Journal officiel
de l'Union européenne

FR
Série L

2026/1317

10.6.2026

RÈGLEMENT D'EXÉCUTION (UE) 2026/1317 DE LA COMMISSION

du 8 juin 2026

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

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

LA COMMISSION EUROPÉENNE,

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

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

considérant ce qui suit:

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

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

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

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

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

([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/2023/660/oj.

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

(7) L'Agence a également présenté à la Commission et au comité de la sécurité aérienne de l'UE les conclusions de l'analyse des inspections au sol effectuées dans le cadre du programme d'évaluation de la sécurité des aéronefs étrangers (ci-après «SAFA») conformément aux dispositions du règlement (UE) nº 965/2012 de la Commission ([5]).

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

(9) Eurocontrol a fait le point, pour la Commission et le comité de la sécurité aérienne de l'UE, sur la mise en place de la fonction d'alerte SAFA et du système d'alerte relatif aux exploitants de pays tiers, en fournissant notamment des statistiques sur les messages d'alerte relatifs aux transporteurs aériens faisant l'objet d'une interdiction d'exploitation.

Transporteurs aériens de l'Union

(10) À la suite de l'analyse, par l'Agence, des informations recueillies lors des inspections au sol effectuées sur les appareils de transporteurs aériens de l'Union, ainsi que d'inspections de normalisation effectuées par l'Agence, complétées par des informations tirées d'inspections et audits spécifiques effectués par des autorités aéronautiques nationales, les États membres ont imposé certaines mesures correctives et d'exécution et en ont informé la Commission et le comité de la sécurité aérienne de l'UE.

(11) Les États membres ont réaffirmé qu'ils étaient prêts à intervenir en conséquence au cas où les informations pertinentes quant à la sécurité indiqueraient l'existence de risques imminents en matière de sécurité résultant du non-respect de normes de sécurité applicables par des transporteurs aériens de l'Union.

Transporteurs aériens de l'Algérie

(12) Les transporteurs aériens certifiés en Algérie 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) *AIR EXPRESS ALGERIA* a demandé une autorisation d'exploitant de pays tiers le 2 juin 2025. L'Agence a examiné la demande d'autorisation d'exploitant de pays tiers d'*AIR EXPRESS ALGERIA* conformément aux exigences énoncées dans le règlement (UE) nº 452/2014 de la Commission.

(14) Dans le cadre de son évaluation, l'Agence a fait part de ses préoccupations quant au fait qu'*AIR EXPRESS ALGERIA* n'était pas en mesure de répondre aux manquements de sécurité recensés. Elle a notamment constaté qu'*AIR EXPRESS ALGERIA* n'avait pas produit de preuves vérifiables qu'elle poursuivait un programme de formation de l'équipage de conduite.

(15) Le 19 décembre 2025, l'Agence a informé *AIR EXPRESS ALGERIA* de sa décision défavorable, pour des raisons de sécurité, concernant la procédure de demande d'autorisation d'exploitant de pays tiers du transporteur aérien.

([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.

(16) Par lettre datée du 4 mars 2026, la Commission a informé *AIR EXPRESS ALGERIA*, ainsi que l'Agence nationale de l'aviation civile d'Algérie (ci-après l'«*ANAC Algérie*'), que, compte tenu de l'issue négative de la procédure de demande d'autorisation d'exploitant de pays tiers d'*AIR EXPRESS ALGERIA* pour des raisons de sécurité, y compris l'incapacité du transporteur aérien à présenter un plan de mesures correctives acceptable (ci-après le «PMC»), le cas d'*AIR EXPRESS ALGERIA* avait été inscrit à l'ordre du jour de la réunion du comité de la sécurité aérienne de l'UE qui devait se tenir entre le 19 et le 21 mai 2026. Tant *AIR EXPRESS ALGERIA* que l'ANAC Algérie auraient la possibilité d'être entendues par le comité de la sécurité aérienne de l'UE conformément à l'article 7 du règlement (CE) nº 2111/2005.

(17) Au cours de l'audition, qui a eu lieu le 19 mai 2026, l'ANAC Algérie a donné un aperçu des progrès en cours en Algérie concernant la surveillance de l'aviation civile, en soulignant que, depuis juillet 2023, elle assume les rôles et responsabilités de son prédécesseur, la direction de l'aéronautique et de la météorologie, qui agissait auparavant en tant qu'autorité de l'aviation civile. Certaines activités de surveillance sont toutefois menées par l'entité *VERITAL*, conformément à un mandat délégué, sous la supervision et la responsabilité de l'ANAC Algérie.

(18) En tant qu'organisme financièrement autonome, l'ANAC Algérie s'est engagée à renforcer sa capacité de surveillance afin d'améliorer la sécurité aérienne et le respect de la réglementation. Cet engagement est directement lié aux résultats de l'audit du programme universel d'évaluation de la supervision de la sécurité (USOAP) de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) réalisé en février 2025. L'audit a révélé de graves manquements de l'Algérie aux obligations relatives à la délivrance des licences, certificats, autorisations et agréments, aux exigences en matière de surveillance et à la résolution des problèmes de sécurité.

(19) L'ANAC Algérie a confirmé que le niveau actuel déclaré de mise en œuvre des PMC, soumis à l'OACI et approuvés par celle-ci, visant à remédier aux manquements constatés dans les domaines de l'exploitation, de l'octroi de licences au personnel et de la navigabilité, est de 12 %. Elle a également indiqué que les améliorations dans ces domaines devaient s'accompagner du recrutement de personnel technique dûment qualifié, ainsi que de personnel administratif supplémentaire.

(20) En ce qui concerne plus particulièrement *AIR EXPRESS ALGERIA*, l'ANAC algérienne a reconnu une convergence entre certains manquements constatés par l'Agence au cours de la procédure de demande d'autorisation d'exploitant de pays tiers et ceux détectés par l'ANAC algérienne dans le cadre de ses propres activités de supervision de la sécurité menées en 2025. Cela étant, l'ANAC Algérie n'a pas précisé, lors de l'audition, la nature des manquements constatés et les mesures correctives prises. L'ANAC Algérie a également confirmé qu'*AIR EXPRESS ALGERIA* avait présenté sa demande d'autorisation d'exploitant de pays tiers malgré l'existence de cas de non-conformité non encore résolus.

(21) Compte tenu des faiblesses systémiques relevées par l'Agence au sein d'*AIR EXPRESS ALGERIA*, l'ANAC Algérie a indiqué qu'elle avait décidé de placer le transporteur aérien sous surveillance renforcée. Bien qu'elle ait mis en avant une augmentation du nombre d'inspections comme preuve de cette surveillance accrue, elle n'a pas démontré comment ces inspections avaient été améliorées sur le plan qualitatif, en particulier à la lumière des manquements préexistants importants mis en évidence par l'OACI.

