Journal officiel
de l'Union européenne

FR
Série L

2025/2476

9.12.2025

RÈGLEMENT D'EXÉCUTION (UE) 2025/2476 DE LA COMMISSION

du 8 décembre 2025

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

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

LA COMMISSION EUROPÉENNE,

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

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

considérant ce qui suit:

(1) Le règlement (CE) nº 474/2006 de la Commission ([2]) établit la liste des transporteurs aériens qui font l'objet d'une interdiction d'exploitation dans l'Union.

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

(3) La Commission a informé tous les transporteurs aériens concernés soit directement, soit par l'intermédiaire des autorités responsables de leur surveillance réglementaire, des faits et considérations essentiels qui serviraient de fondement à une décision de leur imposer une interdiction d'exploitation dans l'Union ou de modifier les conditions d'une interdiction d'exploitation imposée à un transporteur aérien qui figure sur la liste de l'annexe A ou de l'annexe B du règlement (CE) nº 474/2006.

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

(5) La Commission a tenu le comité de la sécurité aérienne de l'UE informé des consultations actuellement menées, dans le cadre du règlement (CE) nº 2111/2005 et du règlement délégué (UE) 2023/660 de la Commission ([3]), avec les autorités compétentes et des transporteurs aériens des États suivants: Angola, Arménie et Kirghizstan. 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), Iraq, Mali, Ouzbékistan, Pakistan, Suriname, Syrie, Tanzanie et Tunisie.

(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]).

([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).

([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).

(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 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 ont réaffirmé qu'ils étaient prêts à intervenir en conséquence au cas où les 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'Angola

(12) En juillet 2007, *TAAG Angola Airlines* a été inscrit sur la liste figurant à l'annexe A du règlement (CE) nº 474/2006 par le règlement (CE) nº 787/2007 de la Commission ([6]). En novembre 2008, les transporteurs aériens certifiés en Angola ont tous été inscrits sur la liste figurant à l'annexe A du règlement (CE) nº 474/2006 par le règlement (CE) nº 1131/2008 de la Commission ([7]). En juillet 2009, *TAAG Angola Airlines* a été déplacé à l'annexe B du règlement (CE) nº 474/2006 par le règlement (CE) nº 619/2009 de la Commission ([8]). En avril 2019, *TAAG Angola Airlines* a été retirée de l'annexe B du règlement (CE) nº 474/2006 et *Heli Malongo* de l'annexe A du règlement (CE) nº 474/2006 par le règlement d'exécution (UE) 2019/618 de la Commission ([9]).

([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 (UE) nº 787/2007 de la Commission du 4 juillet 2007 modifiant le règlement (CE) nº 474/2006 de la Commission établissant la liste communautaire des transporteurs aériens qui font l'objet d'une interdiction d'exploitation dans la Communauté (JO L 175 du 5.7.2007, p. 10, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2007/787/oj).

([7]) Règlement (CE) nº 1131/2008 de la Commission du 14 novembre 2008 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 306 du 15.11.2008, p. 47, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2008/1131/oj).

([8]) Règlement (CE) nº 619/2009 de la Commission du 13 juillet 2009 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 182 du 15.7.2009, p. 4, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2009/619/oj).

([9]) Règlement d'exécution (UE) 2019/618 de la Commission du 15 avril 2019 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 106 du 17.4.2019, p. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2019/618/oj).

(13) Au cours du premier trimestre de 2025, *TAAG Angola Airlines* a été placée sous surveillance renforcée par l'Agence conformément au règlement (UE) nº 452/2014, à la suite de graves problèmes de non-conformité non résolus dans les domaines des opérations, de la navigabilité, des systèmes de gestion de la sécurité et de la qualité, détectés dans le cadre d'activités de surveillance continue menées par l'Agence. Dans ce contexte, l'Agence a procédé, les 3 et 4 avril 2025, à un audit dans les locaux de *TAAG Angola Airlines*, qui a abouti à quinze constatations de niveau 2 constituant la cause profonde d'une constatation de niveau 1 liée au non-respect des exigences applicables de l'annexe 1 (partie TCO) du règlement (UE) nº 452/2014. L'audit a également montré que les activités de supervision menées par l'autorité nationale de l'aviation civile de l'Angola (ci-après l'«ANAC») étaient incomplètes et ne satisfaisaient pas aux normes de sécurité internationales applicables.

(14) Le 30 avril 2025, l'Agence a notifié au transporteur aérien son intention de suspendre l'autorisation d'exploitant de pays tiers nº EASA.TCO.AGO.0001 et a demandé que des mesures d'atténuation immédiates et des mesures correctives soient prises pour le 14 mai 2025 au plus tard. *TAAG Angola Airlines* a ensuite présenté un plan de mesures correctives qui a été accepté par l'Agence, ce qui a conduit à la levée du processus de suspension le 23 juin 2025.

