



RÈGLEMENT D'EXÉCUTION (UE) 2023/2691 DE LA COMMISSION

du 29 novembre 2023

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

(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) n° 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) n° 474/2006 de la Commission ⁽²⁾ établit la liste des transporteurs aériens qui font l'objet d'une interdiction d'exploitation dans l'Union.
- (2) Certains États membres et l'Agence de l'Union européenne pour la sécurité aérienne (l'«Agence») ont communiqué à la Commission, conformément à l'article 4, paragraphe 3, du règlement (CE) n° 2111/2005, des informations pertinentes pour la mise à jour de cette liste. Les pays tiers et les organisations internationales ont également fourni des informations pertinentes. Il y a donc lieu d'actualiser ladite 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) n° 474/2006.
- (4) La Commission a donné aux transporteurs aériens concernés la possibilité de consulter tous les documents pertinents, de lui soumettre des observations par écrit et de faire une présentation orale à la Commission et au comité institué par l'article 15 du règlement (CE) n° 2111/2005 (le «comité de la sécurité aérienne de l'UE»).
- (5) La Commission a tenu le comité de la sécurité aérienne informé des discussions en cours, dans le cadre du règlement (CE) n° 2111/2005 et du règlement délégué (UE) 2023/660 de la Commission ⁽³⁾, avec les autorités compétentes et des transporteurs aériens des États suivants: Arménie, Égypte, Iraq, Kazakhstan, Kenya, Népal et Pakistan. De même, la Commission a informé le comité de la sécurité aérienne de l'UE de la situation en matière de sécurité aérienne dans les pays suivants: Congo (Brazzaville), Libye, Soudan du Sud et Suriname.

⁽¹⁾ JO L 344 du 27.12.2005, p. 15.

⁽²⁾ Règlement (CE) n° 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) n° 2111/2005 du Parlement européen et du Conseil (JO L 84 du 23.3.2006, p. 14).

⁽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) n° 2111/2005 du Parlement européen et du Conseil et abrogeant le règlement (CE) n° 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) n° 2111/2005 du Parlement européen et du Conseil (JO L 83 du 22.3.2023, p. 47).

- (6) L'Agence a informé la Commission et le comité de la sécurité aérienne de l'UE concernant les évaluations techniques effectuées aux fins de l'évaluation initiale et de la surveillance continue des autorisations d'exploitants de pays tiers délivrées conformément aux dispositions du règlement (UE) n° 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 (le «SAFA») conformément aux dispositions du règlement (UE) n° 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) n° 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 (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'Arménie

- (10) En juin 2020, les transporteurs aériens certifiés en Arménie ont été inscrits sur la liste figurant à l'annexe A du règlement (CE) n° 474/2006 par le règlement d'exécution (UE) 2020/736 de la Commission ⁽⁶⁾.
- (11) Dans le cadre des activités de surveillance continue, la Commission a constaté que le transporteur aérien Aircompany Armenia avait été rebaptisé et que son nouveau nom commercial était AIR DILIJANS.
- (12) Sur la base des critères communs fixés à l'annexe du règlement (CE) n° 2111/2005, la Commission considère qu'il y a lieu, en ce qui concerne les transporteurs aériens de l'Arménie, de modifier la liste des transporteurs aériens qui font l'objet d'une interdiction d'exploitation au sein de l'Union pour inscrire AIR DILIJANS sur la liste figurant à l'annexe A du règlement (CE) n° 474/2006 et pour retirer Aircompany Armenia de la liste figurant à ladite annexe.
- (13) Les États membres devraient continuer de contrôler le respect effectif, par les transporteurs aériens certifiés en Arménie, des normes de sécurité internationales applicables en accordant la priorité aux inspections au sol de ces transporteurs aériens, conformément au règlement (UE) n° 965/2012.

Transporteurs aériens d'Égypte

- (14) Les transporteurs aériens certifiés en Égypte n'ont jamais été inscrits sur les listes figurant à l'annexe A ou à l'annexe B du règlement (CE) n° 474/2006.