(22) Dans ses observations finales, l'ANAC Algérie a déclaré que tous les manquements constatés par l'Agence au cours de la procédure de demande d'autorisation d'exploitant de pays tiers avaient été entièrement corrigés, à l'exception de la constatation nécessitant la création d'un service chargé du contrôle de la conformité, dont la mise en place est prévue pour septembre 2026. Cette déclaration a ensuite été contredite par *AIR EXPRESS ALGERIA* lors de sa propre audition, au cours de laquelle le transporteur aérien a indiqué que les mesures correctives correspondant aux constatations recensées ne seraient pas mises en œuvre avant la fin de 2026, ce qui a jeté un doute supplémentaire sur la connaissance de la situation par l'ANAC Algérie et sur sa capacité de surveillance.

(23) Lors son audition, *AIR EXPRESS ALGERIA* a commencé par indiquer qu'elle n'avait contesté aucune des constatations faites par l'Agence au cours de la procédure de demande d'autorisation d'exploitant de pays tiers. Elle a ensuite fourni au comité de la sécurité aérienne de l'UE une vue d'ensemble des mesures prises pour soutenir une approche globale et systématique visant à répondre aux constatations de l'Agence, notamment en ce qui concerne le non-respect significatif relatif à la poursuite d'un programme de formation des équipages de conduite.

(24) Malgré des demandes répétées au cours de l'audition concernant les mesures prises pour remédier à l'important manquement en matière de sécurité constaté eu égard au programme de formation des équipages de conduite, *AIR EXPRESS ALGERIA* n'a pas fourni d'explications suffisantes sur l'absence de programme de formation, l'absence de dossiers de formation en vol et l'absence de plan de formation visant à garantir que tous les membres de l'équipage de conduite reçoivent une formation en temps utile conformément au programme révisé. Par conséquent, *AIR EXPRESS ALGERIA* n'a pas démontré qu'à ce stade, tous les pilotes assurant des vols sont pleinement qualifiés conformément aux normes de sécurité internationales.

(25) Qui plus est, lorsque l'Agence a rejeté la demande d'autorisation d'exploitant de pays tiers en décembre 2025, huit autres constatations étaient toujours irrésolues parce que le PMC d'*AIR EXPRESS ALGERIA* reposait sur une analyse des causes profondes incorrecte. Au cours de l'audition, la compagnie aérienne n'a pas pu démontrer qu'elle avait corrigé l'analyse des causes profondes et que ses mesures correctives et préventives étaient suffisamment solides pour empêcher que les manquements en matière de sécurité ne se reproduisent.

(26) Il convient de noter en particulier la révélation selon laquelle plusieurs vols d'évacuation sanitaire vers l'UE ont été effectués à tort en vertu des règles de l'aviation générale, alors que de tels vols relèvent du champ d'application de la réglementation sur le transport aérien commercial et nécessitent donc une autorisation d'exploitant de pays tiers.

(27) Cette extension à des activités internationales, et la nécessité de respecter les normes de sécurité internationales, constituent un facteur déterminant qui doit être pleinement intégré dans les plans d'exploitation du transporteur aérien. Elle fait également ressortir la nécessité d'une autorité de l'aviation civile dotée de capacités solides à même de garantir le respect durable des normes de sécurité internationales, une exigence qui, à ce jour, n'a pas été suffisamment démontrée, comme en attestent les conclusions de l'audit USOAP de l'OACI de 2025 concernant l'ANAC Algérie.

(28) *AIR EXPRESS ALGERIA* conclut en déclarant que son objectif est de remédier à tous les manquements relevés par l'Agence d'ici la fin de 2026. Toutefois, la mise en œuvre tardive de mesures essentielles, telles que la mise en place d'un service de contrôle de la conformité, continue d'exposer le transporteur aérien aux manquements en matière de sécurité qui ont conduit l'Agence à rejeter la demande d'autorisation d'exploitant de pays tiers.

(29) Par conséquent, sur la base des critères communs fixés à l'annexe du règlement (CE) n° 2111/2005, il est estimé qu'il y a lieu de modifier la liste des transporteurs aériens qui font l'objet d'une interdiction d'exploitation au sein de l'Union pour inscrire le transporteur aérien *AIR EXPRESS ALGERIA* sur la liste figurant à l'annexe A du règlement (CE) n° 474/2006.

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

(31) La Commission devrait prendre des mesures supplémentaires, conformément au règlement (CE) n° 2111/2005, au cas où des informations pertinentes quant à la sécurité indiqueraient l'existence de risques imminents en la matière résultant du non-respect de normes de sécurité internationales.

Transporteurs aériens de l'Angola

(32) En novembre 2008, les transporteurs aériens certifiés en Angola ont tous été inscrits sur la liste figurant à l'annexe A du règlement (CE) n° 474/2006 par le règlement (CE) n° 1131/2008 de la Commission ([6]). En avril 2019, *TAAG Angola Airlines* a été retirée de l'annexe B du règlement (CE) n° 474/2006 et *Heli Malongo* de l'annexe A du règlement (CE) n° 474/2006 par le règlement d'exécution (UE) 2019/618 de la Commission ([7]).

(33) En novembre 2024, *TAAG Angola Airlines* a été placée sous surveillance renforcée par l'Agence conformément au point ART.215 d), de l'annexe 2 du règlement (UE) n° 452/2014, à la suite de graves problèmes de conformité non résolus dans les domaines de l'exploitation, de la navigabilité, du système de gestion de la sécurité et du système de vérification de la conformité, détectés dans le cadre d'activités de surveillance continue menées par l'Agence.

([6]) Règlement (CE) n° 1131/2008 de la Commission du 14 novembre 2008 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 306 du 15.11.2008, p. 47, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2008/1131/oj.

([7]) Règlement d'exécution (UE) 2019/618 de la Commission du 15 avril 2019 modifiant le règlement (CE) n° 474/2006 en ce qui concerne la liste des transporteurs aériens qui font l'objet d'une interdiction d'exploitation ou de restrictions d'exploitation au sein de l'Union (JO L 106 du 17.4.2019, p. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2019/618/oj.

(34) À la suite de l'audit sur place réalisé par l'Agence en avril 2025, qui a abouti à 16 constatations dans tous les domaines, la surveillance renforcée de *TAAG Angola Airlines* a été étendue.

(35) Le 11 mars 2026, dans le cadre des activités de surveillance continue de la Commission en ce qui concerne la situation générale en matière de sécurité en Angola, y compris la capacité et les compétences de l'Agence nationale de l'aviation civile d'Angola (*Autoridade Nacional da Aviação Civil* - ci-après «ANAC Angola») en matière de supervision de la sécurité, une réunion technique s'est tenue entre la Commission, l'Agence, les États membres et l'ANAC Angola.

(36) Cette réunion a été organisée en réponse aux difficultés persistantes rencontrées par la Commission pour obtenir les informations complètes et précises nécessaires à l'évaluation de la capacité et des compétences de l'ANAC Angola en matière de surveillance de l'aviation civile. En dépit de l'envoi de quatre lettres formelles à l'ANAC Angola entre juin et décembre 2025, ses réponses sont demeurées incomplètes jusqu'à la date de la réunion, et elle n'a pas transmis l'ensemble des documents demandés ou fourni d'explications suffisantes sur des points essentiels, notamment le statut des certificats de transporteur aérien (CTA) qu'elle a délivrés. La réunion a donc servi à clarifier les raisons justifiant les demandes de renseignements de la Commission et à obtenir des précisions supplémentaires de la part de l'ANAC Angola.

