Journal officiel
de l'Union européenne

FR
Série L

2024/1601

31.5.2024

RÈGLEMENT D'EXÉCUTION (UE) 2024/1601 DE LA COMMISSION

du 30 mai 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 institué par l'article 15 du règlement (CE) nº 2111/2005 (ci-après le «comité de la sécurité aérienne de l'UE»).

(5) La Commission a tenu le comité de la sécurité aérienne de l'UE informé des consultations 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: Égypte, Kazakhstan, Kenya, Libye, Pakistan, Sao Tomé-et-Principe, et Sierra Leone. De même, la Commission a fourni des informations au comité de la sécurité aérienne de l'UE sur la situation en matière de sécurité aérienne dans les pays suivants: Arménie, Congo (Brazzaville), Iraq, Kirghizstan, Népal et Suriname.

([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. Eurocontrol a également fourni des informations à propos de la numérisation complète prévue de sa nouvelle plateforme «iNM» et sur la mise en œuvre des nouvelles listes des compagnies aériennes interdites dans l'UE.

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, des 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 d'Égypte

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

(13) Dans le cadre des activités de suivi continu de la Commission, le 17 avril 2024, cette dernière, l'Agence, les États membres et les représentants de l'Autorité de l'aviation civile de l'Égypte (ci-après l'«ECAA») ont tenu une réunion technique.

([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).

(14) Au cours de la réunion, les représentants de l'ECAA ont été informés des résultats de l'évaluation des documents précédemment fournis à la Commission à la demande de celle-ci. Des précisions ont été données à propos des préoccupations soulevées lors de l'examen des informations transmises, notamment en ce qui concerne le défaut de mise en œuvre d'un programme national de sécurité/plan national de sécurité de l'aviation, le manque de données vérifiables quant au nombre d'inspecteurs d'exploitation en activité chargés de superviser les 16 titulaires égyptiens d'un certificat de transporteur aérien (CTA) et les problèmes auxquels l'ECAA est confrontée pour promouvoir une culture de la sécurité solide auprès des transporteurs aériens dont elle assure la supervision de la sécurité. À cette occasion, il a également été constaté qu'il n'existait aucun dossier de formation permettant de vérifier si les inspecteurs étaient à jour dans leur formation.

(15) D'autres lacunes repérées lors de l'examen concernent le manque d'indications, tant au niveau des transporteurs aériens que de l'ECAA, sur la marche à suivre pour élaborer un programme d'analyse des données de vol.

(16) Lors de la réunion, l'ECAA a fait le point sur la situation actuelle du secteur de l'aviation égyptien et les mesures d'amélioration de la sécurité adoptées et prévues pour remédier aux lacunes constatées en matière de supervision de la sécurité et d'organisation. Il a été noté que le gouvernement égyptien soutenait sans réserve l'ECAA à poursuivre ces initiatives d'amélioration de la sécurité.

(17) En ce qui concerne plus particulièrement les effectifs de l'ECAA et ses capacités à assurer une supervision efficace de la sécurité du secteur de l'aviation égyptien, l'ECAA a mis en évidence les efforts entrepris pour recruter et garder des experts et du personnel qualifiés grâce à un nouveau système de récompenses financières.

(18) Du point de vue organisationnel et réglementaire, l'ECAA a déclaré qu'un réexamen complet de son cadre législatif et réglementaire était en cours, et qu'en parallèle des nouvelles directions pour la sécurité, la conformité, l'évaluation des risques, la gestion du changement, ainsi que la collecte et le traitement des données relatives à la sécurité avaient été créées. En outre, l'ECAA a mis en avant les initiatives qu'elle a prises pour instituer une supervision fondée sur les risques.

(19) S'il est reconnu que l'ECAA est actuellement engagée dans un processus de restructuration complète, il apparaît cependant qu'elle se concentre pour le moment principalement sur la résolution de lacunes visibles et évidentes, sans avoir mené une analyse suffisamment solide des causes profondes. Elle doit intensifier ses efforts en ce qui concerne la supervision de la sécurité des transporteurs aériens égyptiens et l'amélioration de la culture de la sécurité, ainsi que la bonne application des mesures correctives et préventives.

(20) La Commission reconnaît les efforts déployés par l'ECAA pour améliorer le niveau de supervision de la sécurité en Égypte. Elle indique toutefois qu'elle a l'intention de maintenir ouvert le processus de consultation. Des contacts réguliers et des rapports d'avancement sont prévus dans le cadre de cette activité de suivi continu, de même que l'organisation de réunions techniques dans le futur. La Commission coopérera étroitement avec l'Agence compte tenu du nombre important de transporteurs aériens égyptiens qui sont titulaires d'une autorisation d'exploitant de pays tiers.

