a été constaté que le transporteur aérien avait engagé les services d'un consultant externe pour qu'il procède à un audit du transporteur aérien et qu'il élabore un plan de mesures correctives, actuellement en cours de mise en œuvre.

(22) Un programme de suivi des données de vol a été lancé afin d'augmenter davantage la quantité de données qui doivent être analysées et utilisées pour élaborer des mesures d'amélioration de la sécurité. En outre, un système de communication interne a été mis en place, des réunions de sécurité ont été lancées à différents niveaux stratégiques et certains manuels de l'organisation ont été revus.

(23) En dépit des progrès susmentionnés, un certain nombre de problèmes subsistent, notamment le fait que plusieurs applications logicielles dans les domaines de la maintenance, des opérations de vol et de la gestion des documents doivent encore être installées. Le transporteur aérien doit également améliorer ses fonctions et procédures destinées à donner suite aux constats faits par l'ICAA dans le cadre de la surveillance. En outre, bien qu'*Iraqi Airways* ait mis au point un système de gestion de la qualité («QMS»), le transporteur ne semble pas en mesure d'assurer un suivi approprié de tous les constats faits dans le cadre de ce système.

([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).

(24) Le 14 décembre 2021 et le 4 mai 2022, à la demande de l'Iraq et dans le cadre des activités de surveillance continue de la Commission, la Commission, l'Agence, les États membres, l'ICAA et *Iraqi Airways* ont tenu deux réunions techniques. À l'une et l'autre occasions, l'ICAA a exposé les progrès qu'elle avait accomplis en réponse aux inquiétudes exprimées quant à sa capacité à assurer une surveillance efficace de la sécurité dans le pays, et notamment en ce qui concerne la surveillance d'*Iraqi Airways*. *Iraqi Airways* a décrit les progrès réalisés pour remédier aux manquements en matière de sécurité précédemment constatés, qui avaient finalement conduit l'Agence à adopter une décision rejetant la demande d'autorisation d'exploitant de pays tiers, et présenté d'autres améliorations connexes en matière de sécurité.

(25) L'ICAA et *Iraqi Airways* ont affiché une vision et une ambition claires en vue d'améliorer leur respect de la réglementation et leurs performances en matière de sécurité. Toutefois, des améliorations supplémentaires sont encore nécessaires. La Commission continuera à dialoguer avec l'ICAA et *Iraqi Airways* afin de suivre les efforts qu'ils déploient pour renforcer leurs capacités de surveillance et de gestion en matière de sécurité, et d'y contribuer. Dans ce contexte, il a été précisé que l'Agence lancerait dans le courant de 2022, un projet d'assistance technique destiné à soutenir l'ICAA dans ses efforts visant à renforcer la surveillance de la sécurité aérienne en Iraq.

(26) 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 de l'Iraq.

(27) Les États membres devraient continuer de contrôler le respect effectif, par les transporteurs aériens certifiés en Iraq, 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.

(28) Lorsque des informations pertinentes quant à la sécurité indiquent l'existence de risques imminents en la matière résultant du non-respect de normes de sécurité internationales applicables, la Commission peut être amenée à prendre de nouvelles mesures conformément au règlement (CE) n° 2111/2005.

Transporteurs aériens du Kazakhstan

(29) En décembre 2016, les transporteurs aériens certifiés au Kazakhstan ont été retirés de la liste figurant à l'annexe A du règlement (CE) n° 474/2006 par le règlement d'exécution (UE) 2016/2214 de la Commission ([8]), à l'exception d'*Air Astana*, qui a été retiré de la liste figurant à l'annexe B en 2015 par le règlement d'exécution (UE) 2015/2322.

(30) En octobre 2021, dans le cadre des activités de surveillance continue du système de surveillance de la sécurité menées par la Commission au Kazakhstan, des experts de la Commission, de l'Agence et des États membres (ci-après l'«équipe d'évaluation») ont effectué une mission d'évaluation sur place de l'Union au Kazakhstan, dans les bureaux du comité de l'aviation civile du Kazakhstan (ci-après le «CAC KZ») et de l'administration de l'aviation du Kazakhstan (ci-après l'«AAK»), ainsi que dans les bureaux de trois transporteurs aériens certifiés au Kazakhstan, à savoir *Air Astana*, *Jupiter Jet* et *Qazaq Air*.

