RÈGLEMENT D'EXÉCUTION (UE) 2020/1992 DE LA COMMISSION

du 2 décembre 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

(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 (l'«Agence») ont communiqué à la Commission, conformément à l'article 4, paragraphe 3, du règlement (CE) nº 2111/2005, des informations pertinentes pour la mise à jour de cette liste. Les pays tiers et les organisations internationales ont également fourni des informations pertinentes. Les informations fournies contribuent à déterminer si la liste doit être mise à jour.

(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 commentaires par écrit et de faire un exposé oral à la Commission et au comité institué par le règlement (CE) nº 2111/2005 du Parlement européen et du Conseil (le «comité de la sécurité aérienne de l'UE»).

(5) La Commission a tenu le comité de la sécurité aérienne informé des discussions conjointes en cours, dans le cadre du règlement (CE) nº 2111/2005 et du règlement (CE) nº 473/2006 de la Commission ([3]), avec les autorités compétentes et des transporteurs aériens des États suivants: Biélorussie, République dominicaine, Kazakhstan, Moldavie, Pakistan et Russie. 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: Arménie, Congo (Brazzaville), Guinée équatoriale, Indonésie et Kirghizstan.

(6) L'Agence a informé la Commission et le comité de la sécurité aérienne de l'UE concernant les évaluations techniques effectuées aux fins de l'évaluation initiale et de la surveillance continue des autorisations d'exploitant de pays tiers délivrées conformément aux dispositions du règlement (UE) nº 452/2014 de la Commission ([4]).

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

([2]) Règlement (CE) 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).

([3]) Règlement (CE) nº 473/2006 de la Commission du 22 mars 2006 portant sur les règles de mise en œuvre pour la liste communautaire des transporteurs aériens qui font l'objet d'une interdiction d'exploitation dans la Communauté visée au chapitre II du règlement (CE) nº 2111/2005 du Parlement européen et du Conseil (JO L 84 du 23.3.2006, p. 8).

([4]) Règlement (UE) nº 452/2014 de la Commission du 29 avril 2014 déterminant les exigences techniques et les procédures administratives applicables aux opérations aériennes conformément au règlement (CE) nº 216/2008 du Parlement européen et du Conseil (JO L 133 du 6.5.2014, p. 12).

(7) L'Agence a également présenté à la Commission et au comité de la sécurité aérienne de l'UE les conclusions de l'analyse des inspections au sol résultant de l'évaluation de la sécurité des aéronefs étrangers (Safety Assessment of Foreign Aircraft, ou «SAFA») effectuée dans le cadre du programme d'inspection au sol de l'Union européenne conformément aux dispositions du règlement (UE) nº 965/2012 de la Commission ([5]).

(8) De plus, l'Agence a informé la Commission et le comité de la sécurité aérienne de l'UE des projets d'assistance technique menés dans des pays tiers concernés par une interdiction d'exploitation au titre du règlement (CE) nº 474/2006. L'Agence a en outre fourni des informations concernant les plans et les demandes d'assistance technique et de coopération accrues afin de développer les capacités administratives et techniques des autorités de l'aviation civile dans les pays tiers, en vue de les aider à remédier aux cas de non-conformité aux normes de sécurité internationales applicables en matière d'aviation civile. Les États membres ont été invités à répondre à ces demandes sur une base bilatérale en coordination avec la Commission et l'Agence. À cet égard, la Commission a rappelé l'utilité de procurer à la communauté internationale de l'aviation, notamment dans le cadre du Partenariat pour l'assistance à la mise en œuvre de la sécurité aéronautique de l'Organisation de l'aviation civile internationale (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 autorisations d'exploitants de pays tiers, en fournissant notamment des statistiques sur les messages d'alerte relatifs aux transporteurs aériens faisant l'objet d'une interdiction d'exploitation.

Transporteurs aériens de l'Union

(10) À la suite de l'analyse, par l'Agence, d'informations recueillies lors d'inspections au sol effectuées sur les appareils de transporteurs aériens de l'Union, ainsi que d'inspections de normalisation effectuées par l'Agence, complétées par des informations tirées d'inspections et audits spécifiques effectués par des autorités aéronautiques nationales, plusieurs États membres ont imposé certaines mesures 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 dus au non-respect par des transporteurs aériens de l'Union des normes de sécurité applicables.

