Journal officiel
de l'Union européenne

FR
Série L

2024/3137

16.12.2024

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

(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, Pakistan, 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: Congo (Brazzaville), Égypte, Kenya, Libye, Mali, Népal 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, 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) Au cours du premier trimestre de 2024, l'OACI a effectué une visite du programme universel d'audits de la supervision de la sécurité (ci-après l'«USOAP») dans les locaux du comité de l'aviation civile de l'Arménie (ci-après le «CAC») et a mis en évidence un grave manquement en matière de sécurité dans le domaine de la certification des transporteurs aériens. L'audit a révélé que le processus de certification des transporteurs aériens certifiés en Arménie était fondé sur des exigences obsolètes et qu'il ne comportait aucune approche structurée et systématique pour la délivrance des certificats de transporteur aérien (ci-après «CTA»).

([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).

(14) L'audit a également fait apparaître des difficultés notables dans la capacité de l'Arménie à garantir une supervision efficace de la sécurité aérienne, ainsi qu'une réduction sensible du score attribué à la mise en œuvre effective et des faiblesses critiques dans des domaines tels que la résolution des problèmes de sécurité et les obligations de supervision.

(15) En ce qui concerne les graves manquements en matière de sécurité dans le domaine de la certification des transporteurs aériens, une initiative de soutien spécifique a été lancée en avril 2024 dans le but de remédier rapidement à cette situation. En août 2024, il a été constaté que la situation était résolue mais des efforts supplémentaires sont nécessaires pour résoudre d'autres problèmes de supervision de la sécurité recensés lors de l'audit USOAP, pour lesquels le CAC a élaboré un plan de mesures correctives.

(16) Le 13 novembre 2024, dans le cadre des activités de surveillance continue de la Commission, une réunion technique s'est tenue entre la Commission, l'Agence, les États membres et le CAC. Lors de cette réunion, les dernières évolutions et les progrès accomplis récemment dans le renforcement du système de supervision de la sécurité du CAC ont été examinés et le point a été fait sur les améliorations réglementaires et opérationnelles.

(17) Il a pu être constaté que l'Arménie a progressé dans la mise à jour de ses règlements en matière de sécurité aérienne et de ses capacités de supervision en réponse aux observations formulées par l'Union à la suite de sa mission d'évaluation sur place effectuée en 2020. Ces progrès ont notamment consisté à engager et à former du personnel, à réviser les règlements et les procédures de mise en œuvre associées, à mener des activités de supervision et à adopter des mesures d'exécution, telles que l'immobilisation au sol d'aéronefs ne répondant pas aux exigences de sécurité et le renforcement du respect des règles par les transporteurs aériens.

(18) Malgré ces efforts, la réunion technique du 13 novembre 2024 a conclu qu'il n'existait toujours pas suffisamment d'éléments de preuve pour justifier l'assouplissement des restrictions d'exploitation imposées aux transporteurs aériens certifiés en Arménie par le règlement d'exécution (UE) 2020/736. Il est nécessaire de procéder à des évaluations plus approfondies des éléments de preuve étayant les mesures adoptées par le CAC pour décider des prochaines mesures à prendre, parmi lesquelles l'éventuelle organisation d'une nouvelle mission d'évaluation sur place de l'Union en Arménie en 2025.

(19) 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 Arménie.

(20) 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) nº 965/2012.

Transporteurs aériens de l'Iraq

(21) 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) nº 474/2006 par, respectivement, le règlement d'exécution (UE) 2015/2322 de la Commission ([7]) et le règlement d'exécution (UE) 2023/2691 de la Commission ([8]).

(22) Le 22 octobre 2024, 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 sur ses performances en matière de supervision.

([7]) Règlement d'exécution (UE) 2015/2322 de la Commission du 10 décembre 2015 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 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) 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, 2023/2691, 30.11.2023, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2023/2691/oj).