(37) Si l'ANAC Angola a fait état d'activités de surveillance renforcées, y compris l'utilisation du logiciel de gestion des *rapports et du suivi concernant la supervision de la sécurité dans le domaine de l'aviation civile* et la mise en place d'une équipe de suivi spécialement chargée de *TAAG Angola Airlines*, les éléments de preuve présentés au cours de la réunion n'ont montré que des progrès partiels. Des améliorations ont été constatées, en particulier dans le cadre structurel de la surveillance. Toutefois, des éléments clés tels que la détection systématique des cas de non-conformité et l'efficacité des mesures correctives ne sont toujours pas suffisamment étayés.

(38) L'ANAC Angola a présenté de manière exhaustive les améliorations déjà mises en œuvre et prévues dans l'ensemble de son système réglementaire, conformément à son *plan directeur global de renforcement de la supervision de la sécurité*. Cette initiative stratégique vise à moderniser pleinement le cadre réglementaire et de surveillance de l'ANAC Angola. L'ANAC Angola a en outre informé la Commission que son système de surveillance ferait l'objet d'une mission de validation coordonnée de l'OACI en octobre 2026.

(39) Si le fait que l'ANAC Angola met l'accent sur les mesures structurelles à long terme constitue une avancée vers une amélioration systémique, elle n'a pas encore pleinement répondu au besoin urgent de mesures d'atténuation immédiates, en particulier en ce qui concerne *TAAG Angola Airlines*. Afin de renforcer la transparence, l'ANAC Angola s'est engagée, au cours de la réunion, à fournir régulièrement à la Commission des rapports d'avancement, comprenant à la fois des mesures correctives à court terme et des mesures structurelles à moyen et long terme.

(40) Dans le cadre de la surveillance renforcée de *TAAG Angola Airlines*, l'Agence a effectué un deuxième audit sur place du 22 au 24 avril 2026. Si cet audit a permis de clôturer les cas de non-conformité systémique importants préexistants, il a aussi abouti à la détection 12 nouveaux cas de non-conformité. Compte tenu du nombre et de la nature de ces constatations, l'Agence a conclu qu'il n'était pas encore possible de mettre un terme à la surveillance renforcée.

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

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

(43) La Commission pourrait être amenée à prendre des mesures supplémentaires, conformément au règlement (CE) n° 2111/2005, au cas où des informations pertinentes quant à la sécurité indiqueraient l'existence de risques imminents en la matière résultant du non-respect de normes de sécurité internationales.

Transporteurs aériens de l'Arménie

(44) En juin 2020, tous les transporteurs aériens certifiés en Arménie ont été inscrits sur la liste figurant à l'annexe A du règlement (CE) nº 474/2006 par le règlement d'exécution (UE) 2020/736 de la Commission ([8]).

(45) Dans le cadre des activités de surveillance continue menées au titre du règlement (CE) nº 2111/2005, une mission d'évaluation sur place de l'Union a été effectuée en Arménie en septembre 2025 afin d'évaluer les progrès accomplis par le comité de l'aviation civile de l'Arménie (le «CAC») pour remédier aux manquements en matière de sécurité qui ont conduit à l'inscription de tous les transporteurs aériens certifiés en Arménie sur la liste figurant à l'annexe A du règlement (CE) nº 474/2006.

(46) À la suite de la mission d'évaluation sur place de l'Union effectuée en septembre 2025, l'Arménie a montré des progrès dans le renforcement de son cadre de supervision de la sécurité aérienne, y compris grâce à l'adoption d'une législation dérivée et de dispositions organisationnelles dans le cadre des activités de soutien efficace du CAC en matière de supervision de la sécurité. En réponse aux observations formulées lors de cette mission, le CAC a soumis un PMC, qu'il a ensuite présenté lors de l'audition devant le comité de la sécurité aérienne de l'UE en novembre 2025.

(47) Les mises à jour fournies par le CAC témoignent de la volonté et l'engagement constants de remédier aux manquements constatés. Toutefois, l'évaluation du PMC a confirmé que d'importantes lacunes systémiques subsistent, en particulier en ce qui concerne la supervision des opérations de vol, la qualification des inspecteurs, l'analyse des causes profondes et la mise en œuvre effective de mesures correctives.

(48) Le 6 mars 2026, le CAC a présenté à la Commission un PMC actualisé, dont l'évaluation a montré une amélioration globale du point de vue de la structure, de la cohérence et du rapport entre les observations formulées lors de la mission d'évaluation sur place, les causes profondes et les mesures correctives proposées. Si la grande majorité des mesures correctives proposées ont pu être acceptées, un certain nombre de problèmes restaient à résoudre afin de garantir une clarté et une traçabilité totales des mesures proposées. Les résultats de cette évaluation ont été communiqués au CAC, qui poursuit actuellement la mise en œuvre des mesures correctives.

(49) Sous réserve de progrès démontrables et satisfaisants, une réunion technique sera organisée pour examiner l'état d'avancement de la mise en œuvre et déterminer si l'organisation d'une nouvelle mission d'évaluation sur place ciblée de l'Union au cours du troisième trimestre de 2026 est nécessaire, en mettant particulièrement l'accent sur le domaine des opérations aériennes.

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

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

Transporteurs aériens du Kirghizstan

(52) En octobre 2006, les transporteurs aériens certifiés au Kirghizstan ont été inscrits sur la liste figurant à l'annexe A du règlement (CE) nº 474/2006 par le règlement (CE) nº 1543/2006 de la Commission ([9]).

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

([9]) Règlement (CE) nº 1543/2006 de la Commission du 12 octobre 2006 modifiant le règlement (CE) nº 474/2006 établissant la liste communautaire des transporteurs aériens qui font l'objet d'une interdiction d'exploitation dans la Communauté, visée au chapitre II du règlement (CE) nº 2111/2005 du Parlement européen et du Conseil, tel que modifié par le règlement (CE) nº 910/2006 (JO L 283 du 14.10.2006, p. 27, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2006/1543/oj.

(53) Dans le cadre des échanges en cours entre la Commission et l'Agence nationale de l'aviation civile relevant du cabinet des ministres de la République kirghize (ci-après la «SCAA»), et compte tenu en particulier des résultats de la réunion technique organisée en octobre 2025, la SCAA a présenté, en février 2026, les informations demandées par la Commission à l'occasion de la réunion technique. Les informations fournies comprenaient des éléments attestant les progrès accomplis dans la mise en œuvre des nouvelles exigences du code aérien kirghize en matière de certification, la recertification des transporteurs aériens nationaux et l'application du cadre juridique national modifié.

(54) Après avoir examiné les informations fournies, la Commission a conclu que des progrès suffisants avaient été accomplis dans les domaines de supervision de la sécurité concernés, en particulier en ce qui concerne la mise en œuvre des nouvelles exigences en matière de certification et le renforcement de la capacité de surveillance, pour procéder à l'organisation d'une mission d'évaluation sur place de l'Union.