Transporteurs aériens de la Biélorussie

(12) Les transporteurs aériens de la Biélorussie n'ont jamais été inscrits sur la liste figurant à l'annexe A ou à l'annexe B du règlement (CE) nº 474/2006.

(13) La Commission a continué de suivre les progrès accomplis par l'autorité compétente de la Biélorussie, à savoir le département de l'aviation de Biélorussie (l'«AD-BLR»), dans le renforcement de ses capacités visant à garantir que les activités des transporteurs aériens certifiés en Biélorussie sont menées conformément aux normes de sécurité internationales.

(14) Le 8 octobre 2020, la Commission, l'Agence et des représentants de l'AD-BLR ont tenu une réunion technique afin de discuter des mesures prises par l'AD-BLR, y compris celles qui répondent aux préoccupations de sécurité exprimées par l'Agence à l'issue de ses évaluations techniques effectuées aux fins de l'évaluation initiale et de la surveillance continue des autorisations d'exploitant de pays tiers délivrées conformément au règlement (UE) nº 452/2014 de la Commission.

(15) Au cours de cette réunion, l'AD-BLR a fourni des informations sur sa nouvelle structure organisationnelle, notamment sur le recrutement et la formation du personnel, le fonctionnement de son service qualité, le statut de la recertification des transporteurs aériens certifiés par l'AD-BLR et les limitations temporaires qu'il a imposées à certains transporteurs aériens, ainsi que les activités menées dans le cadre de son programme de surveillance. L'AD-BLR a également noté que la mise en œuvre du plan de mesures correctives élaboré en réponse aux manquements constatés lors de la mission d'évaluation sur place de l'Union de mars 2019 était achevée.

([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).

(16) Le 17 novembre 2020, la Commission a communiqué au comité de la sécurité aérienne de l'UE les explications fournies par l'AD-BLR. Sur cette base, même s'il existe, en ce qui concerne certains transporteurs aériens certifiés par l'AD-BLR, des lacunes qui doivent être corrigées, telles que l'absence d'adaptation du programme d'entretien au type d'exploitation de l'aéronef, ou des déficiences constatées dans la gestion des éléments «à temps limite» («hard time») et «à vie limitée» («life time»), elles ne justifient pas l'inscription de ces transporteurs aériens sur la liste figurant à l'annexe A du règlement (CE) nº 474/2006.

(17) Par conséquent, 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 ce stade, en ce qui concerne les transporteurs aériens de la Biélorussie, de modifier la liste des transporteurs aériens qui font l'objet d'une interdiction d'exploitation au sein de l'Union.

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

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

Transporteurs aériens de la République dominicaine

(20) Les transporteurs aériens de la République dominicaine n'ont jamais été inscrits sur la liste figurant à l'annexe A ou B du règlement (CE) nº 474/2006.

(21) Une mission d'évaluation sur place de l'Union a été effectuée du 27 au 31 janvier 2020 par des représentants de la Commission, de l'Agence et des États membres en République dominicaine, dans les bureaux de l'Instituto Dominicano de Aviación Civil (l'«IDAC»). Si les résultats de cette visite ont montré que l'IDAC disposait des capacités nécessaires pour superviser les activités aériennes en République dominicaine, un certain nombre de faiblesses ont été relevées dans le système de surveillance de la sécurité. Ces faiblesses ne posent cependant pas de problèmes immédiats en matière de sécurité. L'IDAC a élaboré un plan de mesures correctives pour remédier aux lacunes constatées et l'a transmis à la Commission le 15 avril 2020.

(22) Le 4 novembre 2020, l'IDAC a présenté un rapport sur l'état d'avancement de la mise en œuvre de son plan de mesures correctives. Ce rapport d'avancement a fourni des informations détaillées concernant chaque lacune détectée, telles que l'analyse des causes profondes, les mesures correctives mises en œuvre et leurs progrès, les différentes tâches prévues par chaque mesure et leur état d'avancement, ainsi qu'un suivi détaillé. L'IDAC estime que son plan de mesures correctives est mis en œuvre à 87,66 %.

(23) Sur la base de ce rapport, la Commission estime qu'à ce stade, l'IDAC dispose de la capacité et de la volonté nécessaires pour remédier aux manquements en matière de sécurité constatés lors de la visite et qu'elle met effectivement en œuvre son plan d'action. Pour ces motifs, le comité de la sécurité aérienne de l'UE n'avait pas besoin d'organiser une audition de l'IDAC.