(23) Lors de cette réunion, l'ICAA a également souligné qu'elle avait engagé une équipe de conseil en juillet 2024 pour soutenir le développement de ses règlements et renforcer ses capacités de supervision. Des progrès ont été enregistrés dans la mise en œuvre des recommandations issues de projets d'assistance technique menés par l'Agence en 2017 et en 2023, notamment en ce qui concerne l'alignement des opérations de vol et des procédures d'octroi de licences au personnel sur les règlements (UE) nº 965/2012 et (UE) nº 1178/2011 ([9]) de la Commission.

(24) L'ICAA a informé la Commission des modifications apportées à la loi iraquienne sur l'aviation civile, qui en est actuellement aux dernières phases d'approbation. L'ICAA a en outre accompli des progrès pour combler les lacunes en matière de ressources en recrutant quatre inspecteurs dans le domaine des opérations de vol et un inspecteur dans le domaine de la sécurité en cabine, et elle déploie actuellement des efforts pour recruter deux inspecteurs supplémentaires dans le domaine de la navigabilité. Elle a par ailleurs lancé l'élaboration du programme national iraquien de sécurité (ci-après le «SSP») et met actuellement à jour les procédures d'élaboration de la réglementation et la formation des inspecteurs dans des domaines tels que les marchandises dangereuses et la gestion des risques liés à la fatigue. La mise en œuvre de ces mises à jour reste toutefois incomplète.

(25) Malgré ces efforts, qu'il y a lieu de reconnaître, l'ICAA reste confrontée à des défis, et notamment à des pénuries critiques de personnel qualifié pour l'inspection des hélicoptères et de la navigabilité. Pour y remédier, l'ICAA a entamé un programme de formation quinquennal destiné à 14 élèves-ingénieurs en aéronautique nouvellement recrutés afin de les former en tant qu'inspecteurs dans le domaine de la navigabilité et de réduire ainsi la dépendance à l'égard d'experts internationaux.

(26) La Commission a demandé à l'ICAA de confirmer une nouvelle date pour la mission d'évaluation sur place de l'Union qui a été postposée; celle-ci devait initialement avoir lieu au cours du premier trimestre de 2024 mais elle a été reportée au quatrième trimestre de 2024 à la demande de l'ICAA. En réponse, l'ICAA a proposé de repousser encore la mission au deuxième ou au troisième trimestre de 2025, avec une préférence pour septembre 2025, en fonction des progrès réalisés dans l'intervalle.

(27) 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.

(28) 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.

(29) 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

(30) 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 ([10]).

(31) Le 16 juillet 2024, dans le cadre de ses activités de surveillance continue, la Commission a tenu une réunion technique avec des représentants de l'Autorité nationale de l'aviation civile qui relève de la compétence du cabinet des ministres de la République kirghize (ci-après la «SCAA»).

(32) Au cours de cette réunion, la SCAA a fait le point sur les efforts déployés pour remédier aux manquements en matière de sécurité qui ont conduit à l'inscription de transporteurs aériens certifiés au Kirghizstan sur la liste figurant à l'annexe A du règlement (CE) nº 474/2006, ainsi que sur les autres mesures prises pour améliorer les capacités et les compétences de la SCAA en matière de supervision de la sécurité.

([9]) Règlement (UE) nº 1178/2011 de la Commission du 3 novembre 2011 déterminant les exigences techniques et les procédures administratives applicables au personnel navigant de l'aviation civile conformément au règlement (CE) nº 216/2008 du Parlement européen et du Conseil (JO L 311 du 25.11.2011, p. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2011/1178/oj).

([10]) 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).

(33) À cette occasion, la Commission a présenté à la SCAA les conclusions de l'évaluation effectuée sur la base des informations et des documents fournis par la SCAA au début de l'année 2024. L'évaluation portait sur des domaines tels que les programmes de formation, les processus de supervision, le système de comptes rendus d'événements, les procédures d'octroi de licences et l'efficacité opérationnelle globale.

(34) L'évaluation de la Commission a révélé plusieurs lacunes dans les programmes de formation destinés au personnel de la SCAA. Le programme de formation pour les inspecteurs, bien qu'il contînt les éléments nécessaires en rapport avec leurs tâches, manquait d'informations précises sur la mise en œuvre et la planification, notamment en ce qui concerne l'inclusion des cours de formation sur le terrain requis pour les nouvelles recrues.

