II

(Actes non législatifs)

RÈGLEMENTS

RÈGLEMENT D'EXÉCUTION (UE) 2017/2215 DE LA COMMISSION

du 30 novembre 2017

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 visée au chapitre II du règlement (CE) nº 2111/2005.

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

(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.

(4) La Commission a donné aux transporteurs aériens concernés la possibilité de consulter les documents fournis par les États membres, de lui soumettre des commentaires par écrit et de faire un exposé oral à la Commission et au comité institué par le règlement (CEE) nº 3922/91 du Conseil ([3]) (le «comité de la sécurité aérienne»).

(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 ([4]), avec les autorités compétentes et des transporteurs aériens des États suivants: Guinée équatoriale, Népal, Nigeria,

([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 (CEE) nº 3922/91 du Conseil du 16 décembre 1991 relatif à l'harmonisation de règles techniques et de procédures administratives dans le domaine de l'aviation civile (JO L 373 du 31.12.1991, p. 4).
([4]) 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).

Saint-Vincent-et-les-Grenadines, Thaïlande, Ukraine et Venezuela. La Commission a également fourni des informations au comité de la sécurité aérienne sur la situation en matière de sécurité aérienne en Afghanistan, en Bolivie, en Inde, en Indonésie, en Iraq, au Kazakhstan, en Libye, en Moldavie, au Mozambique et en Zambie, ainsi que sur les consultations techniques avec la Russie.

(6) L'AESA a présenté à la Commission et au comité de la sécurité aérienne les conclusions de l'analyse des rapports relatifs aux audits réalisés par l'Organisation de l'aviation civile internationale (ci-après l'«OACI») dans le cadre de son programme universel d'évaluation de la surveillance de la sécurité. À cette occasion, les États membres ont été invités à accorder la priorité aux inspections au sol sur des transporteurs aériens certifiés par des pays tiers où l'OACI a relevé de graves problèmes de sécurité ou dont le régime de surveillance en matière de sécurité présente de graves manquements selon les conclusions de l'AESA. Outre les discussions entamées par la Commission en application du règlement (CE) nº 2111/2005, la priorité accordée aux inspections au sol permettra d'obtenir des informations supplémentaires sur les performances en matière de sécurité des transporteurs aériens certifiés dans ces pays tiers.

(7) L'AESA a également présenté à la Commission et au comité de la sécurité aérienne 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 ([1]).

(8) De plus, l'AESA a tenu la Commission et le comité de la sécurité aérienne informés des projets d'assistance technique menés dans des pays tiers concernés par des mesures ou un suivi en application du règlement (CE) nº 2111/2005. Elle a 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, en vue de contribuer à remédier aux cas de non-conformité aux normes 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'AESA. À cet égard, la Commission a rappelé l'utilité de procurer à la communauté internationale de l'aviation, notamment par l'intermédiaire de la base de données «Safety Collaborative Assistance Network» («SCAN») de l'OACI, des informations sur l'assistance technique fournie par l'Union et ses 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, sur la mise en place de la fonction d'alerte SAFA et a fourni des statistiques actualisées 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'AESA, d'informations recueillies lors d'inspections au sol effectuées sur les appareils de transporteurs aériens de l'Union et d'inspections de normalisation effectuées par l'AESA, ainsi que d'inspections et audits spécifiques effectués par des autorités aéronautiques nationales, plusieurs États membres ont imposé certaines mesures d'exécution forcée et en ont informé la Commission et le comité de la sécurité aérienne.

(11) Les États membres ont réaffirmé qu'ils étaient prêts à intervenir en conséquence si des informations pertinentes quant à la sécurité devaient indiquer 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 Guinée équatoriale

(12) Le 7 juin 2017, des représentants de la Commission et de l'AESA ont rencontré des représentants de l'Autoridad Aeronautica de Guinea Ecuatorial (ci-après l'«AAGE»). Cette réunion avait pour objet de poursuivre les consultations menées depuis la dernière réunion en 2013. L'AAGE a informé la Commission et l'AESA des mesures prises pour améliorer le respect des exigences de l'OACI applicables à tout régime de surveillance en matière de sécurité, et a mis en lumière les efforts politiques déployés pour mettre en œuvre des réformes.

(13) Au cours de la réunion du 7 juin 2017, l'AAGE a reconnu que, dans le passé, les transporteurs aériens de Guinée équatoriale n'avaient pas été certifiés conformément aux exigences de l'OACI. Pour cette raison, l'AAGE a retiré les certificats de plusieurs transporteurs aériens certifiés dans le pays et a appliqué la nouvelle procédure de certification en cinq étapes aux transporteurs aériens restants. L'AAGE a également fourni des informations sur la planification et le recrutement de son personnel, le registre des aéronefs, le programme de recertification des transporteurs aériens et le programme de surveillance en matière de sécurité.

([1]) 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).

(14) Comme cela a été constaté dans le cadre de l'audit de l'OACI de février 2017, l'AAGE a atteint un taux de mise en œuvre effective des normes internationales de sécurité aérienne de 62,5 %, contre environ 10 % dans le passé.

(15) Entre le 16 et le 20 octobre 2017, une mission d'évaluation sur place de l'Union a été menée en Guinée équatoriale. Des experts de la Commission, de l'AESA et des États membres y ont participé. Au cours de cette mission, le travail de l'AAGE a été évalué. Des visites de contrôle ont ainsi été effectuées auprès des deux transporteurs aériens certifiés en Guinée équatoriale. Il a été constaté que la structure organisationnelle de l'AAGE, une autorité de l'aviation civile indépendante et autonome de création récente, qui a commencé ses activités de surveillance en matière de sécurité en 2012, est appropriée au regard du niveau des activités aériennes en Guinée équatoriale. Il a également été constaté que l'AAGE couvre tous les aspects de l'aviation civile et qu'elle dispose d'un budget et de ressources propres. Il a toutefois été observé que l'AAGE a besoin d'inspecteurs dûment qualifiés, en particulier dans le domaine des opérations aériennes, et notamment en ce qui concerne le transport aérien commercial, afin d'assurer une surveillance en matière de sécurité appropriée et efficace des transporteurs aériens certifiés en Guinée équatoriale.

(16) La mission a permis de conclure qu'un régime réglementaire global a été mis en place en Guinée équatoriale. L'AAGE travaille à une actualisation de la réglementation afin de la maintenir en conformité avec les évolutions les plus récentes des normes internationales de sécurité aérienne. Toutefois, l'AAGE s'appuie en grande partie sur les certificats, licences et autorisations délivrés par d'autres autorités et organisations, sans procéder elle-même à des vérifications, alors que de telles vérifications constituent un élément essentiel de ses missions de surveillance en matière de sécurité. En conséquence, ce processus de vérification devrait être inclus dans les procédures de l'AAGE et correctement mis en œuvre.

(17) L'AAGE a indiqué, au cours de la mission, qu'il n'y a actuellement que deux transporteurs aériens certifiés en Guinée équatoriale, à savoir *CEIBA Intercontinental* et *Cronos Airlines*. Les certificats de transporteur aérien des transporteurs aériens *Punto Azul* et *Tango Airways* ont été retirés.