(24) Par conséquent, 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 ce stade, en ce qui concerne les transporteurs aériens de la République dominicaine, de modifier la liste des transporteurs aériens qui font l'objet d'une interdiction d'exploitation au sein de l'Union.

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

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

Transporteurs aériens du Kazakhstan

(27) Les transporteurs aériens du Kazakhstan ont été retirés de la liste figurant à l'annexe A du règlement (CE) nº 474/2006 en 2016 ([6]).

(28) En février 2020, en raison d'une baisse apparente de la surveillance de la sécurité par les autorités compétentes du Kazakhstan, la Commission a ouvert des consultations en application de l'article 3, paragraphe 2, du règlement (CE) nº 473/2006. Le comité de la sécurité aérienne de l'UE a obtenu une vue d'ensemble de la situation en matière de surveillance de la sécurité au Kazakhstan lors de la réunion de mai 2020.

(29) Dans le prolongement de la réunion du comité de la sécurité aérienne de l'UE de mai 2020, la Commission et l'Agence ont maintenu un contact permanent avec le comité de l'aviation civile du Kazakhstan (le «CAC KZ») et l'administration de l'aviation du Kazakhstan «Kazakhstan Joint Stock Company» (l'«AAK») afin de recueillir des données et des informations supplémentaires. La Commission a notamment demandé des informations concernant la révocation par l'AAK du certificat de transporteur aérien (le «CTA») de *Sigma Airlines* pour des raisons de sécurité.

(30) Le 16 octobre 2020, une réunion a eu lieu entre la Commission, l'Agence, les États membres et des représentants du CAC KZ et de l'AAK. L'AAK a fourni une vue d'ensemble complète de ses fonctions, de ses activités de surveillance de la sécurité et communiqué la liste mise à jour des titulaires de CTA, des aéronefs immatriculés, des accidents, des incidents et événements d'aviation graves, et de ses mesures d'exécution. Elle a également présenté un aperçu de ses activités de surveillance, ses plans de recrutement et de formation de personnel technique, et son approche stratégique du développement technique dans le cadre du renforcement des capacités en matière de sécurité aérienne. En outre, l'AAK a donné des informations concernant l'élaboration de procédures de surveillance supplémentaires, l'amélioration de la mise en œuvre du programme de surveillance en matière de sécurité et les mesures prises pour la mise en œuvre d'un système de gestion de la qualité.

(31) L'AAK a expliqué que, conjointement avec la CAC KZ, elle prenait des mesures pour améliorer la surveillance de la sécurité au Kazakhstan, dont une modification nécessaire du cadre juridique national afin d'obtenir une meilleure séparation fonctionnelle entre les deux autorités aéronautiques compétentes (AAK et CAC KZ).

(32) Sur la base des informations actuellement disponibles, y compris les évaluations des autorisations d'exploitant de pays tiers effectuées par l'Agence et les informations fournies par l'AAK tant avant qu'au cours de la réunion du 16 octobre 2020, il apparaît que des efforts importants sont entrepris pour remédier à la situation en matière de sécurité au Kazakhstan et qu'il en résulte des progrès notables. Tout en prenant bonne note des mesures prises à ce jour, la Commission continuera de suivre et d'évaluer l'évolution de la situation. Dans ces conditions, la Commission a l'intention de procéder, avec l'aide de l'Agence et des États membres, à une mission d'évaluation sur place de l'Union au Kazakhstan.

(33) À la lumière des éléments susmentionnés concernant les mesures prises par l'AAK et le CAC KZ et sur la base des critères communs fixés à l'annexe du règlement (CE) nº 2111/2005, la Commission considère dès lors qu'il n'y a pas lieu à ce stade, en ce qui concerne les transporteurs aériens du Kazakhstan, de modifier la liste des transporteurs aériens qui font l'objet d'une interdiction d'exploitation au sein de l'Union.

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

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

Transporteurs aériens de la Moldavie

(36) Les transporteurs aériens de la Moldavie, à l'exception des trois transporteurs aériens *Air Moldova*, *Fly One* et *Aerotranscargo*, ont été inscrits sur la liste de l'annexe A du règlement (CE) nº 474/2006 en 2019 ([7]).