(35) La Commission a constaté que le nombre d'inspecteurs était insuffisant pour garantir une supervision efficace de la sécurité dans le secteur de l'aviation kirghize. La pénurie de personnel d'appui administratif fait peser une pression supplémentaire sur les inspecteurs, qui doivent accomplir davantage de tâches administratives, ce qui limite leur capacité à se concentrer sur les activités de certification et de surveillance. En ce qui concerne le financement et les ressources, la SCAA a fait référence à des augmentations prévues des salaires et des ressources, mais n'a pas spécifiquement précisé les dispositions budgétaires.

(36) L'évaluation a également mis en évidence des manquements dans le système de comptes rendus d'événements de la SCAA, notamment en ce qui concerne l'absence d'une base de données complète sur les accidents et incidents. Il a en outre été constaté que le système manquait de clarté et d'efficacité, et qu'une approche systématique de la collecte et de l'analyse des données relatives aux accidents et incidents faisait défaut.

(37) La Commission a recensé plusieurs lacunes dans les activités de supervision menées par la SCAA. La supervision de plusieurs transporteurs aériens et organismes de maintenance était soit incomplète, soit totalement inexistante. Les documents de supervision transmis étaient vagues et ne contenaient pas les détails procéduraux nécessaires à une évaluation efficace. De plus, aucun système de conformité ni aucune unité d'audit interne n'avaient été mis en place, malgré les prétendus préparatifs à la certification ISO 9001. Cela a suscité des préoccupations supplémentaires quant à la capacité de la SCAA à garantir l'application cohérente des normes de sécurité internationales.

(38) Le 24 octobre 2024, à la demande de la SCAA, une deuxième réunion a eu lieu à Bruxelles, au cours de laquelle la SCAA a reconnu les difficultés auxquelles elle est confrontée. Pour remédier à ces difficultés, le SCAA a présenté un plan de transformation stratégique visant à aligner les normes kirghizes en matière d'aviation sur les normes de sécurité internationales. L'équipe dirigeante actuelle de la SCAA a amorcé plusieurs améliorations organisationnelles, telles que la restructuration de son cadre interne, l'introduction d'un nouveau modèle financier et l'achèvement d'une analyse des lacunes en adéquation avec les normes de sécurité internationales. Ces efforts reflètent l'engagement de la SCAA à remédier aux manquements en matière de supervision de la sécurité et à renforcer sa coopération avec la Commission.

(39) Consciente de l'importance des progrès soutenus et mesurables accomplis par la SCAA pour améliorer ses capacités de supervision de la sécurité, la Commission souligne qu'il est nécessaire que la SCAA continue de fournir des preuves manifestes d'une amélioration considérable avant d'envisager une future mission d'évaluation sur place de l'Union au Kirghizstan. Pour soutenir ces efforts, la Commission, par l'intermédiaire de l'Agence, mettra en œuvre un projet d'assistance technique spécifique en 2025. Cette initiative se concentrera sur l'évaluation de la feuille de route de la SCAA, la mise en place de formations ciblées et le renforcement des procédures internes de supervision, l'objectif ultime étant d'assurer le respect des normes de sécurité internationales et de faciliter le retrait du Kirghizstan de la liste des compagnies aériennes interdites dans l'UE.

(40) 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) n° 1543/2006.

(41) 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 au Kirghizstan.

(42) 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) n° 965/2012.

Transporteurs aériens du Pakistan

(43) En mars 2007, *Pakistan International Airlines* (ci-après «*PIA*») 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 ([11]), puis retiré de la liste figurant à ladite annexe en novembre 2007 par le règlement (CE) nº 1400/2007 de la Commission ([12]).

(44) Dans le prolongement des délibérations du comité de la sécurité aérienne de l'UE de mai 2024, des experts de la Commission, de l'Agence et des États membres ont tenu une réunion technique les 18 et 19 septembre 2024. Le premier jour, le plan de mesures correctives présenté par l'autorité pakistanaise de l'aviation civile (ci-après la «PCAA»), puis examiné par la Commission et l'Agence, a été évalué. La PCAA a fourni les précisions et documents probants demandés. Le deuxième jour, une série de contrôles inopinés ont été réalisés dans les domaines des opérations de vol, de l'octroi de licences au personnel, de la navigabilité, du système de gestion de la qualité et du système de gestion de la sécurité. Ces contrôles inopinés ont été effectués à distance, dans le but d'obtenir davantage d'informations sur la capacité de l'autorité à exercer une supervision efficace, après la mission de l'Union effectuée en novembre 2023.