(55) Une mission d'évaluation approfondie sur place de l'Union au Kirghizstan a donc été effectuée du 23 au 27 mars 2026, notamment afin d'évaluer la mise en œuvre effective du nouveau cadre juridique, la recertification des transporteurs aériens et la pérennité des améliorations obtenues par la SCAA en matière de supervision de la sécurité. Une attention particulière a également été accordée à la capacité de la SCAA à assurer une supervision efficace des transporteurs aériens certifiés au Kirghizstan. En outre, la mission d'évaluation a comporté des visites, à titre d'échantillons, de deux transporteurs aériens certifiés par la SCAA, à savoir la *AeroStan Air Company LLC* («*AeroStan*») et la *Avia Traffic Company* («*Avia Traffic*»).

(56) L'évaluation a confirmé que la SCAA a continué de renforcer son système de surveillance de la sécurité aérienne et a accompli des progrès significatifs dans la mise en œuvre du code aérien kirghize révisé et du droit dérivé connexe dans le domaine de l'aviation. Le cadre juridique a été jugé constituer une base acceptable pour les activités de certification et de surveillance, et a démontré que les autorités kirghizes s'efforçaient clairement d'aligner le système aéronautique national sur les normes de sécurité internationales.

(57) L'évaluation a en outre confirmé que la SCAA avait activement géré la transition vers le nouveau cadre réglementaire, notamment par la recertification des transporteurs aériens, la révision des agréments d'exploitation et l'adaptation des procédures de surveillance associées. La SCAA a démontré son appropriation du processus de réforme et une approche proactive du développement des capacités de surveillance dans tous les domaines pertinents.

(58) La SCAA a mis en place une structure organisationnelle opérationnelle et a poursuivi ses efforts pour améliorer les effectifs et les compétences techniques au sein de l'autorité. En particulier, l'évaluation a relevé le recrutement d'une nouvelle génération d'inspecteurs et l'élaboration de procédures internes pour la planification du personnel, la qualification et la formation du personnel technique. Bien que le système global ait été jugé opérationnel et globalement cohérent, certains domaines techniques gagneraient à être consolidés davantage, notamment en ce qui concerne la mise en œuvre pratique des programmes de formation périodique, les modalités de contrôle des documents et la poursuite de la normalisation des procédures de supervision dans l'ensemble des services opérationnels.

(59) L'évaluation a également confirmé que la SCAA a continué de développer ses fonctions internes de surveillance de la conformité et de la sécurité. En particulier, des structures spécifiques de supervision de la conformité et de la sécurité ont été mises en place, soutenues par des programmes d'audit interne, des processus de comptes rendus d'événements et la mise en œuvre progressive de principes de supervision fondés sur les risques. L'évaluation a également relevé le développement des compétences des inspecteurs et des activités de formation liées à l'évaluation des systèmes de gestion de la sécurité mis en œuvre par des organismes certifiés.

(60) Dans le domaine des opérations de vol, la SCAA a mis en place des procédures de certification et de surveillance appropriées, y compris des éléments de supervision fondée sur les risques et des activités de recertification au titre du cadre juridique révisé. L'évaluation a confirmé que le département des opérations de vol met activement en œuvre le nouveau cadre de surveillance et a mis au point un large éventail de procédures et d'outils de surveillance. Dans le même temps, des possibilités d'amélioration supplémentaires ont été recensées, notamment en ce qui concerne la poursuite de la normalisation des orientations et des listes de contrôle des inspecteurs, la cohérence de la gestion des constatations et de la planification de la surveillance, ainsi que les modalités de qualification et de familiarisation des inspecteurs d'opérations de vol effectuant des inspections en vol sur différents types d'aéronefs.

(61) Dans le domaine de l'octroi de licences au personnel, l'évaluation a confirmé que la SCAA avait mis en place le cadre réglementaire, les procédures d'octroi de licences et les activités de surveillance nécessaires pour les organismes de formation agréés et le personnel aéronautique concernés. La SCAA a poursuivi la recertification des organismes de formation existants et a élaboré un ensemble complet de procédures et de listes de contrôle à l'appui des activités d'octroi de licences, d'examen et de surveillance. L'évaluation a également fait état de la poursuite des efforts visant à développer les compétences des inspecteurs et les activités de formation périodique, ainsi que de la modernisation progressive des processus de tenue de registres au sein du département des licences du personnel.

(62) Dans le domaine de la navigabilité, la SCAA a démontré l'existence d'un système de supervision structuré soutenu par des procédures établies pour la certification, la surveillance et la qualification des inspecteurs. L'évaluation a néanmoins mis en évidence des lacunes dans la mise en œuvre de certaines activités de surveillance, en particulier dans le domaine de la supervision des essais non destructifs au sein des organismes de maintenance agréés. Dans le même temps, l'évaluation a confirmé que le département de la navigabilité continue de développer ses procédures internes, ses activités de surveillance et son cadre organisationnel au titre du cadre réglementaire révisé.

(63) Dans l'ensemble, l'évaluation a confirmé que le Kirghizstan avait accompli des progrès significatifs dans le renforcement de son système de surveillance de l'aviation civile et dans la mise en œuvre du cadre réglementaire révisé. La SCAA a fait preuve d'une approche coopérative et proactive tout au long de la visite d'évaluation et s'est montrée déterminée à répondre aux observations formulées au cours de l'évaluation. Bien que la poursuite de la consolidation pratique des procédures et des modalités de surveillance récemment introduites reste nécessaire, les progrès accomplis par la SCAA constituent une avancée significative en vue d'assurer la viabilité et l'efficacité de la surveillance de la sécurité aérienne au Kirghizstan.

(64) L'équipe d'évaluation de l'Union a effectué, les 25 et 26 mars 2026, une visite sur place dans les locaux de *AeroStan*.

(65) *AeroStan* a mis en place des systèmes de gestion de la sécurité et de contrôle de la conformité, soutenus par des outils logiciels spécialisés et des procédures internes structurées. L'évaluation a confirmé la participation régulière de la direction aux activités de sécurité et l'existence de procédures efficaces de compte rendu de sécurité, de surveillance des données de vol et de réexamen interne. Dans l'ensemble, les systèmes ont démontré un niveau satisfaisant de mise en œuvre et d'intégration opérationnelle. Certaines observations ont néanmoins été formulées en ce qui concerne l'application des processus d'évaluation des risques, l'identification des dangers et la gestion des mesures correctives.

(66) L'évaluation a en outre confirmé qu'*AeroStan* avait mis en place des systèmes opérationnels et de maintien de la navigabilité adaptés à la nature et à la portée de ses activités. Il a été constaté que la documentation opérationnelle, les systèmes de formation et les dispositions en matière de maintenance étaient effectivement mis en œuvre et contrôlés. Bien que des observations aient été formulées concernant la cohérence de certains dossiers de formation à l'exploitation et à la maintenance, les mises à jour de la documentation et l'application de certaines procédures internes, l'évaluation a confirmé que le transporteur aérien maintenait un niveau satisfaisant de contrôle opérationnel et de surveillance organisationnelle.

(67) L'équipe d'évaluation de l'Union a effectué, le 25 mars 2026, une visite sur place dans les locaux de *Avia Traffic*.