([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).

([7]) 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).

(37) Le 23 juillet 2020, à la demande de la Moldavie et dans le cadre d'activités de contrôle continu, la Commission et des représentants de l'autorité de l'aviation civile de Moldavie (la «CAAM») ont tenu une réunion au cours de laquelle la CAAM a fourni un aperçu de ses fonctions, y compris les principes de base applicables à ses activités de surveillance en matière de sécurité. D'autres informations fournies par la CAAM comprenaient une présentation générale de l'évolution de la situation et de l'état d'avancement de son plan de mesures correctives tenant compte des observations et recommandations formulées à la suite de la mission d'évaluation sur place effectuée par l'Union en février 2019.

(38) En outre, le 31 juillet 2020, à la suite de la réunion technique, la CAAM a fourni des informations supplémentaires sur les progrès réalisés en ce qui concerne le plan de mesures correctives visant à remédier aux manquements en matière de sécurité constatés par l'équipe d'évaluation sur place de l'Union. Sur la base des informations fournies, il semble que la CAAM ait accompli des progrès dans la mise en œuvre des normes de sécurité internationales. Toutefois, à l'heure actuelle, il n'existe pas suffisamment d'éléments justifiant la levée des restrictions d'exploitation imposées aux transporteurs aériens de la Moldavie. Les informations fournies sur les améliorations apportées devraient faire l'objet d'une vérification plus approfondie, de préférence lors d'une mission d'évaluation sur place de l'Union en Moldavie.

(39) Par conséquent, sur la base des critères communs fixés à l'annexe du règlement (CE) n° 2111/2005, la Commission considère qu'il n'y a pas lieu à ce stade, en ce qui concerne les transporteurs aériens de la Moldavie, de modifier la liste des transporteurs aériens qui font l'objet d'une interdiction d'exploitation au sein de l'Union.

(40) Les États membres devraient continuer de contrôler le respect effectif, par les transporteurs aériens certifiés en Moldavie, des normes de sécurité internationales applicables en accordant la priorité aux inspections au sol de tous ces transporteurs, conformément au règlement (UE) n° 965/2012.

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

Transporteurs aériens du Pakistan

(42) *Pakistan International Airlines* a été inscrite sur la liste de l'annexe B du règlement (CE) n° 474/2006 en mars 2007 ([8]) puis retirée de cette liste en novembre 2007 ([9]).

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

(44) De ce fait, et compte tenu également de l'absence de mise en œuvre effective d'un système de gestion de la sécurité, l'Agence a suspendu les autorisations d'exploitant de pays tiers de *Pakistan International Airlines* et de *Vision Air* avec effet au 1er juillet 2020. L'absence patente de surveillance efficace de la part de la PCAA conformément aux normes de sécurité internationales a contribué à cette décision.

(45) Le 1er juillet 2020, la Commission a entamé des consultations avec la PCAA en application de l'article 3, paragraphe 2, du règlement (CE) n° 473/2006. La Commission a demandé à la PCAA de fournir des informations sur sa réponse à la déclaration du ministre fédéral. En particulier, la Commission a demandé des informations sur la surveillance des transporteurs aériens enregistrés au Pakistan, concernant notamment leurs systèmes de gestion de la sécurité, ainsi que des éléments prouvant qu'une situation similaire ne se produit pas dans d'autres secteurs, tels que la certification des équipages de cabine ou l'octroi de licences aux ingénieurs de maintenance.

(46) Les 9 juillet et 25 septembre 2020, des réunions techniques ont eu lieu avec la PCAA afin de discuter des informations fournies et des mesures prises.

(47) La PCAA s'est montrée coopérative et transparente dans ses relations avec la Commission. Elle a informé la Commission que son examen de la situation a finalement conduit à la révocation ou à la suspension des licences frauduleuses, ainsi qu'à la décision de cesser de délivrer de nouvelles licences à compter de la fin juin 2020. La PCAA a également indiqué que de nouvelles règles dans le domaine de l'aviation avaient été mises en place pour

([8]) Règlement (CE) n° 235/2007 de la Commission du 5 mars 2007 modifiant le règlement (CE) n° 474/2006 établissant la liste communautaire des transporteurs aériens qui font l'objet d'une interdiction d'exploitation dans la Communauté (JO L 66 du 6.3.2007, p. 3).