(45) En 2020, l'Agence a suspendu les autorisations d'exploitants de pays tiers de *PIA* et de *Vision Air*. La suspension sera d'application jusqu'à ce que l'Agence dispose d'éléments vérifiables attestant que la PCAA est en mesure d'exercer une supervision efficace de ses transporteurs aériens, que les manquements constatés en matière de supervision ont été corrigés et que les transporteurs aériens ont répondu de manière satisfaisante à toutes les constatations. Les informations obtenues jusqu'à présent permettraient d'assister l'Agence lors de l'examen d'une décision relative à une éventuelle levée de la suspension des autorisations d'exploitants de pays tiers de *PIA* et de *Vision Air* et à l'octroi d'une autorisation d'exploitant de pays tiers à *Airblue Limited*.

(46) La réunion technique a conclu que tous les éléments du plan de mesures correctives avaient été traités et aucun manquement grave n'a été constaté. Il reste beaucoup à faire mais toutes les mesures prises semblent solides et cohérentes.

(47) Il ressort des conclusions de la réunion technique que la PCAA est en train de passer d'une approche réactive de la supervision de la sécurité à une approche proactive en la matière. À cet égard, la PCAA a remédié au manque de personnel d'inspection dans le domaine des normes de vol, qui constituait un problème critique au moment de la mission d'évaluation sur place de l'Union. Afin d'éviter qu'une situation similaire ne se répète, un certain nombre de mesures ont été prises, parmi lesquelles une meilleure rationalisation des activités, des profils professionnels correspondant aux tâches, l'utilisation d'outils pour calculer les ressources par rapport à l'évolution des besoins, la mise en place d'un budget suffisant pour le recrutement et la formation, une politique de conservation du personnel et des mesures visant à éviter les conflits d'intérêts entre les inspecteurs et les organismes dont ils assurent la supervision.

(48) Les conclusions de la réunion technique ont reconnu que la PCAA a accompli des progrès considérables pour répondre aux manquements les plus graves en matière de sécurité. Des améliorations sont encore possibles en ce qui concerne, notamment, le recensement des constatations, leur bonne catégorisation et leur gestion adéquate. La situation devrait également s'améliorer en ce qui concerne les inspections au sol, étant donné que la formation des inspecteurs au sol n'a été achevée que récemment. En ce qui concerne la formation des inspecteurs, l'équipe actuelle des inspecteurs dans le domaine des normes de vol est pleinement formée, mais elle doit encore acquérir de l'expérience. Le suivi de tous ces éléments doit être assuré à moyen et à long terme. La PCAA a accepté d'informer régulièrement la Commission des progrès réalisés à cet égard.

(49) Il a été procédé à l'examen des dernières inspections de CTA d'*Airblue Limited* et de *PIA*. Aucune lacune majeure n'a été constatée.

(50) Des améliorations sont nécessaires en ce qui concerne le système de gestion de la qualité. Bien que le contrôle des documents ne soit toujours pas optimal, d'importants progrès ont été observés. Ils portent notamment sur la cohérence des constatations et de leur gestion dans tous les domaines, ainsi que sur la mise en œuvre d'un logiciel unique pour la gestion des constatations dans tous les domaines.

([11]) 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, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2007/235/oj).

([12]) 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, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2007/1400/oj).

(51) L'élaboration d'un système de gestion de la sécurité n'en est qu'à ses débuts. La PCAA s'est engagée à le mettre en œuvre dès que possible, notamment pour ce qui est des comptes rendus d'événements et de la classification des risques.

(52) Dans l'ensemble, aucun problème de sécurité important n'a été constaté. Il peut être conclu, après la réunion technique, que la PCAA a accompli des progrès considérables, comme l'attestent les informations recueillies au cours de cette réunion technique.

