RÈGLEMENT D'EXÉCUTION (UE) 2022/594 DE LA COMMISSION

du 8 avril 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 ([2]) de la Commission établit la liste des transporteurs aériens qui font l'objet d'une interdiction d'exploitation dans l'Union.

(2) Les transporteurs aériens certifiés par l'Agence fédérale russe du transport aérien (ci-après la «FATA») ne figurent pas à l'annexe A ou B du règlement (CE) n° 474/2006, à l'exception du transporteur aérien *SKOL Airline LLC*, qui a été ajouté à l'annexe A par le règlement d'exécution (UE) 2021/2070 de la Commission ([3]).

(3) Certains États membres de l'Union européenne (ci-après l'«UE») et l'Agence de l'Union européenne pour la sécurité aérienne (ci-après l'«Agence») ont communiqué à la Commission, en application de l'article 4, paragraphe 3, du règlement (CE) nº 2111/2005, des informations qui peuvent être pertinentes pour la mise à jour de cette liste. Les pays tiers et les organisations internationales ont également fourni des informations pertinentes. Les informations fournies ont été dûment prises en considération par la Commission pour déterminer s'il y a lieu de mettre à jour la liste.

(4) En application de l'accord conclu en 1999 entre les Bermudes et la Russie sur la mise en œuvre de l'article 83*bis* de la convention relative à l'aviation civile internationale signée à Chicago le 7 décembre 1944 (ci-après la «convention de Chicago») en ce qui concerne les aéronefs inscrits au registre des Bermudes exploités par des transporteurs aériens certifiés par la FATA, accord qui concerne le transfert des fonctions et des tâches de surveillance réglementaire prévues aux annexes 1, 2 et 6 de la convention de Chicago, l'autorité de l'aviation civile des Bermudes (ci-après la «BCAA») a informé la FATA, le 14 mars 2022, par la communication générale GEN-01-2022, que les certificats de navigabilité de tous les aéronefs loués immatriculés aux Bermudes et exploités par des transporteurs aériens certifiés par la FATA seraient suspendus à compter du 12 mars 2022, à 23h59 UTC, sur la base de la constatation que le maintien de la navigabilité desdits aéronefs ne peut plus être assuré.

(5) En application de l'accord conclu en 2002 entre l'Irlande et la Russie sur la mise en œuvre de l'article 83*bis* de la convention de Chicago en ce qui concerne les aéronefs inscrits au registre irlandais exploités par des transporteurs aériens certifiés par la FATA, accord qui concerne le transfert des fonctions et des tâches de surveillance réglementaire prévues aux annexes 1, 2 et 6 de la convention de Chicago, l'autorité irlandaise de l'aviation (ci-après l'«IAA») a émis, le 15 mars 2022, sa note A.114 relative à l'aéronautique, dans laquelle elle a déclaré la cessation de validité de tous les certificats de navigabilité pour les aéronefs exploités par des transporteurs aériens certifiés par la FATA, avec effet à la date de ladite note, sur la base de la constatation que le maintien de la navigabilité desdits aéronefs ne peut plus être assuré.

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

(6) Malgré ces décisions de la BCAA et de l'IAA, agissant en leur qualité d'autorités compétentes des États d'immatriculation, un certain nombre d'aéronefs concernés sont toujours exploités par des transporteurs aériens certifiés par la FATA, tant en Russie que vers certains autres pays tiers. L'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI), dans son bulletin électronique 2022/12 du 11 mars 2022, a rappelé qu'une telle action constituait une violation directe des articles 29 et 31 de la convention de Chicago. Selon ce bulletin électronique, la FATA, en sa qualité d'autorité chargée de veiller au respect, par les transporteurs aériens certifiés russes, des normes de sécurité internationales applicables, n'aurait pas dû autoriser de telles opérations. En outre, les transporteurs aériens certifiés par la FATA qui effectuent de tels vols avec les aéronefs mentionnés aux considérants 4 et 5 ont agi sciemment en violation de normes de sécurité internationales applicables, notamment de l'annexe 6, partie I, chapitre 5, norme 5.2.3, de l'OACI, qui dispose que «*L'avion sera utilisé conformément aux dispositions de son certificat de navigabilité et dans le cadre des limites d'emploi approuvées figurant dans son manuel de vol*», étant entendu que ce certificat de navigabilité est délivré par l'État d'immatriculation.

(7) En outre, un grand nombre de ces aéronefs ont été inscrits au registre des aéronefs de la Russie sans le consentement ni la collaboration des propriétaires et sans la collaboration ultérieure de la BCAA ou de l'IAA dans le domaine de la sécurité. Comme l'indique également le bulletin électronique de l'OACI mentionné au considérant 6, une telle action est contraire aux articles 17 et 18 de la convention de Chicago.