([9]) Règlement (CE) n° 1400/2007 de la Commission du 28 novembre 2007 modifiant le règlement (CE) n° 474/2006 établissant la liste communautaire des transporteurs aériens qui font l'objet d'une interdiction d'exploitation dans la Communauté (JO L 311 du 29.11.2007, p. 12).

résoudre les problèmes constatés et que des mesures d'exécution avaient été prises le cas échéant. En ce qui concerne la surveillance des systèmes de gestion de la sécurité, la PCAA a admis que sa mise en œuvre n'en était qu'à ses débuts. Il apparaît que la PCAA doit encore déterminer quelles sont les causes profondes de ses problèmes et les traiter de manière durable.

(48) Sur la base des informations actuellement disponibles, y compris les informations relatives à l'évaluation de l'autorisation d'exploitant de pays tiers, il est manifeste que la PCAA déploie des efforts considérables pour mettre en œuvre les mesures correctives nécessaires pour remédier à la situation en matière de sécurité constatée au Pakistan. Tout en prenant bonne note des mesures prises à ce jour, la Commission continuera de suivre et d'évaluer l'évolution de la situation. Dans ces conditions, la Commission a l'intention de procéder, avec l'aide de l'Agence et des États membres, à une mission d'évaluation sur place de l'Union au Kazakhstan.

(49) À la lumière des éléments susmentionnés concernant les mesures prises par la PCAA et sur la base des critères communs fixés à l'annexe du règlement (CE) n° 2111/2005, la Commission considère dès lors qu'il n'y a pas lieu à ce stade, en ce qui concerne les transporteurs aériens du Pakistan, de modifier la liste des transporteurs aériens qui font l'objet d'une interdiction d'exploitation au sein de l'Union.

(50) 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 tous ces transporteurs, conformément au règlement (UE) n° 965/2012.

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

Transporteurs aériens de la Russie

(52) La Commission, l'Agence et les autorités compétentes des États membres ont continué de surveiller étroitement les performances en matière de sécurité des transporteurs aériens certifiés en Russie et exerçant des activités au sein de l'Union, notamment en accordant la priorité aux inspections au sol effectuées sur certains transporteurs aériens russes conformément au règlement (UE) n° 965/2012.

(53) Le 22 octobre 2020, des représentants de la Commission et de l'Agence ont rencontré des représentants de l'Agence fédérale du transport aérien de la Fédération de Russie (la «FATA») afin d'examiner les performances en matière de sécurité des transporteurs aériens certifiés en Russie, sur la base des rapports d'inspections au sol réalisées entre le 15 avril 2019 et le 15 octobre 2020, et de recenser les cas où la FATA devrait renforcer ses activités de surveillance.

(54) L'examen des résultats des inspections au sol effectuées dans le cadre du programme SAFA auprès des transporteurs aériens certifiés en Russie n'a révélé aucun manquement grave ou récurrent en matière de sécurité.

(55) Compte tenu des informations dont elle dispose actuellement, et notamment des renseignements fournis par la FATA lors de la réunion, la Commission considère qu'à ce stade, la FATA dispose de la capacité et de la volonté nécessaires pour remédier aux manquements en matière de sécurité. Pour ces raisons, il n'y avait pas lieu d'organiser une audition des autorités aéronautiques russes ni d'aucun transporteur aérien certifié en Russie devant le comité de la sécurité aérienne de l'UE.

(56) Par conséquent, sur la base des critères communs fixés à l'annexe du règlement (CE) n° 2111/2005, la Commission considère qu'il n'y a pas lieu, à ce stade, de modifier la liste des transporteurs aériens qui font l'objet d'une interdiction d'exploitation au sein de l'Union pour y inclure des transporteurs aériens de la Russie.

(57) Les États membres devraient continuer de contrôler le respect effectif, par certains transporteurs aériens de la Russie, des normes de sécurité internationales applicables en accordant la priorité aux inspections au sol effectuées conformément au règlement (UE) n° 965/2012.

(58) Si ces inspections détectent un risque imminent en matière de sécurité dû au non-respect des normes de sécurité internationales, la Commission pourrait imposer une interdiction d'exploitation aux transporteurs aériens certifiés en Russie concernés et les inscrire sur les listes figurant à l'annexe A ou à l'annexe B du règlement (CE) n° 474/2006.