⁽⁴⁾ Règlement (UE) n° 452/2014 de la Commission du 29 avril 2014 déterminant les exigences techniques et les procédures administratives applicables aux opérations aériennes conformément au règlement (CE) n° 216/2008 du Parlement européen et du Conseil (JO L 133 du 6.5.2014, p. 12).

⁽⁵⁾ Règlement (UE) n° 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) n° 216/2008 du Parlement européen et du Conseil (JO L 296 du 25.10.2012, p. 1).

⁽⁶⁾ Règlement d'exécution (UE) 2020/736 de la Commission du 2 juin 2020 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 172 du 3.6.2020, p. 7).

- (15) Dans le cadre de la surveillance continue des autorisations d'exploitant de pays tiers délivrées en vertu du règlement (UE) n° 452/2014 et à la suite de l'analyse des inspections au sol effectuées dans le cadre du programme SAFA conformément au règlement (UE) n° 965/2012, un nombre croissant de préoccupations en matière de sécurité s'est fait jour concernant les transporteurs aériens certifiés par l'Égypte. Des constatations importantes ont été relevées à l'égard d'un certain nombre de transporteurs aériens égyptiens autorisés à exercer des activités d'exploitant de pays tiers. En outre, l'autorisation d'exploitant de pays tiers d'AlMasria Universal Airlines a été suspendue pour des raisons de sécurité pour une deuxième fois sur une période de deux ans.
- (16) Le 21 juin 2023, la Commission a adressé une lettre à l'autorité de l'aviation civile de l'Égypte (l'«ECAA») dans laquelle elle fait part de ses préoccupations concernant les performances en matière de sécurité des transporteurs aériens certifiés par l'ECAA et demande qu'une série de documents décrivant l'organisme et montrant ses capacités en matière de surveillance et d'activités connexes lui soit fournie.
- (17) Le 13 juillet 2023, l'ECAA a fourni une première série d'informations et de documents sur l'organisation, les effectifs, la formation des inspecteurs, les procédures, les manuels, ainsi qu'une vue d'ensemble des audits réalisés et planifiés et des comptes rendus d'événements pour la période 2020-2023.
- (18) L'analyse des documents, effectuée avec l'aide des experts de l'Agence, a révélé que l'ECAA n'avait pas fourni toutes les informations demandées sur les effectifs et les exigences en matière de qualifications du personnel, les exigences en matière de formation des inspecteurs et la formation effectivement dispensée. Par conséquent, la Commission a adressé à l'ECAA une deuxième lettre le 5 octobre 2023 pour demander les documents et informations manquants, qui lui sont parvenus le 13 novembre 2023 et sont en cours d'examen et d'analyse. La Commission organisera une réunion technique avec l'ECAA au cours du premier trimestre de 2024.
- (19) 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 Égypte.
- (20) Les États membres devraient continuer de contrôler le respect effectif, par les transporteurs aériens certifiés en Égypte, des normes de sécurité internationales applicables en accordant la priorité aux inspections au sol de ces transporteurs aériens, conformément au règlement (UE) n° 965/2012.
- (21) Lorsque des informations pertinentes quant à la sécurité indiquent l'existence de risques imminents en la matière résultant du non-respect de normes de sécurité internationales applicables, la Commission peut être amenée à prendre de nouvelles mesures conformément au règlement (CE) n° 2111/2005.

Transporteurs aériens de l'Iraq

- (22) En décembre 2015, le transporteur aérien Iraqi Airways a été inscrit sur la liste figurant à l'annexe A du règlement (CE) n° 474/2006 par le règlement d'exécution (UE) 2015/2322 de la Commission ⁽⁷⁾.
- (23) Fly Baghdad a demandé une autorisation d'exploitant de pays tiers le 10 février 2022. L'Agence a examiné la demande d'autorisation d'exploitant de pays tiers de Fly Baghdad conformément aux exigences énoncées dans le règlement (UE) n° 452/2014.
- (24) Dans le cadre de son évaluation, l'Agence a fait part de ses préoccupations quant au fait que Fly Baghdad n'était pas en mesure de répondre aux problèmes de sécurité recensés. Elle a notamment établi que Fly Baghdad ne contrôlait pas et ne garantissait pas que les temps de vol, les temps de service de vol, les temps de service et les périodes de repos prévus et effectués se situent dans les limites prévues par les règles prescriptives en matière de gestion de la fatigue établies par l'Iraq.