(53) 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 Pakistan.

(54) 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.

(55) 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 Suriname

(56) En juillet 2010, après une première inscription sur la liste en juin 2006 puis un retrait en novembre 2007, le transporteur *Blue Wing Airlines* a été à nouveau 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 ([13]) en raison d'éléments avérés prouvant des manquements graves de la part du transporteur aérien, comme il ressort des lacunes signalées lors des inspections au sol effectuées par les États membres, ainsi que de deux accidents mortels.

(57) Le 26 juin 2023, la Commission et l'Agence ont organisé une réunion technique à distance avec l'autorité surinamaise de sécurité de l'aviation civile (ci-après la «CASAS»). Cette réunion a eu lieu sur la base d'un certain nombre d'échanges avec la CASAS, ainsi qu'avec *Blue Wing Airlines*, qui se sont déroulés entre novembre 2018 et mai 2022; elle avait pour objectif de relancer les consultations formelles avec la CASAS compte tenu du temps écoulé depuis les premiers contacts en mai 2019. À cet égard, le 11 septembre 2023, la Commission a demandé à la CASAS de lui transmettre un ensemble complet d'informations et de documents afin d'évaluer les capacités et les compétences de la CASAS en matière de supervision de la sécurité des huit transporteurs aériens certifiés au Suriname, dont l'un, *Surinam Airways*, est titulaire d'une autorisation d'exploitant de pays tiers depuis juillet 2016.

(58) L'évaluation des informations et des documents fournis par la CASAS a conclu à de graves manquements en matière de sécurité, comme en témoignent le statut incomplet des programmes de supervision de base, les doutes quant à la formation et aux qualifications du personnel d'inspection, le caractère grave et répété des constatations et la mauvaise gestion des constatations.

(59) Le 23 octobre 2024, une réunion technique s'est tenue entre des experts de la Commission, de l'Agence et des États membres et la CASAS. À cette occasion, les manquements constatés lors de l'évaluation des informations et des documents reçus ont été confirmés, tant en ce qui concerne leur nature que leur nombre.

(60) Des inquiétudes subsistent notamment quant à la capacité de la CASAS à garantir une supervision efficace des transporteurs aériens dont elle assure la supervision. Cela est attesté par la situation des directions chargées des opérations de vol et de l'octroi de licences au personnel, dont les effectifs semblent être nettement insuffisants, et par les programmes de supervision qui ne sont pas mis en œuvre comme prévu. Des inquiétudes existent également quant à la formation et aux qualifications des inspecteurs. L'approbation et la prolongation des CTA constituent un aspect préoccupant, étant donné que bon nombre des procédures nécessaires n'existent pas et que celles qui ont été présentées sont très élémentaires et inadaptées à l'objectif visé. Cela indique que les activités de supervision de la CASAS sont principalement réalisées sur une base ad hoc. La récurrence des mêmes constatations graves dans des rapports d'audit pour différentes années a également été observée. Il a en outre été constaté que la plupart des procédures de l'autorité ne sont pas conformes aux dernières mises à jour des normes de sécurité internationales.

([13]) 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).

(61) Compte tenu du manque manifeste de progrès accomplis par la CASAS en ce qui concerne la garantie d'un niveau approprié de capacités et de compétences en matière de supervision de la sécurité, la Commission a informé le comité de la sécurité aérienne de l'UE qu'elle avait l'intention d'organiser une mission d'évaluation sur place de l'Union au Suriname au premier trimestre de 2025.

(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 certifiés au Suriname.

(63) 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.

(64) 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 de la Tanzanie

(65) Les transporteurs aériens certifiés en Tanzanie n'ont jamais été inscrits sur les listes figurant à l'annexe A ou à l'annexe B du règlement (CE) nº 474/2006.

(66) *Air Tanzania Company Limited* (ci-après «*Air Tanzania*») a demandé une autorisation d'exploitant de pays tiers le 23 août 2023. L'Agence a examiné la demande d'autorisation d'exploitant de pays tiers d'*Air Tanzania* conformément aux exigences énoncées dans le règlement (UE) nº 452/2014.