(15) En juin 2025, en réponse à une demande de l'ANAC de renouer le dialogue avec la Commission sur la situation en matière de supervision de la sécurité aérienne en Angola, la Commission a demandé à l'ANAC de fournir des informations détaillées sur son organisation, son fonctionnement et les activités de surveillance des transporteurs aériens qu'elle a certifiés, ainsi que sur le suivi des recommandations formulées dans le rapport d'assistance technique de l'Agence de décembre 2020.

(16) L'ANAC n'a pas fourni les informations demandées, mais a envoyé à la Commission, en juillet 2025, son plan directeur pour le projet global de renforcement de la supervision de la sécurité («CSOEP»), qui décrit les réformes visant à restructurer l'ANAC. Toutefois, les informations fournies étaient insuffisantes pour permettre une évaluation complète de l'état actuel de la supervision de la sécurité en Angola, étant donné qu'elles ne contenaient pas la documentation et les éclaircissements nécessaires pour évaluer la base pour la délivrance et le maintien de la validité des certificats de transporteur aérien (CTA), ni les mesures de supervision provisoires dans l'attente de la mise en œuvre du plan directeur CSOEP. En conséquence, la Commission a présenté une nouvelle demande de communication de documents en août 2025.

(17) La réponse transmise par l'ANAC à la Commission, en octobre 2025, ne contenait pas, une fois de plus, les informations demandées dans les lettres de la Commission de juin et août 2025. Par conséquent, la Commission a envoyé une nouvelle lettre le 7 novembre 2025, invitant instamment l'ANAC à soumettre une partie des informations demandées précédemment avant la prochaine réunion du comité de la sécurité aérienne de l'UE et à fournir les informations restantes au plus tard le 15 janvier 2026. En outre, la Commission a invité l'ANAC à une réunion technique prévue pour février 2026 afin de discuter des mesures prises par l'ANAC dans le cadre du CSOEP et de réévaluer, le cas échéant, la décision de la Commission européenne de retirer *TAAG Angola Airlines* et *Heli Malongo* de la liste de l'Union des transporteurs aériens qui font l'objet d'une interdiction d'exploitation au moyen du règlement d'exécution (UE) 2019/618 de la Commission.

(18) En réponse à la dernière demande de la Commission, l'ANAC a fourni, dans sa lettre du 13 novembre 2025, certaines informations générales demandées précédemment, y compris des éléments sur sa structure organisationnelle et son fonctionnement et sur les transporteurs aériens qu'elle a certifiés. Bien que, selon l'ANAC, sa stratégie repose sur une double approche combinant un contrôle vigilant dans le cadre du système en vigueur et un effort de modernisation à long terme, les informations communiquées ne fournissent pas, à ce stade, de garanties suffisantes quant à la conformité actuelle de ses activités avec les normes de sécurité internationales, en particulier en ce qui concerne la délivrance et le maintien de la validité des certificats et les activités de supervision continue connexes. Ces questions seront inscrites à l'ordre du jour de la réunion technique prévue en février 2026, à laquelle l'ANAC a confirmé sa participation.

(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 Angola.

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

(21) 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 l'Arménie

(22) En juin 2020, tous les transporteurs aériens certifiés en Arménie ont été inscrits sur la liste figurant à l'annexe A du règlement (CE) nº 474/2006 par le règlement d'exécution (UE) 2020/736 de la Commission ([10]).

(23) Dans le prolongement des délibérations du comité de la sécurité aérienne de l'UE qui se sont tenues en mai 2025, des experts de la Commission, de l'Agence et des États membres ont effectué, du 1er au 5 septembre 2025, une mission d'évaluation sur place de l'Union en Arménie, dans les bureaux du comité de l'aviation civile de l'Arménie (ci-après le «CAC»). La mission d'évaluation sur place de l'Union prévoyait une évaluation d'un échantillon de deux transporteurs aériens certifiés en Arménie, à savoir *Armenia Airways* et *Shirak Avia*.

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

(25) L'évaluation a confirmé que le CAC avait pris des mesures claires en vue de mettre en place un système opérationnel de supervision de la sécurité respectant les normes de sécurité internationales applicables. Le CAC participe à des initiatives d'amélioration permanente et s'est montré disposé à combler les lacunes recensées.

(26) L'Arménie a accompli des progrès considérables dans l'élaboration d'un cadre complet de droit dérivé dans le domaine de l'aviation aligné sur les annexes de l'OACI et sur des éléments clés des règles de l'UE en matière de sécurité aérienne dans tous les domaines essentiels. Afin de tirer davantage parti de ces progrès, des efforts constants sont nécessaires pour garantir le maintien persistant et la mise en œuvre en temps utile des dernières modifications introduites par l'OACI et l'UE. En particulier, la question de la notification et de la publication systématiques des différences n'a pas encore été réglée. En outre, l'Arménie ne dispose pas de règles nationales en matière de limitation des temps de vol et de service (FTL) pour l'exploitation d'hélicoptères. Le renforcement de ces processus contribuera à garantir le respect intégral des normes de sécurité internationales applicables.