(68) *Avia Traffic* a mis en place les principaux éléments organisationnels, opérationnels et de gestion de la sécurité requis par le cadre réglementaire applicable. L'évaluation a confirmé l'existence de procédures opérationnelles structurées, d'activités de contrôle de la conformité et de processus de déclaration de sécurité, étayées par des responsabilités organisationnelles clairement établies. Dans l'ensemble, les systèmes ont démontré un niveau satisfaisant de mise en œuvre et d'intégration opérationnelle. Un certain nombre d'observations ont été formulées concernant l'application des processus d'évaluation des risques et d'identification des dangers, le contrôle de la documentation opérationnelle et les activités de supervision interne.

(69) L'évaluation a en outre confirmé qu'*Avia Traffic* avait mis en place des systèmes opérationnels de contrôle et de maintien de la navigabilité, ainsi que de formation y afférente, adaptés à la nature et à la portée de ses activités. L'organisation de la maintenance, les hangars et les fonctions d'assistance technique ont été jugés globalement satisfaisants et soutenus par un personnel technique compétent. Si certaines observations ont été formulées en ce qui concerne la mise en œuvre et la cohérence de certaines procédures opérationnelles et de maintenance, ainsi que des processus de tenue de registres associés, il a été constaté que, dans l'ensemble, les systèmes examinés au cours de l'évaluation fonctionnaient de manière satisfaisante.

(70) La SCAA a été entendue par le comité de la sécurité aérienne de l'UE le 20 mai 2026. Au cours de l'audition, la délégation kirghize a présenté le processus de réforme entrepris dans le domaine de la surveillance de l'aviation civile depuis 2022. Ce processus a été soutenu au plus haut niveau politique, notamment par le décret présidentiel no UP-158 relatif à l'amélioration du système de gestion de l'aviation civile et au développement des services de transport aérien. La SCAA a également décrit la restructuration de l'autorité, y compris le renforcement de sa structure organisationnelle, le recrutement de personnel technique qualifié supplémentaire et la mise en place de fonctions spécifiques de supervision de la conformité et de la sécurité.

(71) La SCAA a en outre présenté la révision du cadre juridique et réglementaire national, y compris l'adoption, en octobre 2025, de modifications du code aérien kirghize et la révision complète de la réglementation aérienne alignée sur les normes de sécurité internationales. La SCAA a également décrit l'introduction de principes de surveillance fondés sur les risques et le renforcement des systèmes de comptes rendus d'événements sur la base des principes du règlement (UE) no 376/2014 ([10]). La SCAA a également présenté les mesures en cours liées à la mise en œuvre de systèmes numériques modernisés de surveillance et de gestion des documents visant à améliorer la traçabilité réglementaire, l'efficacité de la surveillance et les capacités d'analyse des données de sécurité.

(72) La SCAA a informé le comité de la sécurité aérienne de l'UE de l'augmentation des ressources institutionnelles et financières allouées à la surveillance de l'aviation, y compris le renforcement du soutien financier de l'État et la mise en place d'un nouveau modèle financier à long terme.

(73) La délégation kirghize a également décrit le processus complet de recertification mené entre décembre 2025 et février 2026 dans le cadre du code aérien kirghize révisé, ainsi que les nouvelles exigences en matière de certification. La SCAA a expliqué que tous les transporteurs aériens certifiés au Kirghizstan avaient fait l'objet d'une réévaluation complète de leur conformité opérationnelle, organisationnelle et en matière de surveillance de la sécurité. À la suite de ce processus, le nombre de CTA actifs a été réduit de 21 à 8, seuls les transporteurs aériens considérés comme capables de satisfaire aux exigences réglementaires et de sécurité applicables restant certifiés.

(74) Un aperçu détaillé des mesures correctives mises en œuvre à la suite de la mission d'évaluation sur place de l'Union de mars 2026 a été fourni. La SCAA a expliqué que toutes les observations relevées au cours de l'évaluation avaient fait l'objet d'une analyse approfondie des causes profondes, dont les résultats ont été intégrés dans des politiques spécifiques en matière aérienne. La SCAA a indiqué qu'au moment de l'audition, 19 observations sur 23 et 7 recommandations sur 12 recensées au cours de l'évaluation avaient déjà été clôturées, tandis que les points restants se trouvaient à un stade avancé de mise en œuvre.

(75) Le comité de la sécurité aérienne de l'UE a pris note des mesures correctives mises en œuvre dans les domaines de la législation, de l'organisation, des licences du personnel, de l'exploitation et de la navigabilité. Ces mesures comprenaient le renforcement des programmes de formation et de qualification des inspecteurs, la révision des procédures de surveillance et des listes de contrôle, ainsi qu'un système amélioré de gestion des constatations. Le comité de la sécurité aérienne de l'UE a également pris note du renforcement des activités de surveillance dans des domaines techniques spécialisés, tels que les activités NDT au sein des organismes de maintenance agréés.

(76) La SCAA a également informé le comité de la sécurité aérienne de l'UE des mesures prises à l'égard des deux transporteurs aériens visités au cours de la mission d'évaluation sur place de l'Union. La délégation kirghize a expliqué que les observations adressées aux transporteurs aériens avaient été formellement classifiées et intégrées dans le système de surveillance fondé sur les risques de la SCAA. Les plans de mesures correctives présentés par les deux transporteurs aériens avaient été examinés et acceptés par l'autorité. La SCAA a en outre indiqué que la mise en œuvre des mesures correctives connexes faisait toujours l'objet d'un suivi actif au moyen d'activités de surveillance ciblées et d'inspections de suivi.

(77) Le comité de la sécurité aérienne de l'UE, tout en prenant acte du caractère complet et détaillé de la présentation fournie, a pris acte des progrès accomplis par le Kirghizstan dans le renforcement de son système de surveillance de l'aviation civile et de la coopération constructive dont a fait preuve la SCAA tout au long du processus d'évaluation et d'audition.

([10]) Règlement (UE) nº 376/2014 du Parlement européen et du Conseil du 3 avril 2014 concernant les comptes rendus, l'analyse et le suivi d'événements dans l'aviation civile, modifiant le règlement (UE) nº 996/2010 du Parlement européen et du Conseil et abrogeant la directive 2003/42/CE du Parlement européen et du Conseil et les règlements de la Commission (CE) nº 1321/2007 et (CE) nº 1330/2007 (Texte présentant de l'intérêt pour l'EEE), JO L 122 du 24.4.2014, p. 18, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2014/376/oj.

(78) Sur la base de toutes les informations disponibles, y compris les résultats de la mission d'évaluation sur place de l'Union et de l'audition devant le comité de la sécurité aérienne de l'UE, il est considéré que le Kirghizstan a accompli des progrès substantiels dans la résolution des problèmes de sécurité qui ont conduit à l'inscription de tous les transporteurs aériens certifiés au Kirghizstan sur la liste figurant à l'annexe A du règlement (CE) no 474/2006.

(79) Le comité de la sécurité aérienne de l'UE estime toutefois que certains domaines nécessitent une consolidation et un suivi supplémentaires afin de garantir la viabilité à long terme et la mise en œuvre cohérente du nouveau cadre de surveillance. En particulier, le comité de la sécurité aérienne de l'UE estime qu'une surveillance étroite de la situation en matière de sécurité et de l'évolution future de la situation au Kirghizstan devrait faire l'objet de rapports réguliers avant chaque réunion du comité de la sécurité aérienne de l'UE.