(21) La Commission a également souligné que le soutien continu du gouvernement était nécessaire et qu'il était important de maintenir une équipe dirigeante stable au sein de l'Autorité de l'aviation civile afin de garantir le bon fonctionnement de celle-ci.

(22) 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 Égypte.

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

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

Transporteurs aériens du Kazakhstan

(25) En décembre 2016, les transporteurs aériens certifiés au Kazakhstan ont été retirés de la liste figurant à l'annexe A du règlement (CE) nº 474/2006 par le règlement d'exécution (UE) 2016/2214 de la Commission ([6]), à l'exception d'*Air Astana*, qui avait déjà été retiré de la liste figurant à l'annexe B du règlement (CE) nº 474/2006 en 2015 par le règlement d'exécution (UE) 2015/2322 de la Commission ([7]).

(26) Faisant suite aux délibérations du comité de la sécurité aérienne de l'UE de novembre 2023, des experts de la Commission, de l'Agence et des États membres ont effectué, du 5 au 9 février 2024, une mission d'évaluation sur place de l'Union au Kazakhstan, dans les bureaux du comité de l'aviation civile du Kazakhstan (ci-après le «CAC KZ») et de l'administration de l'aviation du Kazakhstan (ci-après l'«AAK»), ainsi qu'une évaluation d'un échantillon de trois transporteurs aériens certifiés au Kazakhstan, à savoir *Berkut*, *Fly Jet.kz* et *Prime Aviation*.

(27) Les activités de la mission d'évaluation étaient focalisées sur l'AAK, compte tenu de son rôle et de sa responsabilité dans les activités de supervision de la sécurité des transporteurs aériens certifiés au Kazakhstan. Il ressort clairement de la mission d'évaluation que l'AAK a apporté des modifications importantes en mettant à jour sa législation dans le domaine de l'aviation, y compris la législation primaire dans le domaine de l'aviation et ses modifications ultérieures, et en garantissant sa mise en œuvre effective. Ces modifications de la législation portaient sur l'amélioration de l'utilisation de l'espace aérien, sur la certification des systèmes aériens sans pilote, sur l'amélioration des procédures de dégivrage/d'antigivrage, et sur l'instauration d'obligations en matière de comptes rendus d'événements obligatoires et volontaires. Les principaux éléments nouveaux sur lesquels s'appuient ces aspects techniques étaient l'octroi de pouvoirs d'autorité supplémentaires au directeur général de l'AAK et à ses inspecteurs, ainsi que la modernisation de la structure financière de l'AAK.

(28) Les actions entreprises par l'AAK pour répondre aux observations et aux recommandations concernant l'octroi de licences au personnel formulées lors de la mission d'évaluation sur place de l'Union d'octobre 2021 ont donné lieu à la mise en œuvre de mesures correctives efficaces. Toutefois, certains domaines nécessitent encore des améliorations, notamment le système d'examen théorique pour les pilotes et la supervision des examinateurs de vol.

(29) Dans le domaine des opérations aériennes, l'AAK a fourni des preuves vérifiables des mesures qu'elle a prises pour remédier aux lacunes constatées. Cependant, certains points requièrent plus d'attention, notamment le contrôle du respect des règles dans le cadre des processus de certification et l'octroi d'agréments spéciaux. Par conséquent, l'AAK devrait intensifier ses efforts et accélérer le renforcement des capacités de ses inspecteurs. En outre, il est essentiel qu'elle accorde la priorité à l'amélioration de ses systèmes de qualité interne et de conformité afin d'aligner les activités de la division opérations de vol sur les normes de sécurité internationales.

(30) Des progrès substantiels ont été constatés dans le domaine de la navigabilité, une supervision efficace de la sécurité étant actuellement assurée. Des améliorations supplémentaires en ce qui concerne les registres de surveillance contribueront à rendre les comptes rendus des inspections effectuées plus détaillés et plus transparents.

(31) L'évaluation de *Fly Jet.kz* a permis d'établir que le transporteur aérien disposait d'un système de gestion de la sécurité (SGS) et d'un système de gestion de la qualité (QMS) fonctionnels, étayés par une documentation exhaustive, ce qui témoigne de sa volonté claire de se conformer aux normes de sécurité internationales. Des efforts sont toutefois nécessaires pour répondre aux préoccupations relatives aux constatations d'audit non résolues dans le cadre du système de gestion de la qualité et à l'absence de délais clairs pour leur résolution. Il est important que ces problèmes soient réglés rapidement pour renforcer davantage les protocoles de sécurité de la compagnie aérienne et son efficacité globale.