(18) Au cours de la visite de *CEIBA Intercontinental*, dans le cadre de la mission d'évaluation sur place de l'Union, il a été constaté que cet exploitant poursuit ses activités sur la base d'un ancien certificat de transporteur aérien et qu'il n'a atteint que la deuxième phase de l'actuelle procédure de certification des transporteurs aériens, qui en compte cinq. *CEIBA Intercontinental* est actuellement en pleine mutation, ce qui se traduit par un défaut de mise à jour et d'approbation de manuels d'exploitation et de maintenance essentiels, ainsi que d'autres documents. En outre, ces manuels et cette documentation n'ont pas encore été adaptés aux opérations et aux aéronefs du transporteur aérien. Le système de gestion de la sécurité est en cours d'élaboration et le transporteur aérien doit encore incorporer une analyse pertinente des risques. Ses politiques en matière de sécurité ont été élaborées et adoptées, mais n'ont pas encore été clairement et largement diffusées au sein de son organisation. Il reste également des progrès à faire en ce qui concerne son système de qualité.

(19) La visite rendue au transporteur aérien *Cronos Airlines* a montré que celui-ci a connaissance de la réglementation applicable en Guinée équatoriale et qu'il s'efforce de mettre en œuvre ces normes de l'aviation. Il a terminé avec succès la procédure en cinq phases de certification des transporteurs aériens. Son certificat de transporteur aérien a été renouvelé en janvier 2017. Toutefois, il a été constaté que plusieurs manuels n'avaient pas été adaptés à son activité réelle et que son système de gestion de la qualité n'était pas encore complet. Il a en outre été constaté que le système de gestion de la sécurité de *Cronos Airlines* est encore en cours d'élaboration; le transporteur se trouve actuellement à la deuxième des quatre phases de la mise en œuvre d'un système de gestion de la sécurité. Les politiques en matière de sécurité ont été élaborés et adoptées, et sont clairement et largement communiquées au sein de l'organisation. Le transporteur a pris l'initiative de se doter d'un programme d'analyse des données de vol pour ses aéronefs.

(20) L'AAGE, *CEIBA Intercontinental* et *Cronos Airlines* ont été entendus le 14 novembre 2017 par la Commission et par le comité de la sécurité aérienne conformément à l'article 7 du règlement (CE) n° 2111/2005. Lors de cette audition, le représentant du gouvernement de la Guinée équatoriale a fait part de l'engagement déterminé du gouvernement à poursuivre l'amélioration de la sécurité du transport aérien en Guinée équatoriale afin d'assurer une bonne connectivité nationale et régionale. Lors de l'audition, l'AAGE a fourni des informations sur les mesures correctives mises en place pour répondre aux observations formulées lors de la mission d'évaluation sur place de l'Union. L'AAGE estime que la mise en œuvre de ces mesures correctives s'étalera sur un an.

(21) Les informations fournies par *CEIBA Intercontinental* lors de l'audition relative au plan de mesures correctives visant à répondre aux observations formulées au cours de la mission d'évaluation sur place de l'Union n'ont pas permis d'établir que le transporteur aérien avait procédé à une analyse des causes profondes, et ont révélé que seules des mesures correctives immédiates et non des mesures préventives à long terme, avaient été mises en place.

(22) Quant au transporteur *Cronos Airlines*, il a fourni, au cours de l'audition, des informations sur les mesures correctives prises pour répondre aux observations formulées lors la mission d'évaluation sur place de l'Union, indiquant qu'il avait procédé à une analyse des causes profondes et pris des mesures correctives immédiates ainsi que des mesures visant à empêcher la répétition des problèmes recensés.

(23) Sur la base de toutes les informations disponibles, dont les résultats de la mission d'évaluation sur place de l'Union et les informations fournies lors de l'audition du 14 novembre 2017, il est considéré que, bien que l'AAGE ait apporté des améliorations considérables au régime de surveillance en matière de sécurité aérienne de la Guinée équatoriale, celui-ci présente encore d'importantes lacunes. Il est estimé que l'AAGE n'a pas encore la capacité de s'acquitter pleinement de ses responsabilités en ce qui concerne la surveillance des transporteurs aériens certifiés en Guinée équatoriale. En attestent le fait que la certification des transporteurs aériens et la surveillance en matière de sécurité soient réalisées sans les inspecteurs dûment qualifiés indispensables, et le fait que l'AAGE n'ait pas elle-même mis au jour, dans le cadre de ses activités de certification et de surveillance, les problèmes relevés dans certaines observations formulées au cours de la mission d'évaluation sur place de l'Union. Par conséquent, il n'existe actuellement pas d'éléments probants suffisants pour étayer une décision d'annuler ou de modifier l'interdiction d'exploitation en vigueur pour tous les transporteurs aériens certifiés en Guinée équatoriale. Toutefois, compte tenu du fait que leurs certificats de transporteur aérien ont été retirés, *Punto Azul* et *Tango Airways* devraient être retirés de la liste des transporteurs aériens qui font l'objet d'une interdiction d'exploitation.

(24) 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 retirer les transporteurs aériens *Punto Azul* et *Tango Airways* de la liste figurant à l'annexe A du règlement (CE) n° 474/2006.

Transporteurs aériens du Népal

(25) Le 5 mars 2017, l'autorité de l'aviation civile du Népal («CAAN») a adressé à la Commission une lettre contenant des informations sur l'état actuel du régime de surveillance en matière de sécurité au Népal. Après avoir recertifié tous les transporteurs aériens du Népal en 2015, la CAAN a répété cet exercice en 2016 avec l'assistance de l'OACI, afin de revalider une nouvelle fois les certificats de transporteur aérien.

(26) Le 13 mars 2017, le ministère des affaires étrangères du Népal a présenté à la délégation de l'Union à Katmandou, au Népal, des documents supplémentaires exposant les progrès réalisés et comprenant un extrait du rapport de la mission au Népal de l'équipe d'action combinée de l'OACI. En ce qui concerne les domaines des opérations et de la navigabilité, l'équipe d'action combinée de l'OACI a formulé un certain nombre d'observations. Celles-ci répétaient des observations formulées lors de missions antérieures, notamment lors de la mission d'évaluation sur place de l'Union de février 2014 et d'une mission d'assistance technique de l'Union d'octobre 2015. À la lumière de ces informations, la Commission a demandé des informations complémentaires à la CAAN le 4 juillet 2017.

(27) L'OACI a réalisé une mission de validation coordonnée au Népal du 4 au 11 juillet 2017. Sur la base des résultats de celle-ci, elle a annoncé, le 27 juillet 2017, que les autorités compétentes du Népal avaient résolu le grave problème de sécurité relatif à la certification des transporteurs aériens.

(28) Le 3 août 2017, la CAAN a fourni les informations demandées par la Commission. Elle a notamment fourni des informations sur les titulaires d'un certificat de transporteur aérien, les résultats des activités de surveillance en matière de sécurité, les aéronefs immatriculés au Népal, les accidents et incidents graves, les mesures coercitives, l'organisation, la réglementation et les activités d'assistance technique au Népal. La CAAN n'a toutefois pas donné de suite aux recommandations formulées dans les rapports d'enquête sur les accidents publiés.