⁽⁷⁾ Règlement d'exécution (UE) 2015/2322 de la Commission du 10 décembre 2015 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 328 du 12.12.2015, p. 67).

- (25) L'incapacité de Fly Baghdad à résoudre ces problèmes de sécurité a été démontrée par la présentation d'un plan de mesures correctives inacceptable pour traiter les problèmes de sécurité recensés. À ce titre, Fly Baghdad n'a pas démontré qu'il satisfaisait aux normes de sécurité internationales applicables liées aux problèmes de sécurité recensés. L'Agence a conclu dès lors qu'une évaluation plus approfondie ne permettrait pas de délivrer une autorisation à Fly Baghdad et que ce transporteur ne satisfaisait donc pas aux exigences applicables du règlement (UE) n° 452/2014. En conséquence, le 22 décembre 2022, l'Agence a rejeté, pour des raisons de sécurité, la demande d'autorisation d'exploitant de pays tiers présentée par Fly Baghdad.
- (26) Le 11 février 2023, Fly Baghdad a, conformément à l'article 109 du règlement (UE) 2018/1139 du Parlement européen et du Conseil ⁽⁸⁾, fait appel de la décision de l'Agence du 22 décembre 2022 rejetant sa demande d'autorisation d'exploitant de pays tiers. La décision rendue le 7 septembre 2023 par la chambre de recours de l'AESA, instituée en vertu de l'article 105 du règlement (UE) 2018/1139, a rejeté l'appel de Fly Baghdad au motif qu'il n'était pas fondé, confirmant ainsi la validité de la décision de l'Agence du 22 décembre 2022.
- (27) Le 20 avril 2023, dans le cadre des activités de surveillance en cours de la Commission, une réunion technique a eu lieu avec la Commission, l'Agence, les États membres et l'autorité iraquienne de l'aviation civile (l'«ICAA»). Au cours de cette réunion, la Commission a fait savoir à l'ICAA que, sur la base de la décision négative prise par l'Agence concernant la demande d'autorisation d'exploitant de pays tiers présentée par Fly Baghdad, le comité de la sécurité aérienne de l'UE procéderait à un nouvel examen du transporteur aérien.
- (28) Le 2 octobre 2023, la Commission a écrit à l'ICAA et à Fly Baghdad afin d'informer les deux parties que le cas de Fly Baghdad avait été inscrit à l'ordre du jour de la réunion du comité de la sécurité aérienne prévue du 14 au 16 novembre 2023 et que tant l'ICAA que Fly Baghdad auraient la possibilité d'être entendues devant ledit comité conformément au règlement (CE) n° 2111/2005.
- (29) L'ICAA et Fly Baghdad ont été entendues par le comité de la sécurité aérienne de l'UE le 15 novembre 2023. Entre autres éléments, l'ICAA a indiqué qu'elle était responsable de la supervision de sept titulaires d'un CTA, dont Fly Baghdad, en ce qui concerne l'application et la mise en œuvre des normes de sécurité internationales et des règlements en vigueur en Iraq dans le domaine de l'aviation civile, conformément aux obligations de la convention de l'OACI.
- (30) L'ICAA a également fourni une vue d'ensemble de sa politique et de ses activités de surveillance, mettant en avant les audits ad hoc prévus et réalisés concernant Fly Baghdad en 2023. En outre, l'ICAA a fourni un résumé des actions prévues en vue de renforcer ses capacités de surveillance, notamment en ayant recours aux services d'experts dans les domaines des opérations aériennes, de la navigabilité et de l'octroi de licences au personnel. En ce qui concerne plus particulièrement les problèmes de sécurité recensés par l'Agence dans le cadre de sa procédure d'autorisation d'exploitant de pays tiers, l'ICAA a fourni un aperçu de la manière dont elle a enquêté et assure un suivi approprié, en collaboration avec Fly Baghdad, pour mettre en œuvre les mesures correctives appropriées.
- (31) La présentation de Fly Baghdad au comité de la sécurité aérienne de l'UE s'est concentrée sur les mesures prises pour répondre aux problèmes de sécurité recensés par l'Agence dans le cadre de sa procédure d'autorisation d'exploitant de pays tiers. Dans cette présentation, il détaillait les informations relatives à son analyse des causes profondes et aux mesures prises en conséquence en termes d'organisation, de procédures, de formation et de conformité. Tout en exprimant sa volonté ferme d'améliorer constamment la sécurité, Fly Baghdad n'a pas, dans sa réponse aux préoccupations particulières en matière de sécurité, fourni de preuves suffisantes du fonctionnement détaillé de son système de gestion de la sécurité et de la qualité.
- (32) Les informations fournies par Fly Baghdad n'étaient pas suffisantes par nature pour répondre pleinement aux problèmes de sécurité à l'origine de la décision de l'Agence de refuser sa demande d'autorisation d'exploitant de pays tiers. Le plan de mesures correctives présenté par Fly Baghdad, notamment l'analyse connexe des causes profondes, n'a pas démontré la capacité du transporteur aérien à mettre en œuvre des mesures appropriées pour garantir le respect des normes de sécurité internationales.