(27) Le CAC a mis en place les principales fonctions organisationnelles requises pour la supervision de la sécurité, avec l'aide d'un personnel motivé. Des ajustements supplémentaires sont nécessaires pour garantir la correspondance entre l'organigramme approuvé et les lignes hiérarchiques effectives. Qui plus est, des précisions supplémentaires sont nécessaires en ce qui concerne la chaîne de commandement dans les situations où tant le président que le vice-président sont absents. Bien que des dispositions au niveau de l'État permettent au ministre de désigner un responsable temporaire, l'obtention d'une telle habilitation au moment où la nécessité s'en fait sentir peut retarder la prise de décisions d'exécution urgentes, par exemple l'identification de la personne qui est autorisée à émettre un ordre d'immobilisation au sol pour un aéronef présentant d'importants manquements en matière de sécurité.

(28) Le CAC a mis en place des activités de certification et de surveillance dans le domaine des opérations aériennes et a introduit des éléments de supervision fondée sur les risques. L'évaluation des récentes activités de supervision menées par le CAC montre que les processus actuels ne garantissent pas toujours une vérification adéquate du respect des règles par les transporteurs aériens. Par exemple, une phase d'évaluation opérationnelle de la sacoche de vol électronique a été approuvée, bien que des informations essentielles sur le matériel, le logiciel, le plan de démonstration et les essais requis n'aient pas été fournies. Si les listes de contrôle utilisées avaient bien été complétées selon les règles, la vérification a révélé que des exigences clés n'avaient pas été évaluées dans la pratique. Cela indique que l'utilisation d'outils de supervision ne garantit pas encore une évaluation systématique et fiable de la sécurité des opérations. Les listes de contrôle FTL conçues pour les avions ont été utilisées pour la certification d'exploitants d'hélicoptères.

(29) Dans le domaine des opérations de vol, des progrès importants doivent encore être faits. Les autorités concernées continuent de délivrer des certificats et agréments sans s'assurer que les transporteurs aériens ont démontré qu'ils respectaient les normes de sécurité applicables, en raison de pratiques de supervision incohérentes et de l'absence de dispositions réglementaires complètes. Conjuguées à des pouvoirs d'exécution limités, à des retards ou des annulations d'activités de surveillance et à un accès insuffisant à la documentation opérationnelle, ces lacunes réduisent considérablement la capacité du CAC à garantir un contrôle continu et efficace de la sécurité des transporteurs aériens.

(30) Dans le domaine de la navigabilité, le CAC a démontré de solides capacités de supervision technique et une approche anticipative. La mise au point d'une méthode de supervision fondée sur les risques est un point positif, même si les procédures internes et le contrôle de la conformité devront continuer à être renforcés pour garantir que tous les agréments et certificats sont délivrés en pleine conformité avec les normes de sécurité internationales applicables.

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

(31) L'équipe d'évaluation de l'Union a effectué, le 3 septembre 2025, une mission sur place dans les locaux de *Armenia Airways*.

(32) *Armenia Airways* a mis en place les principales composantes de son système de gestion de la sécurité et de son système de contrôle de la conformité. Toutefois, les deux systèmes restent largement axés sur les aspects procéduraux. Le manuel de gestion de la sécurité est rédigé en termes généraux et n'est pas entièrement adapté aux activités du transporteur aérien; il existe par ailleurs des incohérences entre les politiques de sécurité et de qualité. Le contrôle de la conformité n'est pas pleinement intégré dans les opérations quotidiennes.

(33) Des améliorations sont nécessaires en ce qui concerne la supervision de la formation des équipages de conduite et la documentation opérationnelle. Bien que des systèmes et des procédures pertinents soient en place, la plateforme électronique permettant de vérifier la validité de la formation contenait des données erronées et l'échantillonnage a montré que certains éléments du stage d'adaptation des transporteurs aériens n'avaient pas été entièrement mis en œuvre. En outre, l'adaptation du manuel d'exploitation et de la liste minimale d'équipements (LME) doit être poursuivie. La documentation relative à l'aéronef n'a pas toujours été entièrement remplie conformément aux procédures, les signatures des commandants de bord et les entrées de carburant faisant défaut dans les livrets techniques, les graphiques étant obsolètes et les masses standard des passagers utilisées dans les feuilles de chargement étant erronées.

(34) En revanche, les dispositifs en matière de maintenance et de maintien de la navigabilité mis en place au sein d'*Armenia Airways* ont été jugés satisfaisants, aucun problème majeur n'ayant été observé.