(67) Dans le cadre de son évaluation, l'Agence a fait part de ses préoccupations quant au fait qu'*Air Tanzania* n'était pas en mesure de répondre aux manquements de sécurité recensés. Elle a notamment constaté qu'*Air Tanzania* n'avait pas gardé le contrôle de son programme de formation en vol, notamment en ce qui concerne la garantie de l'inclusion, dans la formation de maintien des compétences de l'équipage de conduite, de tous les types de situations d'urgences et de procédures en cas de situations anormales, tels que les dysfonctionnements des moteurs, de la cellule ou des systèmes, les incendies et d'autres scénarios de situation critique. Compte tenu du nombre considérable de manquements graves qu'elle a constatés lors de son évaluation, l'Agence a établi que cette situation indique une faiblesse systémique chez ce transporteur aérien, qui compromet la sécurité et constitue un danger grave pour les opérations de vol. *Air Tanzania* n'a par ailleurs pas démontré qu'il satisfaisait aux normes de sécurité internationales pertinentes.

(68) L'incapacité d'*Air Tanzania* à répondre à ces manquements en matière de sécurité a également été attestée par la présentation d'un plan de mesures correctives inacceptable pour traiter les problèmes recensés. Par conséquent, *Air Tanzania* n'a pas démontré qu'il satisfaisait aux normes de sécurité internationales applicables. L'Agence a conclu qu'une évaluation plus approfondie ne permettrait pas de délivrer une autorisation à *Air Tanzania* étant donné que ce transporteur aérien n'a pas respecté les exigences du règlement (UE) nº 452/2014. Par conséquent, le 12 avril 2024, l'Agence a rejeté la demande d'autorisation d'exploitant de pays tiers d'*Air Tanzania* au motif qu'il ne satisfaisait pas aux exigences de sécurité.

(69) Le 2 mai 2024, la Commission, dans le cadre du règlement (CE) nº 2111/2005 et du règlement délégué (UE) 2023/660, a demandé à l'autorité tanzanienne de l'aviation civile (ci-après la «TCAA») de lui transmettre un ensemble complet d'informations et de documents. Cette demande visait à évaluer les capacités et les compétences de la TCAA en matière de supervision de la sécurité des transporteurs aériens certifiés en Tanzanie.

(70) Les informations demandées couvrent des aspects essentiels de la structure organisationnelle de la TCAA, les qualifications du personnel, les programmes de formation et les processus de supervision, y compris la gestion des manquements en matière de sécurité, les mesures correctives et les systèmes de comptes rendus d'événements. La demande visait en outre à obtenir des précisions sur les accidents et incidents, les procédures de certification et d'octroi de licences pour les titulaires d'un CTA et les pilotes, ainsi que la supervision des organismes de gestion du maintien de la navigabilité et de maintenance des aéronefs.

(71) Les informations et documents demandés ont été communiqués par la TCAA le 7 juin 2024 et ont fait apparaître d'importantes lacunes concernant l'affectation du personnel et l'efficacité de la supervision, en particulier un manque de clarté concernant la manière dont les inspecteurs sont affectés aux fonctions clés, ce qui suscite des inquiétudes quant à l'adéquation des ressources pour superviser efficacement la navigabilité, les opérations de vol et l'octroi de licences au personnel.

(72) Il a en outre été constaté que la formation et les processus de qualification des inspecteurs étaient insuffisants et manquaient de lignes directrices claires en matière de formation spécialisée, d'évaluations structurées des performances et de formation de maintien des compétences. Ces manquements sont susceptibles de compromettre la capacité du personnel de la TCAA à exercer une supervision efficace de la sécurité. Par ailleurs, les procédures de supervision de la TCAA étaient soit incomplètes soit totalement inexistantes dans certains domaines critiques, tels que les manuels de supervision pour un domaine clé comme l'octroi de licences au personnel.

(73) Les registres des activités de certification et de supervision de la TCAA ont révélé plusieurs manquements, parmi lesquels une utilisation incohérente des formulaires pour les agréments spéciaux, une supervision insuffisante du maintien de la navigabilité des transporteurs aériens, un suivi inadéquat des constatations en matière de sécurité, des mesures correctives non résolues sur de longues périodes et des problèmes de sécurité récurrents qui n'ont pas permis de s'attaquer aux causes profondes.