(31) Le 2 février 2022, l'AAK a transmis à la Commission un plan de mesures correctives visant à remédier aux manquements constatés et signalés par l'équipe d'évaluation. La Commission, en collaboration avec l'Agence, a évalué le plan et a transmis des observations et des suggestions d'adaptation au CAC KZ et à l'AAK.

(32) Les 27 et 28 avril 2022, la Commission, l'Agence, les États membres et les représentants du CAC KZ et de l'AAK ont tenu une réunion technique. L'objectif de cette réunion était d'examiner l'élaboration et l'application par le CAC KZ et l'AAK du plan de mesures correctives, ainsi que les mesures connexes prises par les deux acteurs pour garantir que leur système de surveillance de la sécurité respecte effectivement les normes de sécurité internationales applicables.

(33) Sur la base du plan de mesures correctives présenté, ainsi que des discussions et des éléments de preuve fournis au cours de la réunion technique, il a été constaté que des progrès avaient été accomplis pour tenir compte des observations formulées lors de la mission d'évaluation sur place. Il apparaît que toutes les observations ont été prises en considération dans une certaine mesure et que certaines peuvent être considérées comme clôturées.

([8]) Règlement d'exécution (UE) 2016/2214 de la Commission du 8 décembre 2016 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 dans l'Union (JO L 334 du 9.12.2016, p. 6).

(34) Il ressort de la réunion que le CAC KZ et l'AAK doivent encore fournir à la Commission des éclaircissements et des éléments de preuve supplémentaires concernant certaines des actions et mesures prises. La Commission a également demandé au CAC KZ et à l'AAK de revoir le plan de mesures correctives en développant l'analyse des causes profondes des manquements en matière de sécurité constatés lors de la mission d'évaluation sur place de l'Union, en vue d'en discuter lors de la prochaine réunion technique.

(35) Dans le prolongement des délibérations du comité de la sécurité aérienne de l'UE de novembre 2021, et comme confirmé lors de la réunion technique d'avril 2022, la Commission a invité le CAC KZ, l'AAK et le transporteur aérien *Air Astana* à une audition devant le comité de la sécurité aérienne de l'UE le 17 mai 2022.

(36) Au cours de cette audition, le CAC KZ et l'AAK ont donné à la Commission et au comité de la sécurité aérienne de l'UE une présentation générale du système mis en place pour assurer la surveillance de la sécurité des transporteurs aériens certifiés au Kazakhstan. Ils ont décrit le plan national kazakh de développement de la sécurité, qui comprend des mesures visant à améliorer l'efficacité du transport aérien kazakh, notamment la mise en œuvre effective des normes de sécurité internationales applicables. En outre, l'AAK a rendu compte de l'évolution récente de sa structure organisationnelle, de la taille du secteur de l'aviation au Kazakhstan, ainsi que des résultats de la mission de validation coordonnée de l'OACI réalisée en août 2021.

(37) Soulignant leur volonté de poursuivre leurs progrès, le CAC KZ et l'AAK ont fourni à la Commission et au comité de la sécurité aérienne de l'UE une description complète et détaillée de la mise en œuvre du plan de mesures correctives élaboré sur la base des résultats de la mission d'évaluation sur place de l'Union d'octobre 2021. Cette description incluait les objectifs stratégiques définis pour l'avenir, tels que les modifications du cadre juridique kazakh, les manuels et procédures de l'AAK, la poursuite des améliorations de son système de gestion de la qualité et l'avancement dans la mise en œuvre effective des normes de sécurité internationales applicables.