(29) Le 7 novembre 2017, la CAAN a communiqué le rapport final de la mission de validation coordonnée de l'OACI menée du 4 au 11 juillet 2017, signalant une augmentation du taux de mise en œuvre effective des normes internationales de sécurité aérienne, qui a atteint 66 %. Toutefois, ce rapport montre également que des améliorations supplémentaires sont nécessaires en ce qui concerne le personnel technique qualifié et la résolution des problèmes de sécurité. Le domaine de l'octroi de licences aux équipages n'a pas été réexaminé par l'OACI, alors qu'il constituait l'un problèmes à résoudre après la mission d'évaluation sur place de l'Union de février 2014.

(30) Sur la base des informations disponibles actuellement, il apparaît que, bien que la CAAN ait accompli des progrès dans la mise en œuvre des normes internationales de sécurité aérienne, le régime de surveillance en matière de sécurité aérienne du Népal demeure insuffisant, ce dont atteste aussi le fait qu'à la suite des accidents, parfois mortels, survenus ces dernières années, il n'y a pas eu de mesures effectives prises pour en éviter la répétition.

(31) Par conséquent, sur la base des critères communs fixés à l'annexe du règlement (CE) nº 2111/2005, il est estimé 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 en ce qui concerne les transporteurs aériens du Népal.

Transporteurs aériens du Nigeria

(32) Avec l'appui de l'AESA, la Commission continue à suivre de près les performances en matière de sécurité des transporteurs aériens certifiés au Nigeria. Dans ses lettres du 15 mai et du 20 juin 2017, la Commission a souligné la nécessité que l'autorité de l'aviation civile du Nigeria («NCAA») suive de près toutes les demandes de délivrance d'autorisations d'exploitant de pays tiers soumises à l'AESA par des transporteurs aériens certifiés au Nigeria.

(33) Par lettre du 30 mai 2017, la NCAA a informé la Commission de son intention de procéder à un audit approfondi des opérations du transporteur aérien *Med-View Airline*, immatriculé au Nigeria, ainsi que des mesures adoptées par la NCAA à l'égard des autres transporteurs aériens nigérians.

(34) Par lettre du 10 octobre 2017, la Commission a souligné que ces activités sont insuffisantes au regard des exigences applicables et de la croissance attendue des activités aériennes au Nigeria. Elle a informé la NCAA de l'ouverture de consultations en application de l'article 3, paragraphe 2, du règlement (CE) nº 473/2006.

(35) Le 30 octobre 2017, des représentants de la Commission et de l'AESA ont rencontré des représentants de la NCAA pour une réunion de consultation technique. Cette réunion avait pour objet de permettre à la NCAA d'expliquer les mesures correctives et préventives qu'elle avait prises à l'égard de *Med-View Airline* et des autres transporteurs aériens certifiés au Nigeria. La NCAA a étayé la présentation faite lors de cette réunion par des éléments de preuve montrant une certaine amélioration de la surveillance en matière de sécurité des transporteurs aériens dont les autorités nigérianes sont responsables au titre de la réglementation internationale applicable.

(36) Au cours de la réunion, la NCAA a informé la Commission et l'AESA des mesures prises pour améliorer le respect des exigences de l'OACI applicables à tout régime de surveillance en matière de sécurité. Elle a également fourni des informations sur l'audit mené auprès de *Med-View Airline* et sur les autres transporteurs aériens immatriculés au Nigeria, à savoir *Arik Air, Air Peace* et *Kabo Air,* ainsi que sur les effectifs de la NCAA, la formation et les qualifications de ses inspecteurs et son programme de surveillance en matière de sécurité. La NCAA a établi et s'emploie à mettre en œuvre un programme de surveillance des opérations de vol et de la navigabilité afin d'assurer le maintien du respect de la réglementation. Le Nigeria s'emploie à mettre en œuvre son programme national de sécurité et prévoit de parvenir à sa mise en œuvre intégrale d'ici à la fin de 2018.

(37) Les informations actuellement disponibles, dont les informations fournies par la NCAA lors de la réunion du 30 octobre 2017, montrent que des améliorations du régime de surveillance en matière de sécurité au Nigeria sont en cours. Il est évident que la poursuite de ces améliorations reste d'une importance cruciale. C'est notamment le cas en ce qui concerne la connaissance qu'a la NCAA des activités planifiées des transporteurs aériens relevant de sa surveillance, ainsi que la mise en œuvre effective de son programme de surveillance en matière de sécurité, y compris la gestion des constatations. Le 1er novembre 2017, la Commission a demandé des informations complémentaires à ce sujet. Elle a en outre invité la NCAA à décourager les transporteurs aériens nigérians de demander à l'AESA une autorisation d'exploitant de pays tiers tant qu'elle ne sera pas totalement convaincue que ces exploitants respectent les normes internationales de sécurité aérienne.

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

(39) Si des informations pertinentes quant à la sécurité devaient indiquer l'existence de risques imminents en matière de sécurité dus au non-respect de normes de sécurité aérienne internationales, la Commission pourrait être contrainte de prendre de nouvelles mesures en application du règlement (CE) nº 2111/2005.

Transporteurs aériens de la Russie

(40) La Commission, l'AESA et les autorités compétentes des États membres continuent à suivre de près 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 à effectuer sur certains transporteurs aériens russes conformément au règlement (UE) nº 965/2012.

(41) Le 20 octobre 2017, des représentants de la Commission et de l'AESA ont rencontré des représentants de l'Agence fédérale du transport aérien de la Fédération de Russie («FATA»). L'objectif de cette réunion était d'examiner les performances des transporteurs aériens certifiés en Russie en matière de sécurité sur la base des rapports d'inspections au sol, pour la période comprise entre le 6 octobre 2016 et le 5 octobre 2017, et de recenser les cas où les activités de surveillance menées par la FATA pourraient être renforcées.

(42) Lors de cette réunion, la Commission a examiné de manière plus détaillée les résultats des inspections au sol effectuées dans le cadre du programme SAFA de quatre transporteurs aériens certifiés en Russie. Bien qu'aucun problème de sécurité n'ait été mis au jour, la FATA a informé la Commission des activités de surveillance en matière de sécurité qu'elle mène à l'égard de ces transporteurs aériens.

(43) Compte tenu des informations actuellement disponibles, dont celles fournies par la FATA lors de la réunion de consultation technique du 20 octobre 2017, il est considéré qu'il n'y a pas de manque de capacité ni de manque de volonté de la part de la FATA de combler les lacunes des transporteurs aériens certifiés en Russie en matière de sécurité. Pour ces raisons, la Commission n'a pas jugé nécessaire de procéder à une audition des autorités aériennes russes ou de tout transporteur aérien certifié en Russie devant la Commission et le comité de la sécurité aérienne.

(44) Par conséquent, sur la base des critères communs fixés à l'annexe du règlement (CE) nº 2111/2005, il est estimé 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.

(45) Les États membres doivent continuer de contrôler le respect effectif, par les transporteurs aériens de la Russie, des normes de sécurité aérienne internationales en accordant la priorité aux inspections au sol effectuées conformément au règlement (UE) nº 965/2012.

(46) Si ces inspections devaient montrer l'existence d'un risque imminent en matière de sécurité dû au non-respect des normes de sécurité applicables, la Commission pourrait être contrainte de prendre des mesures à l'égard des transporteurs aériens de la Russie, en application du règlement (CE) nº 2111/2005.