(32) Les niveaux adéquats de personnel et de ressources attribués à la division maintenance et navigabilité de *Fly Jet.kz* permettent un maintien constant de la navigabilité des aéronefs. Il a été établi que la documentation en place, notamment les dossiers du personnel, l'inventaire exhaustif des pièces de rechange et les registres de maintenance dûment tenus, était facilement accessible et gérée de manière appropriée.

([6]) Règlement d'exécution (UE) 2016/2214 de la Commission du 8 décembre 2016 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 dans l'Union (JO L 334 du 9.12.2016, p. 6, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2016/2214/oj).

([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).

(33) Malgré les points mentionnés précédemment, des incohérences ont été constatées au sein de la division opérations de vol de *Fly Jet.kz*, nécessitant un examen plus approfondi de la composition de l'équipage et des pratiques de gestion du temps de service, de même que des divergences au niveau des qualifications des équipages et des calculs de la charge des aéronefs.

(34) *Prime Aviation*, quant à lui, met efficacement en œuvre le système de gestion de la sécurité, comme le prouve notamment sa documentation détaillée et bien gérée, ainsi que la politique de l'entreprise encourageant la participation du personnel aux comptes rendus d'événements. Si ce système est déjà fonctionnel, des améliorations sont encore possibles pour garantir une application cohérente des mesures de gestion des risques. Le système de gestion de la conformité, bien qu'efficace, pourrait avoir encore plus d'incidence si les calendriers de mise en œuvre étaient alignés sur les normes réglementaires.

(35) *Prime Aviation* fait preuve d'un engagement manifeste en faveur de la qualité, comme le montrent son cadre structuré de formation du personnel et les effectifs suffisants dont dispose sa division navigabilité, ce qui lui permet d'assurer le maintien de la navigabilité des aéronefs. Bien qu'il utilise des outils logiciels efficaces, il conviendrait qu'il apporte des améliorations aux protocoles de qualification des pilotes et aux procédures d'autorisation pour l'espace aérien supérieur de l'Atlantique Nord.

(36) Les systèmes de gestion de la sécurité et de la qualité de *Berkut* sont bien conformes aux normes de sécurité internationales. Dans les deux cas, des possibilités d'améliorations mineures ont toutefois été relevées. En outre, le transporteur aérien a fait preuve d'une bonne organisation et de professionnalisme dans sa conduite opérationnelle; cependant, certaines améliorations sont encore possibles, notamment l'amélioration du contrôle des opérations de régulation, la définition des programmes de formation et la validité des agréments spéciaux.

(37) La division maintenance et navigabilité de *Berkut* dispose d'effectifs suffisants, assurant le maintien de la navigabilité des aéronefs avec une documentation complète. L'installation de maintenance offre un cadre optimal pour les opérations de maintenance.

(38) Sur la base des résultats de la mission d'évaluation sur place de l'Union, la Commission a invité le CAC KZ et l'AAK à une audition devant le comité de la sécurité aérienne de l'UE le 15 mai 2024.

(39) Au cours de l'audition, l'AAK a fourni à la Commission et au comité de la sécurité aérienne de l'UE des informations actualisées sur les réformes et les progrès réalisés dans le secteur de l'aviation civile depuis 2021, qui démontrent sa volonté de renforcer la sécurité, l'efficacité opérationnelle et la coopération internationale. L'AAK a également présenté les progrès qu'elle a accomplis dans le renforcement de sa structure organisationnelle et de ses mécanismes financiers, et notamment la transition vers un modèle d'autofinancement, qui a commencé à s'appliquer en juillet 2023. Elle a également augmenté ses effectifs, en particulier dans les divisions opérationnelles, et a peaufiné ses processus internes afin d'améliorer la qualité et l'efficacité de ses services.

(40) L'AAK a pris des mesures notables pour répondre à la plupart des observations et des recommandations formulées lors de la mission d'évaluation sur place de l'Union en février 2024. Elle a réussi à apporter une réponse à trois observations et à six recommandations, marquant des améliorations en matière de conformité réglementaire et de normes opérationnelles. Des améliorations ont également été apportées aux procédures d'autorisation des inspecteurs, aux agréments relatifs aux sacoches de vol électroniques et aux vols à temps de déroutement prolongé. Les efforts actuellement déployés pour répondre aux observations restantes sont structurés et assortis de délais clairs pour la fin 2024 et le premier trimestre de 2025. Ces activités s'inscrivent dans le cadre d'une initiative stratégique plus large visant à renforcer la sécurité aérienne et garantissant l'alignement sur les normes de sécurité internationales.