(38) Au cours de l'audition, le CAC KZ et l'AAK se sont engagés à tenir la Commission informée des autres mesures qui seront prises en ce qui concerne les observations restantes formulées lors de la mission d'évaluation sur place de l'Union de 2021. En outre, ils se sont engagés à tenir un dialogue continu sur la sécurité, notamment en mettant à disposition des informations pertinentes en matière de sécurité et en assistant à des réunions supplémentaires, au moins deux fois par an, ou lorsque la Commission le jugera nécessaire.

(39) Des données probantes indiquent que les mesures prises par le CAC KZ et l'AAK contribuent déjà au renforcement de leurs capacités de surveillance des activités aériennes au Kazakhstan. Toutefois, des améliorations supplémentaires sont nécessaires en ce qui concerne leur capacité de surveiller que les opérations des transporteurs aériens certifiés au Kazakhstan sont menées conformément aux normes de sécurité internationales applicables, notamment en veillant à ce que les ressources nécessaires soient consacrées à ces activités de surveillance de la sécurité.

(40) Sur la base des informations présentées, il apparaît que, depuis octobre 2021, le CAC KZ et l'AAK ont accompli des progrès notables dans la mise en œuvre des normes de sécurité internationales applicables. La Commission et l'Agence ont manifesté leur intention de continuer à soutenir le CAC KZ et l'AAK dans leurs efforts en vue de renforcer encore davantage le système de la sécurité aérienne au Kazakhstan.

(41) Au cours de l'audition, le transporteur aérien *Air Astana* a donné un aperçu de sa flotte actuelle, ainsi que des ressources et des installations disponibles. Il a décrit son système de gestion de la sécurité (SMS) et son système de gestion de la qualité, qui sont solides et bien développés. Le transporteur aérien a signalé qu'il utilisait un ensemble d'outils logiciels pour intégrer les données relatives à la sécurité, à la qualité et à la gestion des risques, y compris le système de gestion des risques liés à la fatigue.

(42) Interrogé par le comité de la sécurité aérienne de l'UE, *Air Astana* a également rendu compte des activités de surveillance que l'AAK avait menées à son encontre en 2021-2022 et a confirmé l'amélioration de ses interactions avec le CAC KZ et l'AAK.

(43) Après délibérations, le comité de la sécurité aérienne de l'UE est parvenu à la conclusion qu'une attention particulière devrait être accordée au suivi continu de la situation en matière de sécurité au Kazakhstan et de son évolution, notamment en demandant au CAC KZ et à l'AAK de faire régulièrement rapport sur les progrès réalisés, et éventuellement en les invitant à une autre audition lors d'une prochaine réunion du comité de la sécurité aérienne de l'UE.

(44) 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 du Kazakhstan.

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

(46) Lorsque des informations pertinentes quant à la sécurité indiquent l'existence de risques imminents en la matière résultant du non-respect de normes de sécurité internationales applicables, la Commission peut être amenée à prendre de nouvelles mesures conformément au règlement (CE) nº 2111/2005.

Transporteurs aériens de la Moldavie

(47) En novembre 2021, les transporteurs aériens de la Moldavie ont été retirés de la liste figurant à l'annexe A du règlement (CE) nº 474/2006 par le règlement d'exécution (UE) 2021/2070 de la Commission ([9]), à l'exception d'*Air Moldova*, d'*Aerotranscargo* et de *Fly One*, qui n'ont jamais été inscrits sur la liste de l'annexe A ni sur la liste de l'annexe B.

(48) Par lettre du 31 mars 2022, l'autorité de l'aviation civile de Moldavie (ci-après la «CAAM») a fourni des informations et une mise à jour sur les activités de surveillance de la sécurité pour la période allant de novembre 2021 à mars 2022. Outre l'actualisation du plan de mesures correctives réalisée sur la base de la mission d'évaluation sur place de l'Union en septembre 2021, les informations fournies par la CAAM comprenaient également des mises à jour concernant les dernières modifications apportées au cadre législatif national dans le domaine de l'aviation.