(80) La Commission a également souligné la nécessité de maintenir une aide publique et d'assurer la stabilité dans la direction de la SCAA, points essentiels pour la continuité du bon fonctionnement de l'autorité.

(81) Sur la base des critères communs fixés à l'annexe du règlement (CE) nº 2111/2005, la Commission considère qu'il existe des motifs suffisants pour modifier la liste des transporteurs aériens qui font l'objet d'une interdiction d'exploitation au sein de l'Union figurant à l'annexe A du règlement (CE no 474/2006, en retirant tous les transporteurs aériens certifiés au Kirghizstan.

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

(83) La Commission pourrait être amenée à prendre des mesures supplémentaires, conformément au règlement (CE) nº 2111/2005, au cas où des informations pertinentes quant à la sécurité indiqueraient l'existence de risques imminents en la matière résultant du non-respect de normes de sécurité internationales.

Transporteurs aériens de la Libye

(84) En décembre 2014, les transporteurs aériens de la Libye ont été inscrits sur la liste figurant à l'annexe A du règlement (CE) nº 474/2006 par le règlement d'exécution (UE) nº 1318/2014 de la Commission ([11]).

(85) En juin 2025, dans le cadre de son suivi continu de la situation générale en matière de sécurité en Libye, la Commission a demandé à l'autorité libyenne de l'aviation civile (ci-après la «LYCAA») de fournir des informations sur sa capacité à assurer une supervision efficace en matière de sécurité des transporteurs aériens certifiés en Libye. La LYCAA a transmis ces informations en décembre 2025.

(86) À la suite de l'examen des informations fournies, une réunion technique a eu lieu le 7 mai 2026 entre la Commission, l'Agence, les États membres et la LYCAA. La réunion a permis à la Commission de communiquer les résultats préliminaires de l'évaluation des informations soumises par la LYCAA et de demander des éclaircissements sur les informations manquantes dans la documentation fournie en décembre 2025.

(87) La Commission a présenté les principales lacunes recensées dans les informations communiquées par la LYCAA, notamment en ce qui concerne la mise en œuvre des activités de surveillance et l'efficacité de la supervision de la sécurité. Les éléments probants fournis concernant les activités de surveillance menées entre 2023 et 2025, y compris la gestion des constatations et le suivi des mesures correctives, étaient insuffisants. Des préoccupations ont également été exprimées en ce qui concerne certains agréments opérationnels et le faible niveau de comptes rendus d'événements.

(88) La Commission a en outre relevé des lacunes en ce qui concerne les effectifs, les qualifications des inspecteurs, la gestion des compétences et les programmes de formation technique. D'autres préoccupations ont été relevées dans le domaine de la supervision de la navigabilité, notamment les preuves limitées des activités de surveillance liées au maintien de la navigabilité et aux organismes de maintenance. Dans l'ensemble, l'évaluation a révélé l'existence d'éventuelles défaillances systémiques ayant une incidence sur l'efficacité du système de surveillance de la sécurité aérienne de la LYCAA.

([11]) Règlement d'exécution (UE) nº 1318/2014 de la Commission du 11 décembre 2014 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 355 du 12.12.2014, p. 8, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2014/1318/oj.

(89) La Commission a informé la LYCAA que les résultats complets de l'évaluation seraient communiqués par écrit, accompagnés d'une demande d'informations supplémentaires et de pièces justificatives. À la suite de la réception et de l'évaluation de ces informations, la Commission a l'intention d'organiser une nouvelle réunion technique avec la LYCAA afin de discuter des prochaines étapes dans le cadre des activités de surveillance en cours au titre du règlement (CE) no 2111/2005.

(90) Toutefois, il n'existe actuellement pas suffisamment d'éléments de preuve pour confirmer que la LYCAA a effectivement remédié à tous les manquements en matière de sécurité qui ont conduit à l'interdiction d'exploitation imposée par le règlement d'exécution (UE) nº 1318/2014.

(91) 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 Libye.

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

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

(94) Les articles 5 et 6 du règlement (CE) nº 2111/2005 reconnaissent la nécessité de prendre des décisions rapidement et, s'il y a lieu, en appliquant une procédure d'urgence, compte tenu des conséquences sur le plan de la sécurité. Il est donc indispensable, pour garantir la protection des informations sensibles et des voyageurs, que les décisions prises dans le cadre de la mise à jour de la liste des transporteurs aériens qui font l'objet d'une interdiction d'exploitation ou de restrictions d'exploitation au sein de l'Union s'appliquent immédiatement après leur adoption.

(95) Les mesures prévues dans le présent règlement sont conformes à l'avis du comité de la sécurité aérienne de l'UE,

A ADOPTÉ LE PRÉSENT RÈGLEMENT:

Article premier

Le règlement (CE) nº 474/2006 est modifié comme suit:

(1) l'annexe A est remplacée par le texte figurant à l'annexe I du présent règlement.

(2) l'annexe B est remplacée par le texte figurant à l'annexe II du présent règlement.

Article 2

Le présent règlement entre en vigueur le jour suivant celui de sa publication au *Journal officiel de l'Union européenne*.

Le présent règlement est obligatoire dans tous ses éléments et directement applicable dans tout État membre.

Fait à Bruxelles, le 8 juin 2026.

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

ANNEXE I

«*ANNEXE A*

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

Nom de personne morale du transporteur aérien figurant sur son CTA (et raison sociale si elle diffère)	Numéro de certificat de transporteur aérien (CTA) ou numéro de la licence d'exploitation	Code OACI à trois lettres	État de l'exploitant
AIR EXPRESS ALGERIA	TA/010/2002	Inconnu	Algérie
AIR ZIMBABWE (PVT)	177/04	AZW	Zimbabwe
AVIOR AIRLINES	ROI-RNR-011	ROI	Venezuela
IRAN ASEMAN AIRLINES	FS-102	IRC	Iran
FLY BAGHDAD	007	FBA	Iraq
IRAQI AIRWAYS	001	IAW	Iraq
Tous les transporteurs aériens certifiés par les autorités de l'Afghanistan responsables de la surveillance réglementaire, notamment:			**Afghanistan**
ARIANA AFGHAN AIRLINES	AOC 009	AFG	Afghanistan
KAM AIR	AOC 001	KMF	Afghanistan
Tous les transporteurs aériens certifiés par les autorités de l'Angola responsables de la surveillance réglementaire, à l'exception de *TAAG Angola Airlines* et *Heli Malongo*, notamment:			**Angola**
AEROJET	AO-008/11-07/17 TEJ	TEJ	Angola
GUICANGO	AO-009/11-06/17 YYY	Inconnu	Angola
AIR JET	AO-006/11-08/18 MBC	MBC	Angola
BESTFLYA AIRCRAFT MANAGEMENT	AO-015/15-06/17YYY	Inconnu	Angola
HELIANG	AO 007/11-08/18 YYY	Inconnu	Angola
SJL	AO-014/13-08/18YYY	Inconnu	Angola
SONAIR	AO-002/11-08/17 SOR	SOR	Angola
Tous les transporteurs aériens certifiés par les autorités de l'Arménie responsables de la surveillance réglementaire, notamment:			**Arménie**
AIR DILIJANS	AM AOC 065	NGT	Arménie
ARMENIAN AIRLINES	AM AOC 076	AAG	Arménie