(35) L'équipe d'évaluation de l'Union a effectué, le 3 septembre 2025, une mission sur place dans les locaux de *Shirak Avia*.

(36) *Shirak Avia* a mis en place les principaux éléments du système de gestion de la sécurité et du système de contrôle de la conformité. Ils restent toutefois largement axés sur les procédures et insuffisamment intégrés dans la pratique opérationnelle. Le manuel de gestion de la sécurité a une portée générale et le processus de gestion des changements ne garantit pas une atténuation systématique des risques pour la sécurité. Les renvois à la réglementation dans le manuel de contrôle de la conformité manquent de précision.

(37) Des manquements ont été constatés dans la documentation et le contrôle opérationnels. Le manuel d'exploitation et la LME contiennent des éléments obsolètes et non adaptés, un défaut d'efficacité dans le contrôle des documents aboutissant à plusieurs versions de la même LME. Les procédures en matière de planning d'exploitation et de gestion du carburant n'ont pas été appliquées de manière cohérente: les calculs relatifs à la réserve de carburant de route sont erronés et les mises à jour du plan de vol exploitation sont incomplètes.

(38) Les dispositifs en matière de maintenance et de maintien de la navigabilité mis en place au sein de *Shirak Avia* ont été jugés satisfaisants, aucun manquement important n'ayant été constaté.

(39) Le 27 octobre 2025, le CAC a présenté à la Commission un plan de mesures correctives, ainsi que des preuves de la mise en œuvre de certaines mesures, en réponse aux observations formulées lors de la mission d'évaluation sur place de l'Union. Le plan de mesures correctives couvrait les domaines de la législation et de l'organisation, le programme national de sécurité, l'octroi de licences au personnel, la navigabilité et les opérations aériennes.

(40) Bien que le plan de mesures correctives prévoie un suivi et comporte un engagement à répondre aux observations formulées, il a été constaté que la plupart de ces mesures soit laissent de côté l'analyse des causes profondes des problèmes recensés, soit ne se fondent pas suffisamment sur une telle analyse. Dans certains cas, les parties consacrées à l'analyse des causes profondes étaient de nature descriptive et ne déterminaient pas les origines systémiques des observations. Par conséquent, il n'est pas possible d'être absolument sûr que toutes les causes sous-jacentes ont été traitées ou que les mesures correctives proposées empêcheront effectivement leur réapparition. La Commission considère donc que la méthode appliquée par le CAC pour analyser les causes profondes doit être affinée et vérifiée afin de garantir la durabilité et l'efficacité des mesures correctives mises en œuvre.

(41) Suite à une demande d'audition du CAC, la Commission a informé l'autorité arménienne, par lettre du 22 octobre 2025, que le cas de l'Arménie serait inscrit à l'ordre du jour de la réunion du comité de la sécurité aérienne de l'UE prévue les 19 et 20 novembre 2025, au cours de laquelle le CAC aurait la possibilité de présenter ses arguments dans le cadre du règlement (CE) n° 2111/2005.

(42) Le CAC a été entendu par le comité de la sécurité aérienne de l'UE le 19 novembre 2025. Au cours de l'audition, la délégation arménienne a présenté un aperçu des réformes entreprises depuis 2020 et a mis en avant les mesures qu'elle a prises pour renforcer la supervision en matière de sécurité, y compris les ajustements organisationnels, les efforts en matière de recrutement et la mise en place de procédures internes. Le CAC a indiqué qu'il avait clos 31 des 58 observations formulées lors de la mission d'évaluation sur place de l'Union et a estimé que les observations restantes étaient de nature procédurale.

(43) Bien que la Commission et le comité de la sécurité aérienne de l'UE aient pris note des efforts décrits, les informations fournies par le CAC ne corroborent pas pleinement les conclusions présentées. Les plans de mesures correctives présentés le 27 octobre 2025 n'ont pas démontré que les causes profondes des problèmes recensés avaient été suffisamment analysées ou traitées. En outre, la Commission et le comité de la sécurité aérienne de l'UE n'ont pas pu valider la clôture des 31 observations mentionnées par le CAC, étant donné que leur clôture était fondée sur la propre interprétation du CAC et non sur des éléments de preuve démontrant une résolution efficace. Interrogé au cours de l'audition, le CAC a reconnu que le statut de plusieurs observations pourrait devoir être réévalué une fois que les commentaires de la Commission sur les plans de mesures correctives auront été reçus.