⁽⁸⁾ Règlement (UE) 2018/1139 du Parlement européen et du Conseil du 4 juillet 2018 concernant des règles communes dans le domaine de l'aviation civile et instituant une Agence de l'Union européenne pour la sécurité aérienne, et modifiant les règlements (CE) n° 2111/2005, (CE) n° 1008/2008, (UE) n° 996/2010, (UE) n° 376/2014 et les directives 2014/30/UE et 2014/53/UE du Parlement européen et du Conseil, et abrogeant les règlements (CE) n° 552/2004 et (CE) n° 216/2008 du Parlement européen et du Conseil ainsi que le règlement (CEE) n° 3922/91 du Conseil (JO L 212 du 22.8.2018, p. 1).

- (33) 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 Fly Baghdad sur la liste figurant à l'annexe A du règlement (CE) n° 474/2006. La Commission a, en outre, l'intention d'effectuer, avec l'aide de l'Agence et l'appui des États membres, une mission d'évaluation sur place de l'Union en Iraq afin de vérifier si les activités de certification et de surveillance des transporteurs aériens exécutées par l'ICAA sont menées dans le respect des normes de sécurité internationales applicables. Cette mission d'évaluation sur place de l'Union se concentrera sur l'ICAA et sur certains transporteurs aériens certifiés en Iraq.
- (34) Les États membres devraient continuer de contrôler le respect effectif, par les transporteurs aériens certifiés en Iraq, des normes de sécurité internationales applicables en accordant la priorité aux inspections au sol de ces transporteurs aériens, conformément au règlement (UE) n° 965/2012.
- (35) Lorsque des informations pertinentes quant à la sécurité indiquent l'existence de risques imminents en la matière résultant du non-respect de normes de sécurité internationales applicables, la Commission peut être amenée à prendre de nouvelles mesures conformément au règlement (CE) n° 2111/2005.