Transporteurs aériens de Saint-Vincent-et-les-Grenadines

(47) Le 2 février 2017, le transporteur aérien *Mustique Airways*, certifié à Saint-Vincent-et-les-Grenadines, a présenté à l'AESA une demande d'autorisation d'exploitant de pays tiers. Cette nouvelle demande faisait suite à une précédente demande d'autorisation d'exploitant de pays tiers que l'AESA avait refusée pour des raisons de sécurité. L'AESA a évalué cette nouvelle demande au regard des exigences du règlement (UE) nº 452/2014 de la Commission ([1]).

(48) Les plans de mesures correctives visant à traiter les constatations de l'AESA en rapport avec la demande d'autorisation d'exploitant de pays tiers de *Mustique Airways* ont été jugés acceptables par l'AESA, qui a décidé de poursuivre l'examen de la demande jusqu'à ce que toutes les constatations soient closes. Le 11 septembre 2017, l'AESA a informé la Commission de la clôture de la dernière des constatations mentionnées et du fait que l'AESA serait par conséquent en mesure de délivrer l'autorisation au cas où le transporteur aérien serait retiré de la liste des transporteurs aériens faisant l'objet d'une interdiction ou de restrictions d'exploitation dans l'Union européenne.

(49) Sur la base de ces informations, la Commission a invité *Mustique Airways* à une audition afin que le transporteur présente les mesures correctives mises en place et fournisse des informations sur les mesures prises pour éviter la réapparition des manquements en matière de sécurité décelés par l'AESA lors de son évaluation aux fins de l'autorisation d'exploitant de pays tiers. Le 14 novembre 2017, *Mustique Airways* a présenté ces mesures correctives à la Commission et au comité de la sécurité aérienne. Il s'agit de modifications importantes dans l'organisation, et de la mise en œuvre d'un système de gestion de la sécurité, s'appuyant sur un nouvel outil en ligne et une nouvelle politique de sécurité, qui devraient permettre à *Mustique Airways* d'éradiquer les causes profondes des manquements et d'empêcher leur réapparition.

([1]) 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).

(50) Au cours de l'audition, *Mustique Airways* a également fourni des informations sur plusieurs mesures qu'il a prises pour mettre en œuvre une culture de sécurité aérienne au sein de son organisation. Au nombre de ces mesures figurent des réunions périodiques sur la sécurité, tant au niveau de la direction que du personnel, afin de sensibiliser davantage le personnel de *Mustique Airways* à la sécurité et d'améliorer le taux de signalement des incidents de sécurité.

(51) Sur la base de toutes les informations actuellement disponibles, dont l'évaluation effectuée par l'AESA et les informations fournies lors de l'audition, il y a lieu de conclure que *Mustique Airways* a remédié aux manquements constatés en matière de sécurité et que ce transporteur aérien est capable de remédier aux manquements en matière de sécurité qui pourraient survenir.

(52) 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 retirer le transporteur aérien *Mustique Airways* de la liste figurant à l'annexe A du règlement (CE) n° 474/2006.

(53) Les États membres doivent continuer de contrôler le respect effectif des normes de sécurité applicables en accordant la priorité aux inspections au sol à effectuer sur les transporteurs aériens certifiés à Saint-Vincent-et-les-Grenadines conformément au règlement (UE) n° 965/2012.

(54) Si des informations pertinentes quant à la sécurité devaient indiquer l'existence de risques imminents en matière de sécurité dus au non-respect de normes de sécurité aérienne internationales, la Commission pourrait être contrainte de prendre de nouvelles mesures en application du règlement (CE) n° 2111/2005.

Transporteurs aériens de la Thaïlande

(55) Du 20 au 27 septembre 2017, l'OACI a effectué en Thaïlande une mission de validation coordonnée afin d'examiner les questions du protocole sur la base desquelles avait été établie l'existence d'un grave problème de sécurité en Thaïlande. Les mesures correctives prises par l'autorité de l'aviation civile de la Thaïlande («CAAT») ont été jugées suffisants pour résoudre le grave problème de sécurité décelé, et le taux de mise en œuvre effective des normes internationales de sécurité aérienne a atteint environ 41 %. Toutefois, des travaux complémentaires sont en cours afin d'améliorer encore le taux de mise en œuvre effective et la CAAT attend, en 2018, une mission de validation coordonnée de l'OACI qui couvrira tous les aspects d'un régime de surveillance en matière de sécurité aérienne.

(56) La CAAT a été invitée à une audition le 13 novembre 2017 afin de fournir à la Commission et au comité de la sécurité aérienne des informations actualisées sur les mesures correctives prises pour améliorer la situation en matière de sécurité aérienne en Thaïlande.

(57) Lors de l'audition, la CAAT a fourni des informations sur l'ampleur et les activités du secteur de l'aviation civile en Thaïlande et les résultats de la mission de validation coordonnée de l'OACI, y compris le fait que le grave problème de sécurité avait été résolu. La CAAT a également fait le point sur la mise en œuvre du plan de durabilité, qui inclut les travaux d'ordre stratégique à mener dans un avenir proche, la mise à jour de la législation et de la réglementation, l'organisation et les effectifs de l'autorité, le financement des activités de l'autorité et les systèmes informatiques que la CAAT utilisera afin de soutenir ses activités. Elle a par ailleurs fourni des informations sur ses activités de surveillance des transporteurs aériens certifiés en Thaïlande. La Commission a encouragé la CAAT à poursuivre la mise en œuvre de ses travaux pour assurer la durabilité de la sécurité aérienne en Thaïlande.

(58) Les informations disponibles indiquent que le système de surveillance en matière de sécurité en Thaïlande s'est amélioré. En particulier, la CAAT a fourni des éléments attestant que des progrès ont été accomplis au cours de l'année écoulée. Les données disponibles à ce jour en ce qui concerne les transporteurs aériens certifiés en Thaïlande ne permettent pas de décider d'imposer à ces transporteurs aériens une interdiction ou certaines restrictions d'exploitation.

(59) Afin d'assurer un suivi attentif de la situation, il convient de poursuivre les discussions avec les autorités thaïlandaises, en application des dispositions de l'article 3, paragraphe 2, du règlement (CE) n° 473/2006.

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

(61) Les États membres doivent continuer de contrôler le respect effectif des normes de sécurité applicables en accordant la priorité aux inspections au sol à effectuer sur les transporteurs aériens certifiés en Thaïlande conformément au règlement (UE) n° 965/2012.

(62) Si des informations pertinentes quant à la sécurité devaient indiquer l'existence de risques imminents en matière de sécurité dus au non-respect de normes de sécurité aérienne internationales, la Commission pourrait être contrainte de prendre de nouvelles mesures en application du règlement (CE) nº 2111/2005.

Transporteurs aériens de l'Ukraine

(63) Le 19 avril 2017, le transporteur aérien *International Joint-Stock Aviation Company «URGA»*, certifié en Ukraine, a présenté à l'AESA une nouvelle demande d'autorisation d'exploitant de pays tiers. À la suite du rejet de la première demande pour des raisons de sécurité, l'AESA a évalué cette nouvelle demande conformément aux exigences du règlement (UE) nº 452/2014.