(8) Le 18 mars 2022, l'OACI a publié sa lettre aux États AN 3/1.1-22/41, dans laquelle elle rappelle à tous les États contractants à la convention de Chicago les responsabilités et obligations en matière de surveillance découlant de cette convention et de ses annexes en ce qui concerne l'exécution adéquate de la supervision de la sécurité.

(9) Le 18 mars 2022, la Russie a annoncé aux Bermudes qu'elle suspendait l'accord sur la mise en œuvre de l'article 83*bis*, mentionné au considérant 4, avec effet immédiat. En conséquence, conformément aux normes de sécurité applicable de l'aviation civile internationale, toutes les responsabilités en matière de surveillance réglementaire précédemment transférées à la Russie en vertu de cet accord sont retransférées aux Bermudes en tant qu'État d'immatriculation.

(10) En violation des normes internationales applicables en matière de sécurité de l'aviation civile, la FATA a conservé les responsabilités transférées en matière de surveillance réglementaire visées aux considérants 4 et 5 et a assumé, sans aucune coordination avec les Bermudes ni l'Irlande en tant qu'États d'immatriculation, les fonctions et tâches réglementaires énoncées à l'annexe 8 de la convention de Chicago. Il n'existe aucun élément vérifiable permettant de conclure que la FATA a mis en place les capacités nécessaires en matière de surveillance de la sécurité pour s'acquitter correctement d'une responsabilité de surveillance aussi étendue à très bref délai, et portant sur un si grand nombre d'aéronefs.

(11) Le 21 mars 2022, conformément à l'article 3, paragraphe 2, du règlement (CE) n° 473/2006 ([4]), la Commission a informé la FATA de ses vives inquiétudes concernant la situation en matière de surveillance de la sécurité aérienne en Russie et l'a informée des faits et considérations essentiels qui pourraient constituer la base d'une décision d'imposer une interdiction d'exploitation aux transporteurs aériens certifiés par la FATA au sein de l'Union.

(12) La Commission a donné à la FATA la possibilité de lui soumettre des commentaires par écrit et de faire un exposé oral le 5 avril 2022 à la Commission et au comité de la sécurité aérienne de l'UE. La FATA a été invitée à indiquer, au plus tard le 1er avril 2022, si elle avait l'intention d'exercer ses droits de la défense et si elle souhaitait se présenter devant le comité de la sécurité aérienne de l'UE.

(13) Le 21 mars 2022, la Commission a informé le comité de la sécurité aérienne de l'UE des consultations conjointes en cours avec la FATA, dans le cadre du règlement (CE) n° 2111/2005 et du règlement (CE) n° 473/2006 de la Commission.

(14) Le 31 mars 2022, la FATA a informé par lettre la Commission qu'elle rejetait les allégations relatives aux performances en matière de sécurité des transporteurs aériens certifiés par la FATA, et qu'elle estimait s'acquitter pleinement des responsabilités imposées aux États contractants de l'OACI. La FATA n'a toutefois fourni aucun élément de preuve ni aucune information à l'appui de ses déclarations et n'a pas démontré comment elle s'acquitte de ses responsabilités pour ce qui est des fonctions et les tâches réglementaires prévues à l'annexe 8 de la convention de Chicago, notamment en ce qui concerne les transporteurs aériens exploitant les aéronefs mentionnés aux considérants 4 et 5.

([4]) Règlement (CE) n° 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) n° 2111/2005 du Parlement européen et du Conseil (JO L 84 du 23.3.2006, p. 8).

(15) Le 1er avril 2022, la Commission a relevé que la FATA n'avait pas indiqué, comme la Commission l'avait demandé dans sa lettre transmise à la FATA le 21 mars 2022, son intention de faire usage de ses droits de la défense comme le prévoit le règlement (CE) nº 2111/2005.

(16) Le 5 avril 2022, le comité de la sécurité aérienne de l'UE s'est réuni pour discuter des performances en matière de sécurité des transporteurs aériens certifiés par les FATA, ainsi que de la capacité des FATA à se conformer aux normes de sécurité de l'aviation internationale. Le comité de la sécurité aérienne de l'UE a constaté les violations de la convention de Chicago mentionnées aux considérants 6 et 7, ainsi que la violation des normes internationales applicables en matière de sécurité de l'aviation civile mentionnée au considérant 10. Il a également noté l'absence de volonté de coopérer avec la Commission et les États membres de l'UE sur la question de la capacité de la FATA et des transporteurs aériens qu'elle a certifiés à assurer le maintien de la navigabilité et la sécurité opérationnelle de la flotte des transporteurs aériens, dont les aéronefs mentionnés aux considérants 4 et 5.