(41) Au cours de l'audition, l'AAK a également exposé les mesures correctives s'appliquant aux transporteurs aériens *Berkut*, *Prime Aviation* et *Fly Jet.kz*.

(42) En outre, l'AAK a présenté les futurs plans de développement pour la période 2024-2025, qui mettent l'accent sur le développement de collaborations internationales supplémentaires. Ces plans comprennent la préparation de vols directs vers les États-Unis, le renforcement des infrastructures numériques et la poursuite des investissements dans les ressources humaines.

(43) Bien qu'il reconnaisse les progrès accomplis depuis le lancement des consultations formelles en 2020, comme en témoignent les éléments de preuve recueillis lors de la mission d'évaluation sur place de l'Union de 2024 et les détails fournis lors de l'audition, le comité de la sécurité aérienne de l'UE a conclu, au terme de ses délibérations, qu'il convenait de mettre fin auxdites consultations formelles, tout en encourageant l'AAK à échanger régulièrement avec la Commission à propos des évolutions futures et à mettre au point des moyens d'assurer le maintien de l'équipe dirigeante de l'AAK.

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

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

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

Transporteurs aériens du Kenya

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

(48) Dans le cadre des activités de suivi continu de la Commission, le 10 avril 2024, cette dernière, l'Agence, les États membres et les représentants de l'Autorité de l'aviation civile du Kenya (ci-après la «KCAA») ont tenu une réunion technique.

(49) Au cours de la réunion, des représentants de la KCAA ont été informés des résultats de l'évaluation des documents fournis en 2023 à la demande de la Commission. Des éclaircissements concernant les préoccupations soulevées lors de l'examen des informations transmises, notamment en ce qui concerne l'insuffisance du personnel d'inspection par rapport au volume et à la diversité de la branche supervisée, ont été communiqués. En outre, des difficultés liées à l'efficacité de la planification et à l'exécution de la supervision de la sécurité ont été identifiées, en particulier en ce qui concerne les opérations effectuées hors du lieu principal d'activité commerciale et leur audit.

(50) En outre, les lacunes constatées concernent le fait que le processus d'assurance qualité interne ne soit pas suffisamment documenté et ne soit pas mis en œuvre, que trop peu d'audits aient été réalisés dans le domaine des opérations de vol et que seuls quelques audits ad hoc aient été réalisés.

(51) Au cours de cette réunion, la KCAA a fourni des informations générales sur le secteur de l'aviation au Kenya, le personnel disponible pour effectuer les activités de supervision de la sécurité et la manière dont ces activités sont menées. Les difficultés rencontrées avec certains transporteurs aériens opérant en dehors du pays, ainsi que les manquements en matière de sécurité qui y sont associés, ont également été abordés. La KCAA a informé la Commission de son plan immédiat de réexamen complet de la loi kényane sur l'aviation civile afin de renforcer la capacité de supervision de la sécurité de l'Autorité et d'aligner les dispositions de cette loi sur les besoins juridiques émergents. En particulier, la KCAA a communiqué des informations sur les mesures en cours visant à modifier la réglementation en matière de sécurité, y compris le niveau de mise en œuvre de son programme national de sécurité.

(52) En ce qui concerne le personnel, la KCAA a indiqué qu'il était difficile d'attirer et de conserver du personnel compétent et dûment qualifié. Il a été noté que des efforts étaient consentis afin d'améliorer les conditions d'emploi en vue de recruter et de conserver ce type de personnel, et notamment des inspecteurs qualifiés chargés de la supervision de la sécurité.

(53) En ce qui concerne les incidents et accidents survenus depuis 2022 ayant impliqué des transporteurs aériens kényans certifiés opérant en dehors du Kenya, la KCAA a indiqué que des activités de supervision de la sécurité et des mesures d'exécution avaient été mises en place afin d'éviter que de tels événements ne se reproduisent.

(54) La Commission a indiqué au comité de la sécurité aérienne de l'UE qu'elle avait l'intention, avec l'accord de la KCAA, de maintenir le processus de consultation ouvert. Des contacts réguliers et des rapports d'avancement sont prévus dans le cadre de cette activité de suivi continu, de même que l'organisation de réunions techniques dans le futur.

(55) La Commission a également souligné que le soutien continu du gouvernement était nécessaire et qu'il était important de maintenir une équipe dirigeante stable au sein de l'autorité de l'aviation civile afin de garantir le bon fonctionnement de celle-ci.

(56) 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 Kenya.