(64) Les 28 et 29 juin 2017, dans ce contexte, l'AESA a réalisé un audit sur place au siège d'*International Joint-Stock Aviation Company «URGA»*. Bien que l'audit ait permis de clore l'ensemble des constatations faites au cours de l'évaluation de la première demande, cinq nouvelles constatations, portant notamment sur la navigabilité, ont été réalisées. Par la suite, *International Joint-Stock Aviation Company «URGA»* a présenté à l'AESA un plan de mesures correctives en réponse à ces constatations. Sur la base de ce plan de mesures correctives, toutes les constatations ont été closes le 4 octobre 2017, à l'entière satisfaction de l'AESA. L'AESA en a informé la Commission, ajoutant qu'elle serait par conséquent en mesure de délivrer l'autorisation au cas où le transporteur aérien serait retiré de la liste des transporteurs aériens faisant l'objet d'une interdiction ou de restrictions d'exploitation dans l'Union européenne.

(65) Sur cette base, *International Joint-Stock Aviation Company «URGA»* a été invité à une audition par les services de la Commission et le comité de la sécurité aérienne, qui a eu lieu le 13 novembre 2017. Lors de l'audition, le transporteur aérien a fourni des informations détaillées sur la mise en œuvre du plan de mesures correctives élaboré en réponse aux constatations faites par l'AESA lors de l'audit sur place de juin 2017. Il a également expliqué que des changements profonds allaient intervenir dans son organisation et ses procédures afin de renforcer sa capacité à se conformer aux normes internationales de sécurité de l'aviation. En vue de garantir la durabilité de ces mesures et de permettre un contrôle effectif de ses activités, *International Joint-Stock Aviation Company «URGA»* a également restructuré son système de qualité interne.

(66) Sur la base de toutes les informations actuellement disponibles, dont l'évaluation effectuée par l'AESA et les informations fournies lors de l'audition, il y a lieu de conclure qu'*International Joint-Stock Aviation Company «URGA»* a remédié aux manquements constatés en matière de sécurité et que ce transporteur aérien est capable de remédier aux manquements en matière de sécurité qui pourraient survenir.

(67) Par conséquent, sur la base des critères communs fixés à l'annexe du règlement (CE) nº 2111/2005, il est estimé qu'il y a lieu de modifier la liste des transporteurs aériens qui font l'objet d'une interdiction d'exploitation au sein de l'Union pour retirer le transporteur aérien *International Joint-Stock Aviation Company «URGA»* de la liste figurant à l'annexe A du règlement (CE) nº 474/2006.

(68) Les États membres doivent continuer de contrôler le respect effectif des normes de sécurité applicables en accordant la priorité aux inspections au sol à effectuer sur les transporteurs aériens certifiés en Ukraine conformément au règlement (UE) nº 965/2012.

(69) Si des informations pertinentes quant à la sécurité devaient indiquer l'existence de risques imminents en matière de sécurité dus au non-respect de normes de sécurité aérienne internationales, la Commission pourrait être contrainte de prendre de nouvelles mesures en application du règlement (CE) nº 2111/2005.

Transporteurs aériens du Venezuela

(70) Le 6 mars 2017, le transporteur aérien *Avior Airlines*, certifié au Venezuela, a présenté, auprès de l'AESA, une demande d'autorisation d'exploitant de pays tiers. L'AESA a évalué cette demande au regard des exigences du règlement (UE) nº 452/2014.

(71) Dans le cadre de son évaluation de la sécurité d'*Avior Airlines* aux fins de la délivrance d'une autorisation d'exploitant de pays tiers, l'AESA a fait état de ses préoccupations relatives à l'incapacité de ce transporteur aérien de démontrer qu'il respecte les exigences applicables. Par conséquent, l'AESA a conclu qu'une évaluation plus approfondie ne permettrait pas de délivrer une autorisation d'exploitant de pays tiers à *Avior Airlines* et que ce transporteur aérien ne satisfaisait pas aux exigences applicables du règlement (UE) nº 452/2014 de la Commission. Par conséquent, le 4 octobre 2017, l'AESA a rejeté la demande d'autorisation d'exploitant de pays tiers d'*Avior Airlines* pour des raisons de sécurité.

(72) Le 10 octobre 2017, la Commission a demandé des informations à l'autorité de l'aviation civile du Venezuela («INAC») sur les mesures prises à la suite du rejet, par l'AESA, de la demande d'autorisation d'exploitant de pays tiers présentée par *Avior Airlines*. Cette demande par lettre marquait l'ouverture de consultations avec les autorités responsables de la surveillance réglementaire des transporteurs aériens certifiés au Venezuela, conformément aux critères fixés à l'article 3, paragraphe 2, du règlement (CE) nº 473/2006. Les problèmes de sécurité constatés lors de l'évaluation de la sécurité effectuée par l'AESA aux fins de l'autorisation d'exploitant de pays tiers d'*Avior Airlines* n'ayant pas été résolus, la possibilité a été donnée à l'INAC et à *Avior Airlines* d'être entendus par la Commission et par le comité de la sécurité aérienne en application du règlement (CE) nº 2111/2005.

(73) Le 13 novembre 2017, l'INAC a fourni à la Commission des informations sur les activités de surveillance menées à l'égard des transporteurs aériens certifiés au Venezuela au cours des dernières années, ainsi qu'une description de la surveillance exercée à l'égard du transporteur aérien *Avior Airlines*.

(74) Au cours de l'audition du 14 novembre 2017, l'INAC a présenté à la Commission et au comité de la sécurité aérienne des informations sur sa structure, ses fonctions, ses compétences et ses ressources, les nombres d'incidents et accidents d'aviation, la mise en œuvre effective des normes internationales de sécurité aérienne, le statut dans le cadre du programme d'évaluation de la sécurité aérienne internationale de la FAA, ainsi que le nombre et le type d'organisations relevant de sa surveillance. L'INAC a également expliqué son processus de surveillance et fourni les résultats des activités de surveillance de la sécurité menées à l'égard d'*Avior Airlines* au cours des dernières années. L'INAC a indiqué avoir augmenté le nombre d'inspections d'*Avior Airlines*, étant donné que ce transporteur aérien a élargi sa flotte. Cela a permis de déceler un nombre considérable de manquements en matière de sécurité de la part d'*Avior Airlines*, notamment dans les domaines de la formation du personnel, de la gestion des changements et du système de gestion documentaire.

(75) L'INAC a déclaré ne pas avoir connaissance des constatations soulevées à l'égard des transporteurs aériens certifiés au Venezuela lors d'inspections au sol effectuées par des États membres, et a fait part de son intention de prendre contact avec l'AESA afin d'assurer un suivi adéquat de ces constatations.

(76) Les informations fournies montrent que l'INAC devrait continuer à développer ses capacités d'inspection à l'égard des transporteurs aériens relevant de sa responsabilité.