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

Nom de personne morale du transporteur aérien figurant sur son CTA (et raison sociale si elle diffère)	Numéro de certificat de transporteur aérien (CTA) ou numéro de la licence d'exploitation	Code OACI à trois lettres	État de l'exploitant
ARMENIA AIRWAYS	AM AOC 063	AMW	Arménie
ARMENIAN HELICOPTERS	AM AOC 067	KAV	Arménie
FLY ARNA	AM AOC 075	ACY	Arménie
FLYONE ARMENIA	AM AOC 074	FIE	Arménie
NOVAIR	AM AOC 071	NAI	Arménie
SHIRAK AVIA	AM AOC 072	SHS	Arménie
SKYBALL	AM AOC 073	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 (CD) responsables de la surveillance réglementaire, à savoir:			**République démocratique du Congo (CD)**
AB BUSINESS	AAC/DG/OPS-09/14	Inconnu	République démocratique du Congo (CD)
AIR FAST CONGO	AAC/DG/OPS-09/03	Inconnu	République démocratique du Congo (CD)
AIR KASAI	AAC/DG/OPS-09/11	Inconnu	République démocratique du Congo (CD)
AIR KATANGA	AAC/DG/OPS-09/08	Inconnu	République démocratique du Congo (CD)
BUSY BEE CONGO	AAC/DG/OPS-09/04	Inconnu	République démocratique du Congo (CD)
COMPAGNIE AFRICAINE D'AVIATION (CAA)	AAC/DG/OPS-09/02	DBP	République démocratique du Congo (CD)

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 (CD)
GOMA EXPRESS	AAC/DG/OPS-09/13	Inconnu	République démocratique du Congo (CD)
KIN AVIA	AAC/DG/OPS-09/10	Inconnu	République démocratique du Congo (CD)
MALU AVIATION	AAC/DG/OPS-09/05	Inconnu	République démocratique du Congo (CD)
SERVE AIR CARGO	AAC/DG/OPS-09/07	Inconnu	République démocratique du Congo (CD)
SWALA AVIATION	AAC/DG/OPS-09/06	Inconnu	République démocratique du Congo (CD)
TRACEP CONGO AVIATION	AAC/DG/OPS-09/15	Inconnu	République démocratique du Congo (CD)
Tous les transporteurs aériens certifiés par les autorités de Djibouti responsables de la surveillance réglementaire, notamment:			**Djibouti**
DAALLO AIRLINES	Inconnu	DAO	Djibouti
Tous les transporteurs aériens certifiés par les autorités de la Guinée équatoriale responsables de la surveillance réglementaire, notamment:			**Guinée équatoriale**
CEIBA INTERCONTINENTAL	2011/0001/MTTCT/DGAC/SOPS	CEL	Guinée équatoriale
CRONOS AIRLINES	2011/0004/MTTCT/DGAC/SOPS	Inconnu	Guinée équatoriale
Tous les transporteurs aériens certifiés par les autorités de l'Érythrée responsables de la surveillance réglementaire, notamment:			**Érythrée**
ERITREAN AIRLINES	AOC N° 004	ERT	Érythrée
NASAIR ERITREA	AOC N° 005	NAS	Érythrée
Tous les transporteurs aériens certifiés par les autorités du Liberia responsables de la surveillance réglementaire			**Liberia**

Nom de personne morale du transporteur aérien figurant sur son CTA (et raison sociale si elle diffère)	Numéro de certificat de transporteur aérien (CTA) ou numéro de la licence d'exploitation	Code OACI à trois lettres	État de l'exploitant
Tous les transporteurs aériens certifiés par les autorités de la Libye responsables de la surveillance réglementaire, notamment:			**Libye**
AFRIQIYAH AIRWAYS	007/01	AAW	Libye
AIR LIBYA	004/01	TLR	Libye
AL MAHA AVIATION	030/18	Inconnu	Libye
BERNIQ AIRWAYS	032/21	BNL	Libye
BURAQ AIR	002/01	BRQ	Libye
GLOBAL AIR TRANSPORT	008/05	GAK	Libye
HALA AIRLINES	033/21	HTP	Libye
LIBYAN AIRLINES	001/01	LAA	Libye
LIBYAN WINGS AIRLINES	029/15	LWA	Libye
PETRO AIR	025/08	PEO	Libye
Tous les transporteurs aériens certifiés par les autorités du Népal responsables de la surveillance réglementaire, notamment:			**Népal**
AIR DYNASTY HELI. S.	035/2001	Inconnu	Népal
ALTITUDE AIR	085/2016	Inconnu	Népal
BUDDHA AIR	014/1996	BHA	Népal
FISHTAIL AIR	017/2001	Inconnu	Népal
SUMMIT AIR	064/2010	Inconnu	Népal
HELI EVEREST	086/2016	Inconnu	Népal
HIMALAYA AIRLINES	084/2015	HIM	Népal
KAILASH HELICOPTER SERVICES	087/2018	Inconnu	Népal
MAKALU AIR	057 A/2009	Inconnu	Népal
MANANG AIR PVT	082/2014	Inconnu	Népal
MOUNTAIN HELICOPTERS	055/2009	Inconnu	Népal
PRABHU HELICOPTERS	081/2013	Inconnu	Népal
NEPAL AIRLINES CORPORATION	003/2000	RNA	Népal
SAURYA AIRLINES	083/2014	Inconnu	Népal
SHREE AIRLINES	030/2002	SHA	Népal
SIMRIK AIR	034/2000	Inconnu	Népal
SIMRIK AIRLINES	052/2009	RMK	Népal
SITA AIR	033/2000	Inconnu	Népal

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
TARA AIR	053/2009	Inconnu	Népal
YETI AIRLINES	037/2004	NYT	Népal
Les transporteurs aériens suivants certifiés par les autorités de la Russie responsables de la surveillance réglementaire			**Russie**
AURORA AIRLINES	486	SHU	Russie
AVIACOMPANY "AVIASTAR-TU" CO. LTD	458	TUP	Russie
IZHAVIA	479	IZA	Russie
SOCIÉTÉ PAR ACTIONS "'AIR COMPANY "YAKUTIA"'	464	SYL	Russie
SOCIÉTÉ PAR ACTIONS "RUSJET"	498	RSJ	Russie
SOCIÉTÉ PAR ACTIONS "UVT AERO"	567	UVT	Russie
SOCIÉTÉ PAR ACTIONS "SIBERIA AIRLINES"	31	SBI	Russie
SOCIÉTÉ PAR ACTIONS "SMARTAVIA AIRLINES"	466	AUL	Russie
SOCIÉTÉ PAR ACTIONS "IRAERO AIRLINE"»	480	IAE	Russie
SOCIÉTÉ PAR ACTIONS "URAL AIRLINES"	18	SVR	Russie
SOCIÉTÉ PAR ACTIONS "ALROSA AIR COMPANY"	230	DRU	Russie
SOCIÉTÉ PAR ACTIONS "NORDSTAR AIRLINES"	452	TYA	Russie
JS AVIATION COMPANY "RUSLINE"	225	RLU	Russie
SOCIÉTÉ PAR ACTIONS "YAMAL AIRLINES"	142	LLM	Russie
SARL "NORD WIND"	516	NWS	Russie
SARL "AIRCOMPANY IKAR"	36	KAR	Russie
LTD. I FLY	533	RSY	Russie
SARL "POBEDA AIRLINES"	562	PBD	Russie
SOCIÉTÉ PUBLIQUE PAR ACTIONS "AEROFLOT - RUSSIAN AIRLINES"	1	AFL	Russie
SOCIÉTÉ PAR ACTIONS "ROSSIYA AIRLINES"	2	SDM	Russie
SARL "SKOL AIRLINE"	228	CDV	Russie
SOCIÉTÉ PAR ACTIONS "UTAIR AVIATION"	6	UTA	Russie