(74) Le 10 octobre 2024, dans le cadre de ses activités de suivi continu, la Commission, l'Agence et les représentants de la TCAA ont tenu une réunion technique. À cette occasion, la TCAA a présenté son rôle en tant qu'autorité de réglementation du secteur de l'aviation civile en Tanzanie, qui exerce ses activités en vertu de la loi tanzanienne sur l'aviation civile et des annexes de l'OACI, dans le but déclaré de garantir la sécurité conformément aux normes de sécurité internationales. Il subsiste néanmoins d'importantes difficultés en ce qui concerne la mise en œuvre effective de ces réglementations, ce qui empêche un alignement complet sur les normes de sécurité internationales.

(75) En outre, la TCAA a présenté ses initiatives en cours visant à renforcer son système de supervision de la sécurité. Il s'agit notamment de l'élaboration de plans de supervision fondés sur les performances, de la mise en œuvre d'un système complet de formation des inspecteurs et de la révision des règlements en vigueur dans le domaine de l'aviation civile afin de les aligner sur l'évolution des normes de l'OACI. Ces efforts sont soutenus par des plans de renforcement des capacités dans le secteur de l'aviation et par un dialogue accru avec les parties prenantes du secteur afin de faciliter la mise en œuvre effective des exigences réglementaires. Malgré ces efforts, qu'il y a lieu de reconnaître, des manquements persistants, tels que des lacunes dans la formation des inspecteurs, des constatations d'audit non résolues et des documents de procédure inadéquats, soulignent la nécessité de prendre des mesures supplémentaires pour renforcer les mécanismes de supervision.

(76) Par lettre du 18 octobre 2024, la Commission a informé *Air Tanzania*, ainsi que la TCAA, que le cas d'*Air Tanzania* avait été inscrit à l'ordre du jour de la réunion du comité de la sécurité aérienne de l'UE devant se tenir du 19 au 21 novembre 2024 et qu'il serait donné à la TCAA et à *Air Tanzania* la possibilité d'être entendus devant le comité de la sécurité aérienne de l'UE conformément au règlement (CE) n° 2111/2005.

(77) *Air Tanzania* et la TCAA ont été entendus par le comité de la sécurité aérienne de l'UE le 20 novembre 2024. Lors de l'audition, *Air Tanzania* a présenté en détail les efforts déployés pour répondre aux constatations concernant la procédure d'autorisation d'exploitant de pays tiers, y compris une analyse des lacunes du système de gestion de la sécurité, des révisions du manuel de gestion de la sécurité, ainsi que des mises à jour des manuels opérationnels et de la liste minimale d'équipements. La compagnie aérienne a également élaboré un plan de formation de maintien des compétences sur trente-six mois, qui porte sur la formation à la prévention et à la récupération à la suite d'une perte de contrôle, les opérations hivernales et la manutention des marchandises dangereuses. Elle a également introduit des procédures de suivi et de contrôle de la qualification de compétence de route et d'aérodrome pour les éléments d'aéronef à durée de vie réelle et à durée de vie limitée afin d'améliorer les pratiques opérationnelles et de navigabilité.

(78) Les membres du comité de la sécurité aérienne de l'UE ont fait part de leurs préoccupations quant à l'approche adoptée par *Air Tanzania* en ce qui concerne la gestion globale des constatations, et en particulier ses analyses des causes profondes. Il a été observé que bon nombre des causes profondes présentées par le transporteur aérien ne faisaient que répéter les constatations, sans aucune forme d'analyse complète pour recenser les manquements systémiques ou procéduraux sous-jacents. À titre d'exemple, *Air Tanzania* a recensé les seize constatations de niveau 2 comme étant la cause profonde de la constatation de niveau 1 liée au non-respect des exigences applicables de l'annexe 1 (Partie TCO) du règlement (UE) n° 452/2014. Cela a clairement démontré qu'*Air Tanzania* n'avait pas traité les principales causes de son incapacité à satisfaire à ces exigences. Cette absence d'examen approfondi affaiblit l'efficacité des mesures correctives proposées, celles-ci étant axées sur les symptômes plutôt que sur la correction des faiblesses systémiques sous-jacentes.