(77) Lors de l'audition, *Avior Airlines* a communiqué à la Commission et au comité de la sécurité aérienne des informations sur les mesures correctives prises pour résoudre les graves problèmes relevés par l'AESA dans le cadre de son évaluation aux fins de l'autorisation d'exploitant de pays tiers, concernant notamment le contrôle de la navigabilité et de la maintenance, la mise en œuvre et le suivi des consignes de navigabilité et le système de gestion de la sécurité et de la qualité. *Avior Airlines* a toutefois fait preuve d'un manque manifeste de prise de conscience et de compréhension de la gravité des problèmes de sécurité relevés par l'AESA et recensés par les États membres au moyen d'inspections au sol. Par ailleurs, les mesures prises par *Avior Airlines* révèlent l'absence d'une véritable analyse des causes profondes et de plans de mesures correctives adéquats permettant d'éviter que les cas identiques ou similaires de non-conformité ayant conduit à ces problèmes ne se reproduisent.

(78) Il ressort des informations recueillies à ce jour dans le cadre de l'évaluation effectuée par l'AESA aux fins de l'autorisation d'exploitant de pays tiers, des inspections au sol effectuées par les États membres ainsi que des informations fournies par l'INAC et par *Avior Airlines* qu'il existe des preuves indéniables de graves manquements en matière de sécurité de la part de *Avior Airlines*. Ces informations indiquent également que *Avior Airlines* n'est pas en mesure de remédier à ces manquements en matière de sécurité, ainsi qu'il ressort notamment du plan de mesures correctives inapproprié et insuffisant qu'il a présenté en réaction aux constatations de l'AESA et de l'absence de réaction adéquate aux manquements décelés à l'occasion d'inspections au sol effectuées par des États membres.

(79) Par conséquent, sur la base des critères communs fixés à l'annexe du règlement (CE) nº 2111/2005, il est estimé qu'il y a lieu de modifier la liste des transporteurs aériens qui font l'objet d'une interdiction d'exploitation au sein de l'Union pour inscrire le transporteur aérien *Avior Airlines* sur la liste figurant à l'annexe A du règlement (CE) nº 474/2006.

(80) Les États membres doivent continuer de contrôler le respect effectif des normes de sécurité applicables en accordant la priorité aux inspections au sol à effectuer sur les transporteurs aériens certifiés au Venezuela conformément au règlement (UE) nº 965/2012.

(81) Si des informations pertinentes quant à la sécurité devaient indiquer l'existence de risques imminents en matière de sécurité dus au non-respect de normes de sécurité aérienne internationales, la Commission pourrait être contrainte de prendre de nouvelles mesures en application du règlement (CE) nº 2111/2005.

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

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

A ADOPTÉ LE PRÉSENT RÈGLEMENT:

Article premier

Le règlement (CE) n° 474/2006 est modifié comme suit:

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

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

Article 2

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

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

Fait à Bruxelles, le 30 novembre 2017.

Par la Commission,
au nom du président,
Violeta BULC
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	République islamique d'Iran
IRAQI AIRWAYS	001	IAW	Iraq
MED-VIEW AIRLINE	MVA/AOC/10-12/05	MEV	Nigeria
AIR ZIMBABWE (PVT) LTD	177/04	AZW	Zimbabwe
Tous les transporteurs aériens certifiés par les autorités de l'Afghanistan responsables de la surveillance réglementaire, notamment:			**République islamique d'Afghanistan**
AFGHAN JET INTERNATIONAL AIRLINES	AOC 008	AJA	République islamique d'Afghanistan
ARIANA AFGHAN AIRLINES	AOC 009	AFG	République islamique d'Afghanistan
EAST HORIZON AIRLINES	AOC 1013	EHN	République islamique d'Afghanistan
KAM AIR	AOC 001	KMF	République islamique d'Afghanistan
SAFI AIRWAYS	AOC 181	SFW	République islamique d'Afghanistan
Tous les transporteurs aériens certifiés par les autorités de l'Angola responsables de la surveillance réglementaire (à l'exception de *TAAG Angola Airlines* qui figure à l'annexe B), notamment:			**République d'Angola**
AEROJET	AO 008-01/11	TEJ	République d'Angola
AIR GICANGO	009	Unknown	République d'Angola
AIR JET	AO 006-01/11-MBC	MBC	République d'Angola
AIR NAVE	017	Unknown	République d'Angola
AIR26	AO 003-01/11-DCD	DCD	République d'Angola
ANGOLA AIR SERVICES	006	Inconnu	République d'Angola

[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
DIEXIM	007	Inconnu	République d'Angola
FLY540	AO 004-01 FLYA	Inconnu	République d'Angola
GIRA GLOBO	008	GGL	République d'Angola
HELIANG	010	Inconnu	République d'Angola
HELIMALONGO	AO 005-01/11	Inconnu	République d'Angola
MAVEWA	016	Inconnu	République d'Angola
SONAIR	AO 002-01/10-SOR	SOR	République d'Angola
Tous les transporteurs aériens certifiés par les autorités de la République du Congo responsables de la surveillance réglementaire, notamment:			**République du Congo**
AERO SERVICE	RAC06-002	RSR	République du Congo
CANADIAN AIRWAYS CONGO	RAC06-012	Inconnu	République du Congo
EMERAUDE	RAC06-008	Inconnu	République du Congo
EQUAFLIGHT SERVICES	RAC 06-003	EKA	République du Congo
EQUAJET	RAC06-007	EKJ	République du Congo
EQUATORIAL CONGO AIRLINES S.A.	RAC 06-014	Inconnu	République du Congo
MISTRAL AVIATION	RAC06-011	Inconnu	République du Congo
TRANS AIR CONGO	RAC 06-001	TSG	République du Congo
Tous les transporteurs aériens certifiés par les autorités de la République démocratique du Congo (RDC) responsables de la surveillance réglementaire, notamment:			**République démocratique du Congo (RDC)**
AIR FAST CONGO	409/CAB/MIN/TVC/ 0112/2011	Inconnu	République démocratique du Congo (RDC)
AIR KASAI	409/CAB/MIN/TVC/ 0053/2012	Inconnu	République démocratique du Congo (RDC)
AIR KATANGA	409/CAB/MIN/TVC/ 0056/2012	Inconnu	République démocratique du Congo (RDC)
AIR TROPIQUES	409/CAB/MIN/TVC/ 00625/2011	Inconnu	République démocratique du Congo (RDC)
BLUE AIRLINES	106/CAB/MIN/TVC/ 2012	BUL	République démocratique du Congo (RDC)
BLUE SKY	409/CAB/MIN/TVC/ 0028/2012	Inconnu	République démocratique du Congo (RDC)
BUSY BEE CONGO	409/CAB/MIN/TVC/ 0064/2010	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
COMPAGNIE AFRICAINE D'AVIATION (CAA)	409/CAB/MIN/TVC/ 0050/2012	Inconnu	République démocratique du Congo (RDC)
CONGO AIRWAYS	019/CAB/MIN/TVC/ 2015	Inconnu	République démocratique du Congo (RDC)
DAKOTA SPRL	409/CAB/MIN/TVC/ 071/2011	Inconnu	République démocratique du Congo (RDC)
DOREN AIR CONGO	102/CAB/MIN/TVC/ 2012	Inconnu	République démocratique du Congo (RDC)
GOMAIR	409/CAB/MIN/TVC/ 011/2010	Inconnu	République démocratique du Congo (RDC)
KIN AVIA	409/CAB/MIN/TVC/ 0059/2010	Inconnu	République démocratique du Congo (RDC)
KORONGO AIRLINES	409/CAB/MIN/TVC/ 001/2011	KGO	République démocratique du Congo (RDC)
MALU AVIATION	098/CAB/MIN/TVC/ 2012	Inconnu	République démocratique du Congo (RDC)
MANGO AIRLINES	409/CAB/MIN/TVC/ 009/2011	Inconnu	République démocratique du Congo (RDC)
SERVE AIR	004/CAB/MIN/TVC/ 2015	Inconnu	République démocratique du Congo (RDC)
SERVICES AIR	103/CAB/MIN/TVC/ 2012	Inconnu	République démocratique du Congo (RDC)
SWALA AVIATION	409/CAB/MIN/TVC/ 0084/2010	Inconnu	République démocratique du Congo (RDC)
TRANSAIR CARGO SERVICES	409/CAB/MIN/TVC/ 073/2011	Inconnu	République démocratique du Congo (RDC)
WILL AIRLIFT	409/CAB/MIN/TVC/ 0247/2011	Inconnu	République démocratique du Congo (RDC)
Tous les transporteurs aériens certifiés par les autorités de Djibouti responsables de la surveillance réglementaire, notamment:			**Djibouti**
DAALLO AIRLINES	Inconnu	DAO	Djibouti
Tous les transporteurs aériens certifiés par les autorités de la Guinée équatoriale responsables de la surveillance réglementaire, notamment:			**Guinée équatoriale**
CEIBA INTERCONTINENTAL	2011/0001/MTTCT/ DGAC/SOPS	CEL	Guinée équatoriale