(17) Il a également été tenu compte de l'incidence des mesures restrictives résultant du règlement (UE) 2022/328 du Conseil ([5]) modifiant le règlement (UE) nº 833/2014, et notamment de l'incidence opérationnelle à court terme du fait de ne disposer que d'un accès limité aux mises à jour des bases de données de navigation et à celles des bases de données des systèmes d'avertissement de proximité du sol, ce qui compromet gravement les capacités de navigation des aéronefs exploités par des transporteurs aériens certifiés par la FATA.

(18) Il a été pris acte du fait qu'en raison des mesures restrictives applicables, le soutien technique et d'ingénierie aux transporteurs aériens certifiés par la FATA est devenu limité. De plus, l'insuffisance de ce soutien d'ingénierie et technique, conjuguée à l'intensification de l'activité de surveillance due à l'ajout d'un nombre important d'aéronefs au registre russe, augmentera la charge de travail de la FATA et son besoin d'expertise, dont la couverture immédiate est peu probable compte tenu, d'une part, des conditions de l'accord sur la mise en œuvre de l'article 83*bis* dans lesquelles cette activité a été gérée en Russie jusqu'à présent et, d'autre part, des conséquences des mesures restrictives applicables.

(19) Eu égard aux violations susmentionnées et au manque de volonté de coopérer avec la Commission et les États membres de l'UE en répondant aux préoccupations spécifiques soulevées par la Commission dans sa lettre du 21 mars 2022, la Commission et le comité de la sécurité aérienne de l'UE ont conclu, conformément aux critères communs énoncés à l'annexe du règlement (CE) nº 2111/2005, et en particulier au troisième critère, qu'il n'existe aucune preuve que la FATA est en mesure de s'acquitter des responsabilités qui lui incombent au titre de la convention de Chicago et des normes figurant dans ses annexes en ce qui concerne les transporteurs aériens certifiés par la FATA exploitant les aéronefs mentionnés aux considérants 4 et 5.

(20) En outre, conformément aux critères communs énoncés à l'annexe du règlement (CE) nº 2111/2005, et notamment au premier critère, les transporteurs aériens certifiés par la FATA qui ont exploité un ou plusieurs des aéronefs mentionnés aux considérants 4 et 5 ont, ce faisant, commis de graves manquements en matière de sécurité en autorisant le déroulement d'opérations aériennes en violation de normes internationales de sécurité applicables au transport aérien commercial.

(21) Sur la base des critères communs fixés à l'annexe du règlement (CE) nº 2111/2005, la Commission considère 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 Russie exploitant des aéronefs visés aux considérants 4 et 5 sur la liste figurant à l'annexe A du règlement (CE) nº 474/2006.

(22) 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 de la Commission ([6]).

([5]) Règlement (UE) 2022/328 du Conseil du 25 février 2022 modifiant le règlement (UE) nº 833/2014 concernant des mesures restrictives eu égard aux actions de la Russie déstabilisant la situation en Ukraine (JO L 49 du 25.2.2022, p. 1).

([6]) Règlement (UE) n° 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) n° 216/2008 du Parlement européen et du Conseil (JO L 296 du 25.10.2012, p. 1).

(23) L'aptitude et la capacité de la FATA à s'acquitter de son rôle et de ses responsabilités en matière de surveillance de son secteur de l'aviation, ainsi que de tous les transporteurs aériens certifiés en Russie, notamment les transporteurs aériens exploitant les aéronefs mentionnés aux considérants 4 et 5, feront l'objet d'un suivi attentif et d'un contrôle plus approfondi par la Commission, assistée par l'Agence, en vue d'un examen lors des prochaines réunions du comité de la sécurité aérienne de l'UE.

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

(25) 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.

(26) 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 8 avril 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

[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.

ARMENIA AIRWAYS	AM AOC 063	AMW	Arménie
ARMENIAN HELICOPTERS	AM AOC 067	KAV	Arménie
FLYONE ARMENIA	AM AOC 074		Arménie
NOVAIR	AM AOC 071	NAI	Arménie
SHIRAK AVIA	AM AOC 072	SHS	Arménie
SKYBALL	AM AOC 073	N/A	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	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**
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 EVEEST	086/2016	Inconnu	Népal
HIMALAYA AIRLINES	084/2015	HIM	Népal
KAILASH HELICOPTER SERVICES	087/2018	Inconnu	Népal
MAKALU AIR	057 A/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
POBEDA AIRLINES LIMITED LIABILITY COMPANY	562	PBD	Russie
PUBLIC JOINT STOCK COMPANY "AEROFLOT - RUSSIAN AIRLINES"	1	AFL	Russie
ROSSIYA AIRLINES, JOINT STOCK COMPANY	2	SMD	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.