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

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

Transporteurs aériens du Pakistan

(59) En mars 2007, *Pakistan International Airlines* a été inscrit sur la liste figurant à l'annexe B du règlement (CE) nº 474/2006 par le règlement (CE) nº 235/2007 de la Commission ([8]) et retiré par la suite de la liste figurant à ladite annexe en novembre 2007 par le règlement (CE) nº 1400/2007 de la Commission ([9]).

(60) Faisant suite aux délibérations du comité de la sécurité aérienne de l'UE de novembre 2023, des experts de la Commission, de l'Agence et des États membres ont effectué, du 27 au 30 novembre 2023, une mission d'évaluation sur place de l'Union au Pakistan, dans les bureaux de l'autorité pakistanaise de l'aviation civile (ci-après la «PCAA») ainsi que des évaluations d'un échantillon de deux transporteurs aériens certifiés au Pakistan, à savoir *Fly Jinnah* et *Airblue Ltd*.

(61) La mission d'évaluation a concentré ses activités sur la PCAA, compte tenu de son rôle et de sa responsabilité dans les activités de supervision des transporteurs aériens certifiés au Pakistan.

(62) Les résultats de cette mission ont montré que la PCAA a pris des mesures pour se conformer aux normes de sécurité internationales et qu'elle dispose d'un personnel professionnel et qualifié sur le plan technique. Néanmoins, des lacunes récurrentes ont été observées dans l'ensemble de l'organisation, telles que la sous-notation des irrégularités et l'absence de vérifications internes. En ce qui concerne les fonctions de supervision de la sécurité de la PCAA, il est apparu clairement que l'examen n'était pas suffisamment approfondi, les conclusions étant clôturées sur la base de propositions de plans de mesures correctives plutôt que sur la base des éléments de preuve concrets fournis, et que les mesures correctives proposées n'avaient pas fait l'objet d'une évaluation appropriée.

(63) La mission a révélé des écarts par rapport aux procédures de la PCAA, comme en témoigne le fait que certains CTA aient été accordés alors que les conclusions étaient toujours ouvertes, que certains CTA aient fait l'objet d'une classification erronée ou que certains plans de supervision de la sécurité n'aient pas été exécutés comme prévu.

(64) Il ressort également qu'au moment de la mission, la direction normes de vol manquait cruellement de personnel suffisamment qualifié pour accomplir toutes les tâches de certification et de supervision de la sécurité. Cette situation est aggravée par l'attribution de tâches qui ne relèvent pas nécessairement du champ d'application de cette direction.

(65) La mise en œuvre du système de gestion de la sécurité est récente et doit être améliorée. Il est clair que l'identification des causes profondes et leur analyse constituent un domaine qui doit être mis en œuvre correctement.

(66) Les directions chargées de la navigabilité et des organismes d'octroi de licences au personnel et de formation de celui-ci n'ont suscité aucune préoccupation particulière, et il a été constaté que ces deux directions disposaient d'un personnel suffisant.

(67) Aucun problème majeur n'a été relevé chez les transporteurs aériens concernés par la mission d'évaluation, bien que, dans le cas de *Fly Jinnah*, il a été noté que la tenue des registres du transporteur aérien et la gestion des conclusions devaient faire l'objet de mesures d'amélioration spécifiques.

(68) Sur la base des résultats de la mission d'évaluation sur place de l'Union, la Commission a invité la PCAA et *Fly Jinnah* à une audition devant le comité de la sécurité aérienne de l'UE le 14 mai 2024.

([8]) 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).

([9]) 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).

(69) Lors de l'audition, la PCAA, sur la base d'un plan de mesures correctives présenté le 6 mai 2024, a répondu à chaque observation décrite dans le rapport de mission de l'UE, en exposant l'analyse des causes profondes qui sous-tend toutes les mesures correctives prises ou prévues à court, moyen et long terme. Il convient de noter en particulier les efforts déployés par la PCAA pour remédier aux lacunes constatées en ce qui concerne ses capacités et ses compétences en matière de supervision de la sécurité, notamment afin de garantir la mise en place d'une structure organisationnelle appropriée, mais également une répartition des tâches cohérente, le recrutement et la conservation de personnel qualifié, un nombre suffisant d'inspecteurs qualifiés et un programme de formation approprié. En ce qui concerne notamment la direction normes de vol, la PCAA a annoncé que le nombre d'inspecteurs qualifiés était passé de 1 à 19, ce qui correspond au nombre requis pour la nouvelle répartition des tâches et pour les activités de supervision de la sécurité qui y sont associées.