(79) Les informations fournies par *Air Tanzania* n'étaient pas suffisantes par nature pour répondre aux manquements en matière de sécurité à l'origine de la décision de l'Agence de refuser la demande d'autorisation d'exploitant de pays tiers. Le plan de mesures correctives présenté par *Air Tanzania*, notamment l'analyse connexe des causes profondes, n'a pas démontré la capacité du transporteur aérien à mettre en œuvre des mesures appropriées pour garantir le respect des normes de sécurité internationales.

(80) Lors de l'audition, la TCAA a présenté son cadre réglementaire et souligné son engagement à garantir une supervision de la sécurité conforme aux normes de sécurité internationales. La TCAA a fait part des mesures qu'elle a immédiatement adoptées à la suite du rejet, par l'Agence, de la demande d'autorisation d'exploitant de pays tiers d'*Air Tanzania*, parmi lesquelles un audit spécial qui a recensé des domaines critiques nécessitant des améliorations, tels qu'un système de gestion de la sécurité inefficace, une pénurie de personnel et des inefficacités organisationnelles.

(81) En outre, la TCAA a informé le comité de la sécurité aérienne de l'UE qu'en réponse aux constatations émises par l'Agence, une équipe spéciale d'inspecteurs avait été mise en place pour évaluer et vérifier le plan de mesures correctives révisé élaboré par *Air Tanzania*. Selon la TCAA, ces efforts ont permis de remédier à onze des dix-neuf constatations; la mise en œuvre des huit autres constatations en est à des stades différents. Les mesures spécifiques décrites par la TCAA lors de l'audition, telles que l'approbation de programmes de formation révisés, les modifications des manuels opérationnels et la vérification des mises à jour critiques comme la formation de mise à niveau pour les commandants de bord, les registres d'expérience récente de l'équipage et le respect des consignes de navigabilité, n'ont été étayées par aucun élément de preuve. Il est en outre apparu lors de l'audience que la TCAA n'avait pas non plus pleinement respecté les principes de l'analyse des causes profondes, ce qui a jeté le doute sur l'adéquation et l'efficacité de son évaluation du plan de mesures correctives présenté par *Air Tanzania*.

(82) 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 le transporteur aérien *Air Tanzania* sur la liste figurant à l'annexe A du règlement (CE) nº 474/2006.

(83) Compte tenu des manquements manifestes constatés au cours des échanges avec la TCAA, la Commission effectuera, avec l'aide de l'Agence et avec le soutien des États membres, une mission d'évaluation sur place de l'Union en Tanzanie.

(84) 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.

(85) 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.

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

(87) 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.

(88) 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 13 décembre 2024.

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 TANZANIA	TCAA/CTA/001	ATC	Tanzanie
AIR ZIMBABWE (PVT)	177/04	AZW	Zimbabwe
AVIOR AIRLINES	ROI-RNR-011	ROI	Venezuela
BLUE WING AIRLINES	SRBWA-01/2002	BWI	Suriname
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

[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 AIRLINES	AM CTA 076	AAG	Arménie
ARMENIA AIRWAYS	AM CTA 063	AMW	Arménie
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

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
AEROSTAN	08	BSC	Kirghizstan
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

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
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
SOCIÉTÉ PAR ACTIONS «AIR COMPANY "YAKUTIA"»	464	SYL	Russie
SOCIÉTÉ PAR ACTIONS «RUSJET»	498	RSJ	Russie
SOCIÉTÉ PAR ACTIONS «UVT AERO»	567	UVT	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 «SIBERIA AIRLINES»	31	SBI	Russie
SOCIÉTÉ PAR ACTIONS «SMARTAVIA AIRLINES»	466	AUL	Russie
SOCIÉTÉ PAR ACTIONS «IRAERO AIRLINES»	480	IAE	Russie
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**

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
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	IR.CTA.100	IRA	Iran	Tous les appareils de type FokkerF100 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	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 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.