(44) La Commission et le comité de la sécurité aérienne de l'UE ont également observé que le CAC avait tendance à minimiser plusieurs manquements constatés lors de la mission d'évaluation sur place de l'Union. Il s'agissait notamment de lacunes dans la qualification et l'autorisation des inspecteurs, telles qu'une formation incomplète et une cartographie inexacte des compétences, ainsi qu'une mauvaise gestion des constatations, y compris des constatations closes sans mesures correctives ou analyse des causes profondes. En outre, des failles montrant que les activités de supervision ne forment pas encore un système cohérent ont été présentées comme mineures. Il s'agit, par exemple, de l'utilisation de listes de contrôle inappropriées et de plans de surveillance parallèles non contrôlés. Ces problèmes indiquent que les principales lacunes systémiques, en ce qui concerne en particulier les opérations de vol, n'ont pas été systématiquement corrigées.

(45) Selon le CAC, les transporteurs aériens arméniens devraient être retirés de l'annexe A du règlement (CE) nº 474/2006 et toute levée des restrictions devrait s'accompagner d'un contrôle limité dans le temps. Toutefois, sur la base de tous les éléments de preuve disponibles, y compris ceux résultant de la mission d'évaluation sur place de l'Union et les documents fournis par le CAC depuis cette mission et l'audition du CAC, la Commission et le comité de la sécurité aérienne de l'UE ont conclu que les mesures correctives demeuraient incomplètes et qu'une analyse solide des causes profondes faisait toujours défaut. Leur conclusion est que, bien que des progrès aient été accomplis, le CAC n'a pas encore remédié efficacement à tous les manquements en matière de sécurité qui ont conduit à l'interdiction d'exploitation imposée par le règlement d'exécution (UE) 2020/736.

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

(47) 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 du Kirghizstan

(48) 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 ([11]).

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

(50) Les 7 et 8 octobre 2025, dans le cadre des activités de surveillance continue de la Commission en ce qui concerne la situation générale en matière de sécurité au Kirghizstan, y compris la capacité et les compétences de la SCAA en matière de supervision de la sécurité, une réunion technique s'est tenue entre la Commission, l'Agence, les États membres et la SCAA.

([11]) 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).

(51) Au cours de cette réunion, la SCAA a présenté les progrès notables accomplis entre mai et octobre 2025 en matière de renforcement du système d'aviation civile du Kirghizstan, notamment en ce qui concerne le cadre législatif, les capacités institutionnelles et les activités de supervision. La Commission a pris note du fait que le nouveau code aérien kirghize avait été adopté par le Parlement et devait être promulgué, que plusieurs règles nationales en matière d'aviation visant à transposer les annexes 1, 6, 7 et 8 de l'OACI avaient été approuvées, et que des projets supplémentaires, portant notamment sur la transposition de l'annexe 19, étaient en cours de consultation. En outre, la SCAA a fait état d'un doublement des effectifs dans les domaines des opérations aériennes, de l'octroi de licences au personnel et de la navigabilité, ainsi que de la mise en place d'équipes spécialisées pour la gestion de la qualité et de la sécurité. Un programme de formation complet a été mis en œuvre, comprenant des activités de «formation des formateurs», et les conditions de travail et l'infrastructure informatique ont été considérablement améliorées.

(52) La SCAA a indiqué qu'en prévision de l'entrée en vigueur du nouveau cadre réglementaire, elle avait procédé à un exercice de recertification avec plusieurs transporteurs aériens afin de les préparer aux nouvelles exigences de certification à venir. Quatre transporteurs aériens ont participé à cet exercice, qui a été réalisé à l'aide des listes de contrôle et des procédures récemment mises au point. L'objectif était de familiariser les transporteurs aériens et les inspecteurs de la SCAA avec les nouvelles dispositions et de recenser les lacunes potentielles avant leur mise en œuvre formelle, dans le cadre d'une activité préparatoire et de formation pour toutes les parties concernées.

(53) La SCAA a en outre présenté ses plans visant à mettre en œuvre une supervision fondée sur les risques, en s'appuyant sur l'analyse des données et les indicateurs de performance des transporteurs aériens, ainsi que sur la mise en place d'un cadre d'application clair pour répondre aux préoccupations en matière de sécurité et aux cas de non-conformité.

(54) Au cours de la réunion technique de deux jours, la Commission a pris acte des progrès accomplis par le Kirghizstan dans le renforcement de la supervision de la sécurité aérienne en 2025. Des améliorations notables ont été observées en ce qui concerne l'élaboration du cadre législatif et réglementaire, le renforcement des capacités institutionnelles et la mise en place de procédures internes à l'appui d'une mise en œuvre cohérente. Ces avancées témoignent de la ferme volonté de la SCAA et de ses dirigeants de faire progresser le programme de réforme en matière de sécurité et d'aligner le système national d'aviation sur les normes de sécurité internationales. La Commission a salué l'approche proactive et constructive dont a fait preuve le directeur général de la SCAA, dont la direction stratégique a joué un rôle déterminant dans la conduite de ces réformes et la poursuite des progrès dans un environnement exigeant, en recourant à une expertise externe efficace.