(70) En outre, la PCAA a présenté les efforts consentis pour remédier aux lacunes en matière de gestion de la qualité constatées lors de la mission. Les mesures correctives prévoyaient la mise en place d'une section chargée du contrôle de la qualité dans chaque département, ainsi que d'un département central et indépendant dédié à l'assurance de la qualité pour l'ensemble de la PCAA. En outre, la PCAA a détaillé les efforts qu'elle a déployés pour améliorer son cadre réglementaire et procédural, notamment en ce qui concerne les activités visant à adapter sa législation nationale en matière d'aviation à la législation de l'UE dans les domaines des normes de vol et de l'octroi de licences au personnel, comme cela a déjà été le cas dans le domaine de la navigabilité.

(71) En ce qui concerne plus particulièrement le système de gestion de la sécurité de l'organisation, la PCAA a noté que les efforts en cours donnaient lieu, quoique lentement, à des résultats et des progrès, car tant le régulateur que les entités réglementées comprennent l'importance de passer progressivement d'une approche de la supervision de la sécurité fondée sur la conformité à une approche fondée sur les risques.

(72) Au cours de l'audition, le transporteur aérien *Fly Jinnah* a donné un aperçu de sa flotte et de ses liaisons actuelles, ainsi que des ressources et des installations disponibles. Il a décrit un ensemble d'outils logiciels permettant de gérer la plupart des fonctions principales, telles que la planification des vols et les séances d'information, l'analyse des données de vol, l'affectation de l'équipage, la planification des audits du système de gestion de la qualité et la gestion du maintien de la navigabilité. Le transporteur aérien a présenté les fonctions qui sont externalisées, telles que la formation de l'équipage, l'analyse des données de vol, la planification de l'équipage et la maintenance, la plupart d'entre elles étant externalisées à la compagnie *Air Arabia*. Il convient de noter tout particulièrement les propositions présentées afin de répondre aux observations relatives aux défauts décelés dans le système de gestion de la qualité du transporteur aérien.

(73) Sur la base de ses délibérations, le comité de la sécurité aérienne de l'UE a conclu qu'il convenait d'accorder une attention particulière au suivi continu de la situation et de l'évolution de la situation en matière de sécurité au Pakistan, grâce à l'organisation de réunions techniques régulières à Bruxelles avant chaque réunion du comité de la sécurité aérienne de l'UE et à des rapports réguliers sur les progrès accomplis par la PCAA. Il a en outre retenu la possibilité, si cela se justifie, d'inviter la PCAA à des auditions supplémentaires lors de futures réunions du comité de la sécurité aérienne de l'UE.

(74) La Commission a également souligné qu'il était nécessaire que le gouvernement assure un soutien continu et qu'il était important de maintenir une équipe dirigeante stable pour garantir le bon fonctionnement de la PCAA.

(75) 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.

(76) 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.

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

Transporteurs aériens de Sao Tomé-et-Principe

(78) En novembre 2009, les transporteurs aériens certifiés à Sao Tomé-et-Principe ont été inscrits sur la liste figurant à l'annexe A du règlement (CE) nº 474/2006 par le règlement (CE) nº 1144/2009 de la Commission ([10]).

(79) Par lettre du 19 décembre 2023, dans le cadre des activités de contrôle continu, la Commission a été informée par l'*Institut national de l'aviation civile de Sao Tomé-et-Principe* que le transporteur aérien *Africa's Connection* n'est plus certifié à Sao Tomé-et-Principe.

(80) Sur la base des critères communs fixés à l'annexe du règlement (CE) nº 2111/2005, la Commission considère qu'il y a lieu, en ce qui concerne les transporteurs aériens de Sao Tomé-et-Principe, de modifier la liste des transporteurs aériens qui font l'objet d'une interdiction d'exploitation au sein de l'Union afin de retirer *Africa's Connection* de la liste figurant à l'annexe A du règlement (CE) nº 474/2006.

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

Transporteurs aériens de la Sierra Leone

(82) Les transporteurs aériens de la Sierra Leone étaient inscrits sur la liste figurant à l'annexe A du règlement (CE) nº 474/2006.

(83) À la suite des résultats de l'audit réalisé en 2006 par l'OACI dans le cadre du programme universel d'audits de la supervision de la sécurité (USOAP) et sur la base des recommandations de l'OACI, l'Autorité de l'aviation civile de Sierra Leone (ci-après la «SLCAA») a lancé une procédure de radiation des aéronefs et de révocation des CTA délivrés aux transporteurs aériens de la Sierra Leone. La SLCAA a informé la Commission de l'achèvement de ce processus en mai 2020.