(49) La Commission, après examen des informations et documents qu'elle a reçus, considère que les autres observations en suspens résultant de la mission d'évaluation sur place de l'Union effectuée en septembre 2021 ont été traitées avec succès et peuvent être clôturées. Compte tenu des progrès réalisés, la Commission estime qu'il suffit que la CAAM envoie une mise à jour annuelle, jusqu'à ce qu'il en soit décidé autrement.

(50) 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 la Moldavie.

(51) Les États membres devraient continuer de contrôler le respect effectif, par les transporteurs aériens certifiés en Moldavie, 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.

(52) Lorsque des informations pertinentes quant à la sécurité indiquent l'existence de risques imminents en la matière résultant du non-respect de normes de sécurité internationales applicables, la Commission peut être amenée à prendre de nouvelles mesures conformément au règlement (CE) nº 2111/2005.

Transporteurs aériens du Pakistan

(53) En mars 2007, *Pakistan International Airlines* a été inscrit sur la liste figurant à l'annexe B du règlement (CE) nº 474/2006 par le règlement (CE) nº 235/2007 de la Commission ([10]), et a été retiré par la suite de cette liste en novembre 2007 par le règlement (CE) nº 1400/2007 de la Commission ([11]).

(54) Le 24 juin 2020, une déclaration du ministre fédéral de l'aviation du Pakistan a révélé qu'un grand nombre de licences de pilote, délivrées par l'autorité pakistanaise de l'aviation civile (ci-après la « PCAA»), ont été obtenues par des moyens frauduleux.

([9]) Règlement d'exécution (UE) 2021/2070 de la Commission du 25 novembre 2021 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 421 du 26.11.2021, p. 31).

([10]) Règlement (CE) nº 235/2007 de la Commission du 5 mars 2007 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 66 du 6.3.2007, p. 3).

([11]) Règlement (CE) nº 1400/2007 de la Commission du 28 novembre 2007 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 311 du 29.11.2007, p. 12).

(55) De ce fait, et compte tenu également de l'absence manifeste d'une surveillance effective de la sécurité par la PCAA, l'Agence a suspendu les autorisations d'exploitant de pays tiers de *Pakistan International Airlines* et de *Vision Air* avec effet au 1er juillet 2020.

(56) Le 1er juillet 2020, la Commission a entamé des consultations avec la PCAA en application de l'article 3, paragraphe 2, du règlement (CE) nº 473/2006. Dans ce contexte, la Commission, en coopération avec l'Agence et les États membres, a organisé un certain nombre de réunions techniques avec la PCAA, respectivement les 9 juillet et 25 septembre 2020, les 15 et 16 mars 2021, le 15 octobre 2021 et le 16 mars 2022.

(57) Plusieurs points ont été abordés au cours de ces réunions, et notamment la surveillance des transporteurs aériens certifiés au Pakistan et leur système de gestion de la sécurité. La Commission a demandé des informations et des éléments de preuve afin de vérifier si une situation similaire ne prévalait pas dans d'autres domaines, tels que l'octroi de licences aux équipages de cabine, l'octroi de licences aux ingénieurs de maintenance ou la certification des transporteurs aériens.

(58) Les informations échangées avec la PCAA le 16 mars 2022 portaient principalement sur les résultats de la récente visite du programme universel d'audits de la supervision de la sécurité (USOAP) de l'OACI. La Commission a souligné qu'elle tiendrait dûment compte du contenu du rapport d'audit afin de déterminer les prochaines étapes de son propre processus de consultation concernant la liste des compagnies aériennes interdites dans l'UE. Au cours de la réunion, la PCAA a donné une vue d'ensemble des principaux aspects du rapport et s'est engagée à communiquer le rapport à la Commission lorsqu'il serait finalisé.

(59) Une fois en possession du rapport, la Commission a pu constater qu'il ne contenait aucune indication sur des domaines nécessitant une action corrective immédiate. Néanmoins, si le rapport indique bien que la plupart des éléments permettant à la PCAA de s'acquitter de ses responsabilités sont présents, il relève que l'autorité pakistanaise doit modifier, compléter ou améliorer ses orientations et procédures, notamment en ce qui concerne l'octroi de licences de pilote. En outre, il note la nécessité pour le Pakistan d'améliorer la législation nationale en intégrant des dispositions sur la politique de contrôle de l'application et l'accès sans restriction du personnel d'inspection afin de garantir une surveillance efficace.