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

(60) 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 soient publiées et entrent en vigueur immédiatement après leur adoption.

(61) Les mesures prévues dans le présent règlement sont conformes à l'avis du comité de la sécurité aérienne de l'UE institué par le 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 2 décembre 2020.

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

ANNEXE I

«*ANNEXE A*

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

Nom de personne morale du transporteur aérien figurant sur son CTA (et raison sociale si elle diffère)	Numéro de certificat de transporteur aérien ("CTA") ou numéro de la licence d'exploitation	Code OACI à trois lettres	État de l'exploitant
AVIOR AIRLINES	ROI-RNR-011	ROI	Venezuela
BLUE WING AIRLINES	SRBWA-01/2002	BWI	Suriname
IRAN ASEMAN AIRLINES	FS-102	IRC	Iran
IRAQI AIRWAYS	001	IAW	Iraq
MED-VIEW AIRLINE	MVA/CTA/10-12/05	MEV	Nigeria
AIR ZIMBABWE (PVT)	177/04	AZW	Zimbabwe
Tous les transporteurs aériens certifiés par les autorités de l'Afghanistan responsables de la surveillance réglementaire, notamment:			**Afghanistan**
ARIANA AFGHAN AIRLINES	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*), à savoir:			**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 d'Arménie responsables de la surveillance réglementaire, à savoir:			**Arménie**
AIRCOMPANY ARMENIA	AM CTA 065	NGT	Arménie
ARMENIA AIRWAYS	AM CTA 063	AMW	Arménie
ARMENIAN HELICOPTERS	AM CTA 067	KAV	Arménie

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

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
ATLANTIS ARMENIAN AIRLINES	AM CTA 068	AEU	Arménie
ATLANTIS EUROPEAN AIRWAYS	AM CTA 017	LUR	Arménie
MARS AVIA	AM CTA 066	MRS	Arménie
SKYBALL	AM CTA 069	s.o.	Arménie
Tous les transporteurs aériens certifiés par les autorités du Congo (Brazzaville) responsables de la surveillance réglementaire, à savoir:			**Congo (Brazzaville)**
CANADIAN AIRWAYS CONGO	CG-CTA 006	Inconnu	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)**
AIR FAST CONGO	AAC/DG/OPS-09/03	Inconnu	République démocratique du Congo (RDC)
AIR KATANGA	AAC/DG/OPS-09/08	Inconnu	République démocratique du Congo (RDC)
BUSY BEE CONGO	AAC/DG/OPS-09/04	Inconnu	République démocratique du Congo (RDC)
COMPAGNIE AFRICAINE D'AVIATION (CAA)	AAC/DG/OPS-09/02	Inconnu	République démocratique du Congo (RDC)
CONGO AIRWAYS	AAC/DG/OPS-09/01	Inconnu	République démocratique du Congo (RDC)
KIN AVIA	AAC/DG/OPS-09/10	Inconnu	République démocratique du Congo (RDC)
MALU AVIATION	AAC/DG/OPS-09/05	Inconnu	République démocratique du Congo (RDC)
SERVE AIR CARGO	AAC/DG/OPS-09/07	Inconnu	République démocratique du Congo (RDC)
SWALA AVIATION	AAC/DG/OPS-09/06	Inconnu	République démocratique du Congo (RDC)

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
MWANT JET	AAC/DG/OPS-09/09	Inconnu	République démocratique du Congo (RDC)
Tous les transporteurs aériens certifiés par les autorités de Djibouti responsables de la surveillance réglementaire, à savoir:			**Djibouti**
DAALLO AIRLINES	Inconnu	DAO	Djibouti
Tous les transporteurs aériens certifiés par les autorités de Guinée équatoriale responsables de la surveillance réglementaire, à savoir:			**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, à savoir:			**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**
AIR COMPANY AIR KG	50	Inconnu	Kirghizstan
AIR MANAS	17	MBB	Kirghizstan
AVIA TRAFFIC COMPANY	23	AVJ	Kirghizstan
SKY KG AIRLINES	41	KGK	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, à savoir:			**Libye**
AFRIQIYAH AIRWAYS	007/01	AAW	Libye
AIR LIBYA	004/01	TLR	Libye
AL MAHA AVIATION	030/18	Inconnu	Libye