(55) Néanmoins, la Commission observe que la mise en œuvre du nouveau cadre réglementaire n'en est encore qu'à ses débuts, le droit primaire et le droit secondaire n'étant pas encore entrés en vigueur au moment où la réunion a eu lieu. Dès lors, une recertification complète des transporteurs aériens en vertu des nouvelles règles ne peut pas encore être envisagée. La SCAA a été informée qu'une mission d'évaluation sur place de l'Union au Kirghizstan ne pourrait être envisagée que lorsque la nouvelle législation serait pleinement applicable et que la recertification de tous les transporteurs aériens serait achevée.

(56) Le 7 novembre 2025, la SCAA a transmis à la Commission une lettre faisant le point sur les progrès accomplis depuis la réunion technique des 7 et 8 octobre 2025, accompagnée des pièces justificatives. Les informations communiquées couvraient l'évolution de la situation dans les domaines de la législation, des opérations aériennes, de la navigabilité, de l'octroi de licences au personnel et de la gestion de la sécurité. Plusieurs documents ont été soumis sous la forme d'un projet final qui en était aux dernières étapes du processus d'approbation. La SCAA a également informé la Commission que le cabinet des ministres de la République kirghize avait adopté, le 11 novembre 2025, l'ordonnance n° 975-t autorisant l'applicabilité anticipée du code de l'air modifié et permettant à la SCAA d'entamer la recertification des transporteurs aériens nationaux à partir du 1er décembre 2025.

(57) Sur la base des discussions menées lors de la réunion technique et des engagements confirmés dans la lettre de la SCAA du 7 novembre 2025, la Commission considère qu'une mission d'évaluation sur place de l'Union au Kirghizstan pourrait être envisagée pour mars 2026. L'organisation d'une telle visite serait subordonnée au respect de certaines conditions préalables en matière de sécurité, notamment un niveau adéquat d'effectifs au sein de la SCAA, un nombre approprié de transporteurs aériens proportionnel à sa capacité de supervision et la mise en œuvre effective des nouvelles exigences en matière de certification prévues par le code aérien modifié. Il a été convenu que la question de savoir si le Kirghizstan était prêt à accueillir une telle visite serait réexaminée en février 2026.

(58) La Commission continuera de suivre de près l'évolution de la situation, en accordant une attention particulière au processus de recertification des transporteurs aériens. Si les efforts actuellement déployés par la SCAA pour renforcer son système de supervision de la sécurité sont reconnus, les informations actuellement disponibles ne fournissent pas encore suffisamment d'éléments avérés pour confirmer que la SCAA a effectivement pallié tous les manquements en matière de sécurité qui ont conduit à l'interdiction d'exploitation imposée par le règlement (CE) nº 1543/2006.

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

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

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

(62) 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.

(63) 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 8 décembre 2025.

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

ANNEXE I

«*ANNEXE A*

LISTE DES TRANSPORTEURS AÉRIENS QUI FONT L'OBJET D'UNE INTERDICTION D'EXPLOITATION AU SEIN DE L'UNION, AVEC DES EXCEPTIONS [1]

Nom de personne morale du transporteur aérien figurant sur son CTA (et raison sociale si elle diffère)	Numéro de certificat de transporteur aérien (CTA) ou numéro de la licence d'exploitation	Code OACI à trois lettres	État de l'exploitant
AIR ZIMBABWE (PVT)	177/04	AZW	Zimbabwe
AVIOR AIRLINES	ROI-RNR-011	ROI	Venezuela
IRAN ASEMAN AIRLINES	FS-102	IRC	Iran
FLY BAGHDAD	007	FBA	Iraq
IRAQI AIRWAYS	001	IAW	Iraq
Tous les transporteurs aériens certifiés par les autorités de l'Afghanistan responsables de la surveillance réglementaire, notamment:			**Afghanistan**
ARIANA AFGHAN AIRLINES	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**
AIR DILIJANS	AM AOC 065	NGT	Arménie
ARMENIAN AIRLINES	AM AOC 076	AAG	Arménie
ARMENIA AIRWAYS	AM AOC 063	AMW	Arménie