(60) Sur la base des informations disponibles et des échanges avec la PCAA, la Commission prend acte des efforts déployés par la PCAA pour adopter un plan de mesures correctives propre à remédier aux manquements constatés en matière de sécurité. La Commission, avec l'aide de l'Agence et des États membres, note qu'à la suite de la visite USOAP de l'OACI, le Pakistan suit actuellement un processus d'évolution majeur, notamment grâce à la modification de sa législation primaire dans le domaine de l'aviation.

(61) Sur cette base, la Commission, afin de déterminer si de nouvelles mesures sont nécessaires en vertu du règlement (CE) nº 2111/2005, continuera de dialoguer avec la PCAA et de suivre les progrès réalisés pour remédier à la situation en matière de surveillance de la sécurité au Pakistan. Ces activités de surveillance continue permettront de déterminer à quel moment procéder à une mission d'évaluation sur place de l'Union.

(62) 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 du Pakistan.

(63) Les États membres devraient continuer de contrôler le respect effectif, par les transporteurs aériens certifiés au Pakistan, 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.

(64) Lorsque des informations pertinentes quant à la sécurité indiquent l'existence de risques imminents en la matière résultant du non-respect de normes de sécurité internationales applicables, la Commission peut être amenée à prendre de nouvelles mesures conformément au règlement (CE) nº 2111/2005.

Transporteurs aériens de la Russie

(65) Le 8 avril 2022, les transporteurs aériens de Russie qui avaient exploité un ou plusieurs des aéronefs visés au considérant 4 et 5 du règlement d'exécution (UE) 2022/594 de la Commission ([12]) ont été inscrits sur la liste figurant à l'annexe A du règlement (CE) n° 474/2006 par le règlement d'exécution (UE) 2022/594.

(66) Le 28 avril 2022, l'Agence fédérale russe du transport aérien (ci-après la «FATA») a informé la Commission qu'elle considérait comme non fondées toute allégation de violation des normes de l'aviation civile internationale, ainsi que toute inquiétude concernant la sécurité exprimée dans le règlement d'exécution (UE) 2022/594. La FATA n'a toutefois fourni aucune information à l'appui de sa déclaration.

(67) Dans le cadre de ses activités de surveillance continue, la Commission a établi qu'il existe des preuves que le transporteur aérien *I Fly* avait inscrit au registre russe des aéronefs des appareils visés au considérant 5 du règlement d'exécution (UE) 2022/594, et qu'il a sciemment exploité ces appareils en violation des normes internationales de sécurité applicables. L'inscription de ces aéronefs au registre russe a été effectuée sans le consentement de leurs propriétaires et sans la collaboration ultérieure en matière de sécurité avec l'autorité irlandaise de l'aviation, qui est l'autorité de l'État d'immatriculation reconnu de ces aéronefs.

(68) Conformément aux dispositions du règlement d'exécution (UE) 2022/594 et aux critères communs fixés à l'annexe du règlement (CE) n° 2111/2005, la Commission estime qu'il y a lieu, en ce qui concerne les transporteurs aériens de la Russie, de modifier la liste des transporteurs aériens qui font l'objet d'une interdiction d'exploitation au sein de l'Union pour inscrire le transporteur aérien *I Fly* sur la liste figurant à l'annexe A du règlement (CE) n° 474/2006.

(69) Les États membres devraient continuer de contrôler le respect effectif, par les transporteurs aériens certifiés par la FATA, 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 du Soudan du Sud

(70) Les transporteurs aériens certifiés au Soudan du Sud n'ont jamais été inscrits sur les listes figurant à l'annexe A ou à l'annexe B du règlement (CE) n° 474/2006.