Nom de personne morale du transporteur aérien figurant sur son CTA (et raison sociale si elle diffère)	Numéro de certificat de transporteur aérien ("CTA") ou numéro de la licence d'exploitation	Code OACI à trois lettres	État de l'exploitant
BURAQ AIR	002/01	BRQ	Libye
GLOBAL AVIATION AND SERVICES	008/05	GAK	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 de la Moldavie responsables de la surveillance réglementaire (à l'exception d'*Air Moldova*, de *Fly One* et d'*Aerotranscargo*), à savoir:			**Moldavie**
Î.M "VALAN ICC" SRL	MD009	VLN	Moldavie
CA "AIM AIR" SRL	MD015	AAM	Moldavie
CA "AIR STORK" SRL	MD018	MSB	Moldavie
Î M "MEGAVIATION" SRL	MD019	ARM	Moldavie
CA "PECOTOX-AIR" SRL	MD020	PXA	Moldavie
CA "TERRA AVIA" SRL	MD022	TVR	Moldavie
CA "FLY PRO" SRL	MD023	PVV	Moldavie
Tous les transporteurs aériens certifiés par les autorités du Népal responsables de la surveillance réglementaire, à savoir:			**Népal**
AIR DYNASTY HELI. S.	035/2001	Inconnu	Népal
ALTITUDE AIR	085/2016	Inconnu	Népal
BUDDHA AIR	014/1996	BHA	Népal
FISHTAIL AIR	017/2001	Inconnu	Népal
SUMMIT AIR	064/2010	Inconnu	Népal
HELI EVEEST	086/2016	Inconnu	Népal
HIMALAYA AIRLINES	084/2015	HIM	Népal
KAILASH HELICOPTER SERVICES	087/2018	Inconnu	Népal
MAKALU AIR	057 A/2009	Inconnu	Népal
MANANG AIR PVT	082/2014	Inconnu	Népal
MOUNTAIN HELICOPTERS	055/2009	Inconnu	Népal
PRABHU HELICOPTERS	081/2013	Inconnu	Népal
NEPAL AIRLINES CORPORATION	003/2000	RNA	Népal

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
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
Tous les transporteurs aériens certifiés par les autorités de Sao Tomé-et-Principe responsables de la surveillance réglementaire, à savoir:			**Sao Tomé-et-Principe**
AFRICA'S CONNECTION	10/CTA/2008	ACH	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, à savoir:			**Soudan**
ALFA AIRLINES SD	54	AAJ	Soudan
BADR AIRLINES	35	BDR	Soudan
BLUE BIRD AVIATION	11	BLB	Soudan
ELDINDER AVIATION	8	DND	Soudan
GREEN FLAG AVIATION	17	GNF	Soudan
HELEJETIC AIR	57	HJT	Soudan
KATA AIR TRANSPORT	9	KTV	Soudan
KUSH AVIATION CO.	60	KUH	Soudan
NOVA AIRWAYS	46	NOV	Soudan
SUDAN AIRWAYS CO.	1	SUD	Soudan
SUN AIR	51	SNR	Soudan
TARCO AIR	56	TRQ	Soudan»

ANNEXE II

«*ANNEXE B*

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

Nom de personne morale du transporteur aérien figurant sur son CTA (et raison sociale si elle diffère)	Numéro de certificat de transporteur aérien (CTA)	Code OACI à trois lettres	État de l'exploitant	Type d'appareil faisant l'objet de la restriction	Numéro(s) d'immatriculation et, si possible, numéro(s) de série des appareils faisant l'objet de la restriction	État d'immatriculation
AIR SERVICE COMORES	06-819/TA-15/DGACM	KMD	Comores	Toute la flotte sauf: LET 410 UVP.	Toute la flotte sauf: D6-CAM (851336).	Comores
IRAN AIR	FS100	IRA	Iran	Tous les appareils de type Fokker F100 et de type Boeing B747	Appareils de type Fokker F100, comme indiqué sur le CTA; appareils de type Boeing B747, comme indiqué sur le CTA.	Iran
AIR KORYO	GAC-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 figurant à l'annexe B pourraient être autorisés à exercer des droits de trafic en affrétant un appareil avec équipage appartenant à un transporteur aérien qui ne fait pas l'objet d'une interdiction d'exploitation, à condition que les normes de sécurité applicables soient respectées.