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
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 de la République gabonaise responsables de la surveillance réglementaire (à l'exception d'*Afrijet* et de *SN2AG* qui figurent à l'annexe B), notamment:			**République gabonaise**
AFRIC AVIATION	010/MTAC/ANAC-G/DSA	EKG	République gabonaise
ALLEGIANCE AIR TOURIST	007/MTAC/ANAC-G/DSA	LGE	République gabonaise
NATIONALE REGIONALE TRANSPORT (N.R.T)	008/MTAC/ANAC-G/DSA	NRG	République gabonaise
SKY GABON	009/MTAC/ANAC-G/DSA	SKG	République gabonaise
SOLENTA AVIATION GABON	006/MTAC/ANAC-G/DSA	SVG	République gabonaise
TROPICAL AIR-GABON	011/MTAC/ANAC-G/DSA	Inconnu	République gabonaise
Tous les transporteurs aériens certifiés par les autorités de l'Indonésie responsables de la surveillance réglementaire (à l'exception de *Garuda Indonesia, Airfast Indonesia, Ekspres Transportasi Antarbenua, Indonesia Air Asia, Citilink, Lion Air* et *Batik Air*), notamment:			**République d'Indonésie**
AIR BORN INDONESIA	135-055	Inconnu	République d'Indonésie
AIR PACIFIC UTAMA	135-020	Inconnu	République d'Indonésie
ALDA TRANS PAPUA	135-056	Inconnu	République d'Indonésie
ALFA TRANS DIRGANTARA	135-012	Inconnu	République d'Indonésie
AMA	135-054	Inconnu	République d'Indonésie
ANGKASA SUPER SERVICE	135-050	LBZ	République d'Indonésie
ASI PUDJIASTUTI	135-028	SQS	République d'Indonésie
AVIASTAR MANDIRI	135-029	VIT	République d'Indonésie

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
DABI AIR NUSANTARA	135-030	Inconnu	République d'Indonésie
DERAYA AIR TAXI	135-013	DRY	République d'Indonésie
DERAZONA AIR SERVICE	135-010	DRZ	République d'Indonésie
EASTINDO	135-038	ESD	République d'Indonésie
ELANG LINTAS INDONESIA	135-052	Inconnu	République d'Indonésie
ELANG NUSANTARA AIR	135-053	Inconnu	République d'Indonésie
ENGGANG AIR SERVICE	135-045	Inconnu	République d'Indonésie
ERSA EASTERN AVIATION	135-047	Inconnu	République d'Indonésie
GATARI AIR SERVICE	135-018	GHS	République d'Indonésie
HEVILIFT AVIATION	135-042	Inconnu	République d'Indonésie
INDONESIA AIR ASIA EXTRA	121-054	Inconnu	République d'Indonésie
INDONESIA AIR TRANSPORT	121-034	IDA	République d'Indonésie
INDO STAR AVIATION	135-057	Inconnu	République d'Indonésie
INTAN ANGKASA AIR SERVICE	135-019	Inconnu	République d'Indonésie
JAYAWIJAYA DIRGANTARA	121-044	JWD	République d'Indonésie
JOHNLIN AIR TRANSPORT	135-043	JLB	République d'Indonésie
KAL STAR AVIATION	121-037	KLS	République d'Indonésie
KARTIKA AIRLINES	121-003	KAE	République d'Indonésie
KOMALA INDONESIA	135-051	Inconnu	République d'Indonésie
KURA-KURA AVIATION	135-016	KUR	République d'Indonésie
MARTA BUANA ABADI	135-049	Inconnu	République d'Indonésie
MATTHEW AIR NUSANTARA	135-048	Inconnu	République d'Indonésie
MIMIKA AIR	135-007	Inconnu	République d'Indonésie
MY INDO AIRLINES	121-042	Inconnu	République d'Indonésie
NAM AIR	121-058	Inconnu	République d'Indonésie
NATIONAL UTILITY HELICOPTER	135-011	Inconnu	République d'Indonésie
NUSANTARA AIR CHARTER	121-022	SJK	République d'Indonésie
PEGASUS AIR SERVICES	135-036	Inconnu	République d'Indonésie
PELITA AIR SERVICE	121-008	PAS	République d'Indonésie
PENERBANGAN ANGKASA SEMESTA	135-026	Inconnu	République d'Indonésie

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
PURA WISATA BARUNA	135-025	Inconnu	République d'Indonésie
RIAU AIRLINES	121-016	RIU	République d'Indonésie
SAYAP GARUDA INDAH	135-004	Inconnu	République d'Indonésie
SMAC	135-015	SMC	République d'Indonésie
SPIRIT AVIATION SENTOSA	135-058	Inconnu	République d'Indonésie
SRIWIJAYA AIR	121-035	SJY	République d'Indonésie
SURYA AIR	135-046	Inconnu	République d'Indonésie
TRANSNUSA AVIATION MANDIRI	121-048	TNU	République d'Indonésie
TRANSWISATA PRIMA AVIATION	135-021	TWT	République d'Indonésie
TRAVEL EXPRESS AVIATION SERVICE	121-038	XAR	République d'Indonésie
TRAVIRA UTAMA	135-009	TVV	République d'Indonésie
TRI MG-INTRA ASIA AIRLINES	121-018	TMG	République d'Indonésie
TRI MG-INTRA ASIA AIRLINES	135-037	Inconnu	République d'Indonésie
TRIGANA AIR SERVICE	121-006	TGN	République d'Indonésie
UNINDO	135-040	Inconnu	République d'Indonésie
WESTSTAR AVIATION INDONESIA	135-059	Inconnu	République d'Indonésie
WING ABADI AIRLINES	121-012	WON	République d'Indonésie
Tous les transporteurs aériens certifiés par les autorités de la République kirghize responsables de la surveillance réglementaire, notamment:			**République kirghize**
AIR BISHKEK (anciennement EASTOK AVIA)	15	EAA	République kirghize
AIR MANAS	17	MBB	République kirghize
AVIA TRAFFIC COMPANY	23	AVJ	République kirghize
CENTRAL ASIAN AVIATION SERVICES (CAAS)	13	CBK	République kirghize
HELI SKY	47	HAC	République kirghize
AIR KYRGYZSTAN	03	LYN	République kirghize
MANAS AIRWAYS	42	BAM	République kirghize
S GROUP INTERNATIONAL (anciennement S GROUP AVIATION)	45	IND	République kirghize
SKY BISHKEK	43	BIS	République kirghize