(71) Quatre accidents mortels, ainsi que plusieurs autres accidents et incidents graves, se sont produits au Soudan du Sud au cours des quatre dernières années, impliquant souvent des aéronefs dont les marques d'immatriculation étaient suspectes.

(72) Le 26 mars 2021, la Commission a entamé des consultations formelles avec l'autorité sud-soudanaise de l'aviation civile (ci-après la «SSCAA») en application de l'article 3, paragraphe 2, du règlement (CE) n° 473/2006.

(73) Lors de l'échange de correspondance qui a suivi, la SSCAA a indiqué que le certificat de transporteur aérien (ci-après «CTA») de *South Sudan Supreme Airlines*, dont un appareil avait été impliqué dans un accident mortel, était suspendu et qu'en raison de soupçons liés à l'immatriculation de l'aéronef impliqué dans cet accident la SSCAA passait en revue tous les exploitants d'aéronefs et tous les CTA du pays. La SSCAA a également indiqué que des mesures d'amélioration étaient en cours concernant l'élaboration et la révision de la réglementation, des manuels et de la formation. Des documents contenant des informations sur le programme d'inspection, de surveillance et d'audit de la SSCAA, ainsi que des rapports sur l'examen de certains transporteurs aériens et sur les aéronefs immatriculés à l'étranger exploités au Soudan du Sud ont été fournis le 5 novembre 2021.

(74) Le 28 mars 2022, la SSCAA a communiqué ses réponses au questionnaire envoyé par la Commission le 26 mars 2021. Il en ressort que la SSCAA doit encore mettre au point et déployer un système de surveillance efficace. La SSCAA note également qu'elle n'a délivré aucune licence ni aucun CTA et qu'il n'y a pas d'aéronef immatriculé dans le pays; par contre, elle a délivré des autorisations d'exploitation aérienne à des aéronefs immatriculés à l'étranger qui sont exploités au Soudan du Sud. Il n'existe aucune preuve d'une activité de surveillance conduisant à la délivrance de telles autorisations ni de la surveillance continue correspondante.

([12]) Règlement d'exécution (UE) 2022/594 de la Commission du 8 avril 2022 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 114 du 12.4.2022, p. 49).

(75) Le 22 février 2022, la Commission a informé la SSCAA de son intention de mettre le réexamen de la situation de l'aviation civile au Soudan du Sud à l'ordre du jour de la prochaine réunion du comité de la sécurité aérienne de l'UE et a invité la SSCAA à une audition devant le comité de la sécurité aérienne de l'UE le 18 mai 2022.

(76) Au cours de cette audition, la SSCAA a fait à la Commission et au comité de la sécurité aérienne de l'UE une présentation générale de sa structure d'organisation, et donné des informations sur la taille du secteur de l'aviation au Soudan du Sud. Elle a décrit les fonctions de ses différentes directions ainsi que leurs responsabilités, et a fourni des informations générales sur ses effectifs. Elle a expliqué qu'elle était encore largement tributaire du soutien de l'Agence de supervision de la sécurité et de la sûreté de l'aviation civile - Communauté d'Afrique de l'Est (EAC-CASSOA) pour l'établissement de règlements dans le domaine de l'aviation civile et pour la mise en place d'un processus de surveillance efficace. À cet égard, la SSCAA a relevé que toute assistance et tout soutien à ses efforts seraient les bienvenus.

(77) La SSCAA a confirmé qu'elle n'avait délivré aucun CTA et qu'elle n'avait pas encore établi de registre des aéronefs. Toutefois, l'autorité a fait savoir que, à la suite d'une formation dispensée par l'EAC-CASSOA à partir du 23 mai 2022, elle espérait réaliser l'objectif d'établir un registre des aéronefs et d'être en mesure de certifier des transporteurs aériens en suivant le processus de certification en 5 phases conformément aux orientations de l'OACI.