(84) Le 31 janvier 2024, à la demande de la Commission, la SLCAA a fourni des informations actualisées sur la situation de l'aviation civile en Sierra Leone, y compris des précisions sur les améliorations apportées par la SLCAA en matière de respect des normes de sécurité internationales, ainsi que sur l'ambition de relancer des activités liées à la certification et à la supervision de la sécurité des transporteurs aériens et des aéronefs.

(85) Compte tenu de l'absence d'aéronefs dans le registre national de la Sierra Leone et de l'absence de transporteurs aériens certifiés par la SLCAA, une réunion a été convoquée le 25 avril 2024 pour évoquer les plans de la SLCAA, dans le but éventuel de soutenir les changements à venir dans l'aviation civile en Sierra Leone. Des représentants de la Commission, de l'Agence, des États membres, de la SLCAA et du Parlement de Sierra Leone ont participé à cette réunion.

(86) Au cours de la réunion, la SLCAA a partagé les résultats de l'audit réalisé par l'OACI en 2023 dans le cadre de l'USOAP, présenté des plans visant à renforcer davantage ses capacités en matière de certification et de supervision de la sécurité et fourni des informations sur la signature, en mars 2024, d'un protocole d'accord avec l'Italie visant à établir une coopération technique entre la Sierra Leone et l'Italie. La SLCAA a également confirmé qu'elle avait été officiellement mandatée pour procéder à la certification de nouveaux transporteurs aériens, ainsi qu'à l'immatriculation d'aéronefs.

(87) La Commission prend acte des efforts déployés par la SLCAA pour se conformer aux normes de sécurité internationales et note le soutien constant du gouvernement de Sierra Leone. Elle reconnaît également la volonté de la SLCAA de continuer à développer, avec le soutien de l'Italie, les capacités nécessaires à l'immatriculation d'aéronefs, à la certification de transporteurs aériens et à la supervision des activités des transporteurs aériens qu'elle certifiera, conformément aux normes de sécurité internationales.

(88) Les dernières informations indiquent qu'à l'heure actuelle, la SLCAA n'a pas pu démontrer les capacités nécessaires à l'immatriculation d'aéronefs, à la certification de transporteurs aériens et à la supervision de la navigabilité et de l'exploitation de transporteurs aériens, conformément aux normes de sécurité internationales. Par conséquent, la Commission poursuivra les consultations avec la SLCAA et surveillera les nouvelles mesures prises par la SLCAA pour remédier à ces problèmes. Le cas échéant, la possibilité d'une mission d'évaluation sur place de l'Union sera envisagée lorsque les conditions seront remplies.

([10]) Règlement (CE) nº 1144/2009 de la Commission du 26 novembre 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 312 du 27.11.2009, p. 16, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2009/1144/oj).

(89) 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 Sierra Leone.

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

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

(92) 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 indispensable, dès lors, pour garantir la protection des informations sensibles et des voyageurs, que les décisions prises dans le cadre de la mise à jour de la liste des transporteurs aériens qui font l'objet d'une interdiction d'exploitation ou de restrictions d'exploitation au sein de l'Union entrent en vigueur immédiatement après leur adoption.

(93) Les mesures prévues par le présent règlement sont conformes à l'avis du comité de la sécurité aérienne de l'UE institué par l'article 15 du règlement (CE) nº 2111/2005,

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 30 mai 2024.

Par la Commission,
au nom de la présidente,
Adina VĂLEAN
Membre de la Commission

ANNEXE I

«*ANNEXE A*

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

Nom de personne morale du transporteur aérien figurant sur son CTA (et raison sociale si elle diffère)	Numéro de certificat de transporteur aérien (CTA) ou numéro de la licence d'exploitation	Code OACI à trois lettres	État de l'exploitant
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
BESTFLY AIRCRAFT MANAGEMENT	AO-015/15-06/17YYY	Inconnu	Angola
HELIANG	AO 007/11-08/18 YYY	Inconnu	Angola
SJL	AO-014/13-08/18YYY	Inconnu	Angola
SONAIR	AO-002/11-08/17 SOR	SOR	Angola
Tous les transporteurs aériens certifiés par les autorités de l'Arménie responsables de la surveillance réglementaire, notamment:			**Arménie**
AIR DILIJANS	AM CTA 065	NGT	Arménie
ARMENIAN AIRLINES	AM CTA 076	AAG	Arménie

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

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
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, 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	CTA N° 004	ERT	Érythrée
NASAIR ERITREA	CTA N° 005	NAS	Érythrée
Tous les transporteurs aériens certifiés par les autorités du Kirghizstan responsables de la surveillance réglementaire, notamment:			**Kirghizstan**
AERO NOMAD AIRLINES	57	ANK	Kirghizstan
AEROSTAN	08	BSC	Kirghizstan