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
SKY KG AIRLINES	41	KGK	République kirghize
SKY WAY AIR	39	SAB	République kirghize
TEZ JET	46	TEZ	République kirghize
VALOR AIR	07	VAC	République kirghize
Tous les transporteurs aériens certifiés par les autorités du Liberia responsables de la surveillance réglementaire			**Liberia**
Tous les transporteurs aériens certifiés par les autorités de la Libye responsables de la surveillance réglementaire, notamment:			**Libye**
AFRIQIYAH AIRWAYS	007/01	AAW	Libye
AIR LIBYA	004/01	TLR	Libye
BURAQ AIR	002/01	BRQ	Libye
GHADAMES AIR TRANSPORT	012/05	GHT	Libye
GLOBAL AVIATION AND SERVICES	008/05	GAK	Libye
LIBYAN AIRLINES	001/01	LAA	Libye
PETRO AIR	025/08	PEO	Libye
Tous les transporteurs aériens certifiés par les autorités du Népal responsables de la surveillance réglementaire, notamment:			**République du Népal**
AIR DYNASTY HELI. S.	035/2001	Inconnu	République du Népal
AIR KASTHAMANDAP	051/2009	Inconnu	République du Népal
BUDDHA AIR	014/1996	BHA	République du Népal
FISHTAIL AIR	017/2001	Inconnu	République du Népal
GOMA AIR	064/2010	Inconnu	République du Népal
HIMALAYA AIRLINES	084/2015	Inconnu	République du Népal
MAKALU AIR	057 A/2009	Inconnu	République du Népal
MANANG AIR PVT LTD	082/2014	Inconnu	République du Népal
MOUNTAIN HELICOPTERS	055/2009	Inconnu	République du 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
MUKTINATH AIRLINES	081/2013	Inconnu	République du Népal
NEPAL AIRLINES CORPORATION	003/2000	RNA	République du Népal
SAURYA AIRLINES	083/2014	Inconnu	République du Népal
SHREE AIRLINES	030/2002	SHA	République du Népal
SIMRIK AIR	034/2000	Inconnu	République du Népal
SIMRIK AIRLINES	052/2009	RMK	République du Népal
SITA AIR	033/2000	Inconnu	République du Népal
TARA AIR	053/2009	Inconnu	République du Népal
YETI AIRLINES DOMESTIC	037/2004	NYT	République du Népal
Tous les transporteurs aériens certifiés par les autorités de Sao Tomé-et-Principe responsables de la surveillance réglementaire, notamment:			**Sao Tomé-et-Principe**
AFRICA'S CONNECTION	10/AOC/2008	ACH	Sao Tomé-et-Principe
STP AIRWAYS	03/AOC/2006	STP	Sao Tomé-et-Principe
Tous les transporteurs aériens certifiés par les autorités de Sierra Leone responsables de la surveillance réglementaire, notamment:			**Sierra Leone**
AIR RUM, LTD	Inconnu	RUM	Sierra Leone
DESTINY AIR SERVICES, LTD	Inconnu	DTY	Sierra Leone
HEAVYLIFT CARGO	Inconnu	Inconnu	Sierra Leone
ORANGE AIR SIERRA LEONE LTD	Inconnu	ORJ	Sierra Leone
PARAMOUNT AIRLINES, LTD	Inconnu	PRR	Sierra Leone
SEVEN FOUR EIGHT AIR SERVICES LTD	Inconnu	SVT	Sierra Leone
TEEBAH AIRWAYS	Inconnu	Inconnu	Sierra Leone
Tous les transporteurs aériens certifiés par les autorités du Soudan responsables de la surveillance réglementaire, notamment:			**République du Soudan**
ALFA AIRLINES SD	54	AAJ	République du Soudan

Nom de personne morale du transporteur aérien figurant sur son CTA (et raison sociale si elle diffère)	Numéro de certificat de transporteur aérien (CTA) ou numéro de la licence d'exploitation	Code OACI à trois lettres	État de l'exploitant
BADR AIRLINES	35	BDR	République du Soudan
BLUE BIRD AVIATION	11	BLB	République du Soudan
ELDINDER AVIATION	8	DND	République du Soudan
GREEN FLAG AVIATION	17	Inconnu	République du Soudan
HELEJETIC AIR	57	HJT	République du Soudan
KATA AIR TRANSPORT	9	KTV	République du Soudan
KUSH AVIATION CO.	60	KUH	République du Soudan
NOVA AIRWAYS	46	NOV	République du Soudan
SUDAN AIRWAYS CO.	1	SUD	République du Soudan
SUN AIR	51	SNR	République du Soudan
TARCO AIR	56	TRQ	République du 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	Numéros d'immatriculation et, si possible, numéros de série des appareils faisant l'objet de la restriction	État d'immatriculation
TAAG ANGOLA AIRLINES	001	DTA	République d'Angola	Toute la flotte sauf: appareils de type Boeing B737-700, appareils de type Boeing B777-200, appareils de type Boeing B777-300 et appareils de type Boeing B777-300ER.	Toute la flotte sauf: appareils appartenant à la flotte de Boeing B737-700, comme indiqué sur le CTA; appareils appartenant à la flotte de Boeing B777-200, comme indiqué sur le CTA; appareils appartenant à la flotte de Boeing B777-300, comme indiqué sur le CTA, et appareils appartenant à la flotte de Boeing B777-300ER, comme indiqué sur le CTA.	République d'Angola
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
AFRIJET BUSINESS SERVICE [1]	002/MTAC/ ANAC-G/ DSA	ABS	République gabonaise	Toute la flotte sauf: 2 appareils de type Falcon 50; 2 appareils de type Falcon 900.	Toute la flotte sauf: TR-LGV; TR-LGY; TR-AFJ; TR-AFR.	République gabonaise
NOUVELLE AIR AFFAIRES GABON (SN2AG)	003/MTAC/ ANAC-G/ DSA	NVS	République gabonaise	Toute la flotte sauf: 1 appareil de type Challenger CL-601, 1 appareil de type HS-125-800.	Toute la flotte sauf: TR-AAG, ZS-AFG.	République gabonaise; République d'Afrique du Sud
IRAN AIR	FS100	IRA	République islamique d'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.	République islamique d'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] Afrijet n'est autorisé à utiliser que les appareils spécifiquement mentionnés pour son niveau actuel d'activités dans l'Union.»

[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.