Nom de personne morale du transporteur aérien figurant sur son CTA (et raison sociale si elle diffère)	Numéro de certificat de transporteur aérien (CTA) ou numéro de la licence d'exploitation	Code OACI à trois lettres	État de l'exploitant
Tous les transporteurs aériens certifiés par les autorités de Sao Tomé-et-Principe responsables de la surveillance réglementaire, notamment:			**Sao Tomé-et-Principe**
STP AIRWAYS	03/AOC/2006	STP	Sao Tomé-et-Principe
Tous les transporteurs aériens certifiés par les autorités de la Sierra Leone responsables de la surveillance réglementaire			**Sierra Leone**
Tous les transporteurs aériens certifiés par les autorités du Soudan responsables de la surveillance réglementaire, notamment:			**Soudan**
ALFA AIRLINES SD	54	AAJ	Soudan
BADR AIRLINES	35	BDR	Soudan
BLUE BIRD AVIATION	11	BLB	Soudan
ELDINDER AVIATION	8	DND	Soudan
GREEN FLAG AVIATION	17	GNF	Soudan
HELEJETIC AIR	57	HJT	Soudan
KATA AIR TRANSPORT	9	KTV	Soudan
KUSH AVIATION CO.	60	KUH	Soudan
NOVA AIRWAYS	46	NOV	Soudan
SUDAN AIRWAYS CO.	1	SUD	Soudan
SUN AIR	51	SNR	Soudan
TARCO AIR	56	TRQ	Soudan
Tous les transporteurs aériens certifiés par les autorités du Suriname responsables de la surveillance réglementaire, notamment:			**Suriname**
BLUE WING AIRLINES N.V.	SR/BWA-02/2010	BWI	Suriname
FLY ALL WAYS N.V.	SR/FAW-06-2015	EDR	Suriname
GUM AIR N.V.	SR/GUM-03-2010	GUM	Suriname
SAMAVCO N.V. (VORTEX AIR SERVICES)	SR/VORTEX-9-2019	Inconnu	Suriname
STICHTING MISSION AVIATION FELLOWSHIP SURINAME (STICHTING MAF SURINAME)	SR/MAF-07-2017	Inconnu	Suriname

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
SURINAAMSE LUCHTVAART MAATSCHAPPIJ N.V. (SURINAM AIRWAYS)	SR/SLM-01-2010	SLM	Suriname
UNITED AVIATION SERVICES N.V.	SR/UAS-8-2019	Inconnu	Suriname
BADJAS CARGO N.V.	SR/BAC-11-2023	Inconnu	Suriname
Tous les transporteurs aériens certifiés par les autorités de la Tanzanie responsables de la surveillance réglementaire, notamment:			**Tanzanie**
ADVENTURE ALOFT	TCAA/AOC/043	Inconnu	Tanzanie
AFRICAN SKYDIVE ADVENTURES LTD	TCAA/AOC/079	Inconnu	Tanzanie
AIR EXCEL LTD	TCAA/AOC/028	XLL	Tanzanie
AIR TANZANIA CO. LTD	TCAA/AOC/001	Inconnu	Tanzanie
ARUSHA MEDIVAC LTD.	TCAA/AOC/071	Inconnu	Tanzanie
AS SALAAM AIR LTD.	TCAA/AOC/051	Inconnu	Tanzanie
AURIC AIR SERVICES LTD.	TCAA/AOC/022	AUK	Tanzanie
COASTAL TRAVELS LTD	TCAA/AOC/004	CSV	Tanzanie
CROPCAIR AVIATION (T) LIMITED	TCAA/CTA/	Inconnu	Tanzanie
EVERETT AVIATION LIMITED	TCAA/AOC/042	EVT	Tanzanie
FLIGHT LINK LIMITED	TCAA/AOC/025	FLZ	Tanzanie
FLY SAFARI AIRLINK	TCAA/AOC/047	Inconnu	Tanzanie
FLY ZANZIBAR (Z) LTD	TCAA/AOC/058	Inconnu	Tanzanie
GRUMETI AIR LTD	TCAA/AOC/068	Inconnu	Tanzanie
JAMBO AVIATION LTD.	TCAA/AOC/070	Inconnu	Tanzanie
KILIMEDI AIR AVIATION CO. LTD	TCAA/AOC/	Inconnu	Tanzanie
LEVEL UP AVIATION LTD.	TCAA/AOC/076	Inconnu	Tanzanie
MIRACLE EXPERIENCE (T) LTD	TCAA/AOC/066	Inconnu	Tanzanie
MISSION AVIATION FELLOWSHIP (MAF)	TCAA/AOC/008	Inconnu	Tanzanie
MY FLY AVIATION CO. LTD	TCAA/AOC/072	Inconnu	Tanzanie
NYSSA BALOON SAFARIS	TCAA/AOC/078	Inconnu	Tanzanie
PELICAN AVIATION AND TOURS LTD	TCAA/AOC/	Inconnu	Tanzanie
PRECISION AIR SERVICES	TCAA/AOC/003	PRF	Tanzanie

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
REGIONAL AIR SERVICES LTD	TCAA/AOC/010	REG	Tanzanie
SAFARI PLUS LTD	TCAA/AOC/046	Inconnu	Tanzanie
SERENGETI BALLONS	TCAA/AOC/029	Inconnu	Tanzanie
SHINE AVIATION LTD	TCAA/AOC/061	Inconnu	Tanzanie
SHINE BALOONS SAFARIS	TCAA/AOC/083	Inconnu	Tanzanie
STATE AVIATION LTD	TCAA/AOC/081	Inconnu	Tanzanie
TANZANIAN AIR SERVICES	TCAA/AOC/002	Inconnu	Tanzanie
TROPIC HELICOPTERS LTD	TCAA/AOC/077	Inconnu	Tanzanie
TROPICAL AIR SERVICES	TCAA/AOC/006	Inconnu	Tanzanie
UNITY AIR	TCAA/AOC/075	Inconnu	Tanzanie
ZANTAS AIR SERVICES	TCAA/AOC/018	Inconnu	Tanzanie».

ANNEXE II

«*ANNEXE B*

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

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

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