(78) La SSCAA a informé la Commission et le comité de la sécurité aérienne de l'UE qu'elle avait délivré 24 autorisations d'exploitation aérienne à des transporteurs aériens étrangers et que certains de ces transporteurs aériens autorisés effectuaient des vols intérieurs dans le pays. Il semblerait qu'il s'agisse de la seule activité de certification menée par la SSCAA. La SSCAA a décrit le processus de délivrance de ces autorisations moyennant une validation des CTA, ce qui comprend l'inspection de la documentation et le contrôle physique des aéronefs. Toutefois, ces informations n'ont été fournies qu'au cours de l'audition et il n'a pas été possible de vérifier comment le processus de validation est mené.

(79) Au cours de l'audition, la SSCAA a également fourni un exemple de mesure d'exécution prise à l'encontre d'un transporteur aérien étranger, à savoir la révocation de l'autorisation d'exploitation lorsque l'autorité a constaté que le CTA du transporteur aérien avait été révoqué par son autorité compétente.

(80) La Commission et le comité de la sécurité aérienne de l'UE ont pris note du fait que la SSCAA n'assume de responsabilités en matière de surveillance réglementaire à l'égard d'aucun transporteur aérien, puisqu'elle n'a délivré aucun CTA, et que toutes les opérations aériennes dans le pays sont effectuées par des transporteurs aériens dont le CTA a été délivré par des autorités étrangères. Par conséquent, compte tenu des critères communs énoncés à l'annexe du règlement (CE) n° 2111/2005, aucun transporteur aérien certifié par la SSCAA ne pourrait faire l'objet d'une mesure au niveau de l'Union.

(81) En outre, la Commission et le comité de la sécurité aérienne de l'UE ont pris note des indications de la SSCAA selon lesquelles elle n'a pas l'intention de délivrer de CTA avant d'avoir acquis des capacités en matière de certification et de surveillance, ce qui lui permettrait d'appliquer et de faire respecter les normes de sécurité internationales pertinentes.

(82) 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, en ce qui concerne les transporteurs aériens du Soudan du Sud, de modifier la liste des transporteurs aériens qui font l'objet d'une interdiction d'exploitation au sein de l'Union.

(83) Dans le cadre de ses activités de surveillance continue, la Commission continuera de suivre de près la situation en matière de sécurité au Soudan du Sud. Le comité de la sécurité aérienne de l'UE est parvenu à la conclusion qu'une attention particulière devrait être accordée à la situation en matière de sécurité au Soudan du Sud et à son évolution, et que la SSCAA devrait être invitée à faire régulièrement rapport sur les progrès réalisés en ce qui concerne l'établissement de règlements dans le domaine de l'aviation civile, la mise en place d'un processus efficace de surveillance de la sécurité et l'acquisition de la capacité de délivrer des CTA. Si la Commission avait connaissance d'un risque imminent pour la sécurité résultant d'un non-respect des normes de sécurité internationales applicables, comme la délivrance d'un CTA en l'absence d'une capacité adéquate de certification et de surveillance de la SSCAA, la Commission pourrait être amenée à prendre de nouvelles mesures conformément au règlement (CE) n° 2111/2005, telles que l'imposition d'une interdiction d'exploitation aux transporteurs aériens concernés et leur inscription sur la liste figurant à l'annexe A du règlement (CE) n° 474/2006.

(84) Il convient, dès lors, de modifier le règlement (CE) n° 474/2006 en conséquence.

(85) Les articles 5 et 6 du règlement (CE) n° 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 indispensable, dès lors, 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 soient publiées et entrent en vigueur immédiatement après leur adoption.

(86) Les mesures prévues par le présent règlement sont conformes à l'avis du comité de la sécurité aérienne de l'UE institué par l'article 15 du règlement (CE) n° 2111/2005,

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 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 1er juin 2022.