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

Nom de personne morale du transporteur aérien figurant sur son CTA (et raison sociale si elle diffère)	Numéro de certificat de transporteur aérien (CTA) ou numéro de la licence d'exploitation	Code OACI à trois lettres	État de l'exploitant
ARMENIAN HELICOPTERS	AM AOC 067	KAV	Arménie
FLY ARNA	AM AOC 075	ACY	Arménie
FLYONE ARMENIA	AM AOC 074	FIE	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-AOC 006	TWC	Congo (Brazzaville)
EQUAFLIGHT SERVICES	CG-AOC 002	EKA	Congo (Brazzaville)
EQUAJET	RAC06-007	EKJ	Congo (Brazzaville)
TRANS AIR CONGO	CG-AOC 001	TSG	Congo (Brazzaville)
SOCIETE NOUVELLE AIR CONGO	CG-AOC 004	Inconnu	Congo (Brazzaville)
Tous les transporteurs aériens certifiés par les autorités de la République démocratique du Congo (DRC) responsables de la surveillance réglementaire, à savoir:			**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	AOC N° 004	ERT	Érythrée
NASAIR ERITREA	AOC N° 005	NAS	Érythrée
Tous les transporteurs aériens certifiés par les autorités du Kirghizstan responsables de la surveillance réglementaire, notamment:			**Kirghizstan**
AERO NOMAD AIRLINES	57	ANK	Kirghizstan
AEROSTAN	08	BSC	Kirghizstan

Nom de personne morale du transporteur aérien figurant sur son CTA (et raison sociale si elle diffère)	Numéro de certificat de transporteur aérien (CTA) ou numéro de la licence d'exploitation	Code OACI à trois lettres	État de l'exploitant
AIR COMPANY AIR KG	50	KGC	Kirghizstan
AIRCOMPANY MOALEM AVIATION	56	AMA	Kirghizstan
AVIA TRAFFIC COMPANY	23	AVJ	Kirghizstan
CENTRAL ASIAN AVIATION SERVICES	58	KAS	Kirghizstan
FLYSKY AIRLINES	53	FSQ	Kirghizstan
GLOBAL 8 AIRLINES	59	Inconnu	Kirghizstan
HELI SKY	47	HAC	Kirghizstan
KAP.KG AIRCOMPANY	52	KGS	Kirghizstan
MAC.KG AIRLINES	61	MSK	Kirghizstan
SAPSAN AIRLINE	54	KGB	Kirghizstan
SKY JET	60	SJL	Kirghizstan
SKY KG AIRLINES	41	KGK	Kirghizstan
TRANS CARAVAN KG	55	TCK	Kirghizstan
TEZ JET	46	TEZ	Kirghizstan
Tous les transporteurs aériens certifiés par les autorités du Liberia responsables de la surveillance réglementaire.			**Liberia**
Tous les transporteurs aériens certifiés par les autorités de la Libye responsables de la surveillance réglementaire, notamment:			**Libye**
AFRIQIYAH AIRWAYS	007/01	AAW	Libye
AIR LIBYA	004/01	TLR	Libye
AL MAHA AVIATION	030/18	Inconnu	Libye
BERNIQ AIRWAYS	032/21	BNL	Libye
BURAQ AIR	002/01	BRQ	Libye
GLOBAL AIR TRANSPORT	008/05	GAK	Libye
HALA AIRLINES	033/21	HTP	Libye
LIBYAN AIRLINES	001/01	LAA	Libye
LIBYAN WINGS AIRLINES	029/15	LWA	Libye
PETRO AIR	025/08	PEO	Libye
Tous les transporteurs aériens certifiés par les autorités du Népal responsables de la surveillance réglementaire, notamment:			**Népal**

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 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
SOCIÉTÉ PAR ACTIONS «SIBERIA AIRLINES»	31	SBI	Russie
SOCIÉTÉ PAR ACTIONS «SMARTAVIA AIRLINES»	466	AUL	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 «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
SARL «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/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

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
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
Tous les transporteurs aériens certifiés par les autorités du Suriname responsables de la surveillance réglementaire, notamment:			**Suriname**
BLUE WING AIRLINES N.V.	SR/BWA-02/2010	BWI	Suriname
FLY ALL WAYS N.V.	SR/FAW-06-2015	EDR	Suriname
GUM AIR N.V.	SR/GUM-03-2010	GUM	Suriname
SAMAVCO N.V. (VORTEX AIR SERVICES)	SR/VORTEX-9-2019	Inconnu	Suriname
STICHTING MISSION AVIATION FELLOWSHIP SURINAME (STICHTING MAF SURINAME)	SR/MAF-07-2017	Inconnu	Suriname
SURINAAMSE LUCHTVAART MAATSCHAPPIJ N.V. (SURINAM AIRWAYS)	SR/SLM-01-2010	SLM	Suriname
UNITED AVIATION SERVICES N.V.	SR/UAS-8-2019	Inconnu	Suriname
BADJAS CARGO N.V.	SR/BAC-11-2023	Inconnu	Suriname
Tous les transporteurs aériens certifiés par les autorités de la Tanzanie responsables de la surveillance réglementaire, notamment:			**Tanzanie**
ADVENTURE ALOFT	TCAA/AOC/043	Inconnu	Tanzanie
AFRICAN SKYDIVE ADVENTURES LTD	TCAA/AOC/079	Inconnu	Tanzanie
AIR EXCEL LTD	TCAA/AOC/028	XLL	Tanzanie
AIR TANZANIA CO. LTD	TCAA/AOC/001	Inconnu	Tanzanie
ARUSHA MEDIVAC LTD.	TCAA/AOC/071	Inconnu	Tanzanie
AS SALAAM AIR LTD.	TCAA/AOC/051	Inconnu	Tanzanie
AURIC AIR SERVICES LTD.	TCAA/AOC/022	AUK	Tanzanie
COASTAL TRAVELS LTD	TCAA/AOC/004	CSV	Tanzanie
CROPCAIR AVIATION (T) LIMITED	TCAA/AOC/	Inconnu	Tanzanie