Nom de personne morale du transporteur aérien figurant sur son CTA (et raison sociale si elle diffère)	Numéro de certificat de transporteur aérien (CTA) ou numéro de la licence d'exploitation	Code OACI à trois lettres	État de l'exploitant
AIR COMPANY AIR KG	50	KGC	Kirghizstan
AIRCOMPANY MOALEM AVIATION	56	AMA	Kirghizstan
AVIA TRAFFIC COMPANY	23	AVJ	Kirghizstan
CENTRAL ASIAN AVIATION SERVICES	58	KAS	Kirghizstan
FLYSKY AIRLINES	53	FSQ	Kirghizstan
GLOBAL 8 AIRLINES	59	Inconnu	Kirghizstan
HELI SKY	47	HAC	Kirghizstan
KAP.KG AIRCOMPANY	52	KGS	Kirghizstan
MAC.KG AIRLINES	61	MSK	Kirghizstan
SAPSAN AIRLINE	54	KGB	Kirghizstan
SKY JET	60	SJL	Kirghizstan
SKY KG AIRLINES	41	KGK	Kirghizstan
TRANS CARAVAN KG	55	TCK	Kirghizstan
TEZ JET	46	TEZ	Kirghizstan
Tous les transporteurs aériens certifiés par les autorités du Liberia responsables de la surveillance réglementaire			**Liberia**
Tous les transporteurs aériens certifiés par les autorités de la Libye responsables de la surveillance réglementaire, notamment:			**Libye**
AFRIQIYAH AIRWAYS	007/01	AAW	Libye
AIR LIBYA	004/01	TLR	Libye
AL MAHA AVIATION	030/18	Inconnu	Libye
BERNIQ AIRWAYS	032/21	BNL	Libye
BURAQ AIR	002/01	BRQ	Libye
GLOBAL AIR TRANSPORT	008/05	GAK	Libye
HALA AIRLINES	033/21	HTP	Libye
LIBYAN AIRLINES	001/01	LAA	Libye
LIBYAN WINGS AIRLINES	029/15	LWA	Libye
PETRO AIR	025/08	PEO	Libye
Tous les transporteurs aériens certifiés par les autorités du Népal responsables de la surveillance réglementaire, notamment:			**Népal**
AIR DYNASTY HELI. S.	035/2001	Inconnu	Népal

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
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 "AVIAS-VIASTAR-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 AIR-AIRLINES"	18	SVR	Russie
SOCIÉTÉ PAR ACTIONS ALROSA AIR COMPANY	230	DRU	Russie
SOCIÉTÉ PAR ACTIONS NORDS-TAR AIRLINES	452	TYA	Russie
SOCIÉTÉ PAR ACTIONS "RUSLINE"	225	RLU	Russie
SOCIÉTÉ PAR ACTIONS YAMAL AIR-LINES	142	LLM	Russie
SARL "NORD WIND"	516	NWS	Russie
SARL "AIRCOMPANY IKAR"	36	KAR	Russie
LTD. I FLY	533	RSY	Russie
SOCIÉTÉ À RESPONSABILITÉ LIMI-TÉE POBEDA AIRLINES	562	PBD	Russie
SOCIÉTÉ PUBLIQUE PAR ACTIONS "AEROFLOT - RUSSIAN AIRLINES"	1	AFL	Russie
SOCIÉTÉ PAR ACTIONS ROS-SIYA AIRLINES	2	SDM	Russie
SKOL AIRLINE LLC	228	CDV	Russie
SOCIÉTÉ PAR ACTIONS UTAIR AVIATION	6	UTA	Russie
Tous les transporteurs aériens certifiés par les autorités de Sao Tomé-et-Principe responsables de la surveillance réglementaire, notamment:			**Sao Tomé-et-Principe**
STP AIRWAYS	03/CTA/2006	STP	Sao Tomé-et-Principe
Tous les transporteurs aériens certifiés par les autorités de la Sierra Leone responsables de la surveillance réglementaire			**Sierra Leone**
Tous les transporteurs aériens certifiés par les autorités du Soudan responsables de la surveillance réglementaire, notamment:			**Soudan**
ALFA AIRLINES SD	54	AAJ	Soudan
BADR AIRLINES	35	BDR	Soudan
BLUE BIRD AVIATION	11	BLB	Soudan
ELDINDER AVIATION	8	DND	Soudan

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
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.AOC.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	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 pourraient être autorisés à exercer des droits de trafic en affrétant un appareil avec équipage appartenant à un transporteur aérien qui ne fait pas l'objet d'une interdiction d'exploitation, à condition que les normes de sécurité applicables soient respectées.