Par la Commission,
au nom de la présidente,
Adina VĂLEAN
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
AVIOR AIRLINES	ROI-RNR-011	ROI	Venezuela
BLUE WING AIRLINES	SRBWA-01/2002	BWI	Suriname
IRAN ASEMAN AIRLINES	FS-102	IRC	Iran
IRAQI AIRWAYS	001	IAW	Iraq
MED-VIEW AIRLINE	MVA/AOC/10-12/05	MEV	Nigeria
AIR ZIMBABWE (PVT)	177/04	AZW	Zimbabwe
Tous les transporteurs aériens certifiés par les autorités de l'Afghanistan responsables de la surveillance réglementaire, notamment:			**Afghanistan**
ARIANA AFGHAN AIRLINES	AOC 009	AFG	Afghanistan
KAM AIR	AOC 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**
AIRCOMPANY ARMENIA	AM AOC 065	NGT	Arménie
ARMENIA AIRWAYS	AM AOC 063	AMW	Arménie
ARMENIAN HELICOPTERS	AM AOC 067	KAV	Arménie

[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.

FLYONE ARMENIA	AM AOC 074		Arménie
NOVAIR	AM AOC 071	NAI	Arménie
SHIRAK AVIA	AM AOC 072	SHS	Arménie
SKYBALL	AM AOC 073	s.o.	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)**
AIR FAST CONGO	AAC/DG/OPS-09/03	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	Inconnu	République démocratique du Congo (RDC)
CONGO AIRWAYS	AAC/DG/OPS-09/01	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)
MWANT JET	AAC/DG/OPS-09/09	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	AOC No 004	ERT	Érythrée
NASAIR ERITREA	AOC No 005	NAS	Érythrée
Tous les transporteurs aériens certifiés par les autorités du Kirghizstan responsables de la surveillance réglementaire, notamment:			**Kirghizstan**
AEROSTAN	*08*	*BSC*	Kirghizstan
AIR COMPANY AIR KG	50	Inconnu	Kirghizstan
AIR MANAS	17	MBB	Kirghizstan
AVIA TRAFFIC COMPANY	23	AVJ	Kirghizstan
FLYSKY AIRLINES	53	FSQ	Kirghizstan
HELI SKY	47	HAC	Kirghizstan
KAP.KG AIRCOMPANY	52	KGS	Kirghizstan
SKY KG AIRLINES	41	KGK	Kirghizstan
TEZ JET	46	TEZ	Kirghizstan
VALOR AIR	07	VAC	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
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
JOINT STOCK COMPANY «AIR COMPANY "YAKUTIA"»	464	SYL	Russie
JOINT STOCK COMPANY «RUSJET»	498	RSJ	Russie
JOINT STOCK COMPANY «UVT AERO»	567	UVT	Russie
JOINT STOCK COMPANY SIBERIA AIRLINES	31	SBI	Russie
JOINT STOCK COMPANY SMARTAVIA AIRLINES	466	AUL	Russie
JOINT-STOCK COMPANY «IRAERO» AIRLINES	480	IAE	Russie
JOINT-STOCK COMPANY «URAL AIRLINES»	18	SVR	Russie
JOINT–STOCK COMPANY ALROSA AIR COMPANY	230	DRU	Russie
JOINT-STOCK COMPANY NORDSTAR AIRLINES	452	TYA	Russie
JS AVIATION COMPANY «RUSLINE»	225	RLU	Russie
JSC YAMAL AIRLINES	142	LLM	Russie
LLC «NORD WIND»	516	NWS	Russie
LLC «AIRCOMPANY IKAR»	36	KAR	Russie
LTD. I FLY	533	RSY	Russie
POBEDA AIRLINES LIMITED LIABILITY COMPANY	562	PBD	Russie
PUBLIC JOINT STOCK COMPANY «AEROFLOT - RUSSIAN AIRLINES»	1	AFL	Russie
ROSSIYA AIRLINES, JOINT STOCK COMPANY	2	SDM	Russie
SKOL AIRLINE LLC	228	CDV	Russie
UTAIR AVIATION, JOINT-STOCK COMPANY	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**

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			**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
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»

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	FS100	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-AOC/ KOR-01	KOR	Corée du Nord	Toute la flotte sauf: 2 appareils de type TU- 204.	Toute la flotte sauf: P-632, P-633.	Corée du Nord»

[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.