Nom de personne morale du transporteur aérien figurant sur son CTA (et raison sociale si elle diffère)	Numéro de certificat de transporteur aérien (CTA) ou numéro de la licence d'exploitation	Code OACI à trois lettres	État de l'exploitant
EVERETT AVIATION LIMITED	TCAA/AOC/042	EVT	Tanzanie
FLIGHT LINK LIMITED	TCAA/AOC/025	FLZ	Tanzanie
FLY SAFARI AIRLINK	TCAA/AOC/047	Inconnu	Tanzanie
FLY ZANZIBAR (Z) LTD	TCAA/AOC/058	Inconnu	Tanzanie
GRUMETI AIR LTD	TCAA/AOC/068	Inconnu	Tanzanie
JAMBO AVIATION LTD.	TCAA/AOC/070	Inconnu	Tanzanie
KILIMEDI AIR AVIATION CO. LTD	TCAA/AOC/	Inconnu	Tanzanie
LEVEL UP AVIATION LTD.	TCAA/AOC/076	Inconnu	Tanzanie
MIRACLE EXPERIENCE (T) LTD	TCAA/AOC/066	Inconnu	Tanzanie
MISSION AVIATION FELLOWSHIP (MAF)	TCAA/AOC/008	Inconnu	Tanzanie
MY FLY AVIATION CO. LTD	TCAA/AOC/072	Inconnu	Tanzanie
NYSSA BALOON SAFARIS	TCAA/AOC/078	Inconnu	Tanzanie
PELICAN AVIATION AND TOURS LTD	TCAA/AOC/	Inconnu	Tanzanie
PRECISION AIR SERVICES	TCAA/AOC/003	PRF	Tanzanie
REGIONAL AIR SERVICES LTD	TCAA/AOC/010	REG	Tanzanie
SAFARI PLUS LTD	TCAA/AOC/046	Inconnu	Tanzanie
SERENGETI BALLONS	TCAA/AOC/029	Inconnu	Tanzanie
SHINE AVIATION LTD	TCAA/AOC/061	Inconnu	Tanzanie
SHINE BALOONS SAFARIS	TCAA/AOC/083	Inconnu	Tanzanie
STATE AVIATION LTD	TCAA/AOC/081	Inconnu	Tanzanie
TANZANIAN AIR SERVICES	TCAA/AOC/002	Inconnu	Tanzanie
TROPIC HELICOPTERS LTD	TCAA/AOC/077	Inconnu	Tanzanie
TROPICAL AIR SERVICES	TCAA/AOC/006	Inconnu	Tanzanie
UNITY AIR	TCAA/AOC/075	Inconnu	Tanzanie
ZANTAS AIR SERVICES	TCAA/AOC/018	Inconnu	Tanzanie»

ANNEXE II

«*ANNEXE B*

LISTE DES TRANSPORTEURS AÉRIENS FAISANT L'OBJET DE RESTRICTIONS D'EXPLOITATION AU SEIN DE L'UNION ([1])

Nom de personne morale du transporteur aérien figurant sur son CTA (et raison sociale si elle diffère)	Numéro de certificat de transporteur aérien (CTA)	Code OACI à trois lettres	État de l'exploitant	Type d'appareil faisant l'objet de la restriction	Numéro(s) d'immatriculation et, si possible, numéro(s) de série des appareils faisant l'objet de la restriction	État d'immatriculation
IRAN AIR	IR.CTA.100	IRA	Iran	Tous les appareils de type Fokker F100 et de type Boeing B747	Appareils de type Fokker F100, comme indiqué sur le CTA; appareils de type Boeing B747, comme indiqué sur le CTA.	Iran
AIR KORYO	GAC-CTA/KOR-01	KOR	République populaire démocratique de Corée	Toute la flotte sauf: 2 appareils de type TU-204.	Toute la flotte sauf: P-632, P-633.	République populaire démocratique de Corée»

([1]) Les transporteurs aériens inscrits sur la liste figurant dans la présente annexe peuvent être autorisés à exercer des droits de trafic en affrétant un appareil avec équipage appartenant à un transporteur aérien qui ne fait pas l'objet d'une interdiction d'exploitation, à condition que les normes de sécurité applicables soient respectées.»