Transporteurs aériens du Kazakhstan

- (36) En décembre 2016, les transporteurs aériens certifiés au Kazakhstan ont été retirés de la liste figurant à l'annexe A du règlement (CE) n° 474/2006 par le règlement d'exécution (UE) 2016/2214 de la Commission ^(*), à l'exception d'Air Astana, qui avait déjà été retiré de la liste figurant à l'annexe B du règlement (CE) n° 474/2006 en 2015 par le règlement d'exécution (UE) 2015/2322.
- (37) Le 13 octobre 2023, dans le cadre de leurs activités de surveillance continue, la Commission, l'Agence, les États membres et des représentants du comité de l'aviation civile du Kazakhstan (le «CAC KZ») et de l'administration de l'aviation du Kazakhstan (l'«AAK») ont tenu une réunion technique.
- (38) Au cours de la réunion, la CAC KZ et l'AAK ont rendu compte des progrès réalisés dans l'exécution et l'amélioration de leur plan de mesures correctives. Le 19 octobre 2023, puis de nouveau le 7 novembre 2023, l'AAK a fourni à la Commission des informations à l'appui de son allégation selon laquelle elle avait répondu à toutes les observations et recommandations. Selon sa déclaration, trente-cinq de ces questions sont désormais considérées comme entièrement résolues, trois partiellement résolues et une demeure en suspens en raison de son processus de mise en œuvre à long terme.
- (39) L'AAK a introduit sa nouvelle structure organisationnelle, alignée sur les exigences de l'OACI, et a rendu compte des progrès accomplis dans sa transition vers une organisation financée de manière autonome grâce à un nouveau mécanisme de financement mis en place à partir de juillet 2023.
- (40) En ce qui concerne le cadre législatif kazakhstanaï dans le domaine de l'aviation, l'AAK et la CAC KZ ont pris acte de la révision de la législation primaire dans le domaine de l'aviation, qui a été officiellement promulguée en décembre 2022. À la suite de l'adoption de cette loi, l'AAK a procédé à la révision de quarante-quatre règlements dérivés dans le domaine de l'aviation tout au long de l'année 2023. Au moment de la réunion, elle était activement engagée dans la révision de treize règlements dérivés supplémentaires qui, selon ses déclarations, devraient être mis à jour avant la fin de l'année 2023. En outre, entre le début de l'année 2023 et la date de la réunion, l'AAK a approuvé un certain nombre de procédures et de documents d'orientation nouveaux et actualisés, douze ayant reçu une approbation complète et plus de quinze étant au stade final d'élaboration. Toutefois, il reste difficile de savoir si les règlements dérivés ont intégré uniquement les récentes modifications de la législation primaire dans le domaine de l'aviation ou s'ils ont également été mis à jour pour s'aligner sur les dernières modifications apportées aux annexes de l'OACI.
- (41) Tandis que diverses questions et préoccupations ont été débattues au cours de la réunion technique, il a été convenu qu'une mission d'évaluation sur place de l'Union serait appropriée pour vérifier la mise en œuvre effective des modifications indiquées et qu'elle devrait avoir lieu au cours du premier trimestre de 2024.

^(*) Règlement d'exécution (UE) 2016/2214 de la Commission du 8 décembre 2016 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 dans l'Union (JO L 334 du 9.12.2016, p. 6).

- (42) 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 du Kazakhstan.
- (43) Les États membres devraient continuer de contrôler le respect effectif, par les transporteurs aériens certifiés au Kazakhstan, des normes de sécurité internationales applicables en accordant la priorité aux inspections au sol de tous ces transporteurs, conformément au règlement (UE) n° 965/2012.
- (44) Lorsque des informations pertinentes quant à la sécurité indiquent l'existence de risques imminents en la matière résultant du non-respect de normes de sécurité internationales applicables, la Commission peut être amenée à prendre de nouvelles mesures conformément au règlement (CE) n° 2111/2005.

Transporteurs aériens du Kenya

- (45) Les transporteurs aériens certifiés au Kenya n'ont jamais été inscrits sur les listes figurant à l'annexe A ou à l'annexe B du règlement (CE) n° 474/2006.
- (46) Plusieurs accidents et incidents se sont produits en juin et juillet 2022, impliquant des aéronefs immatriculés au Kenya effectuant des vols à destination d'aéroports du Soudan du Sud. Les circonstances entourant ces accidents et incidents ont amené la Commission à adresser, le 20 septembre 2022, une lettre à l'autorité de l'aviation civile du Kenya (la «KCAA») demandant des informations sur le statut de ces aéronefs dans le registre des aéronefs du Kenya, sur leurs propriétaires ou leurs bailleurs, ainsi que sur les résultats de tout rapport préliminaire d'enquête sur les accidents.
- (47) À la suite de cette correspondance, la Commission a organisé un appel avec le directeur général de la KCAA et ses services le 31 mai 2023 afin de discuter et de clarifier la nature de la demande.
- (48) Le 21 juin 2023, la Commission a adressé une lettre à la KCAA pour lui demander de fournir une série de documents décrivant l'organisme et montrant ses capacités de surveillance et ses activités connexes s'agissant des transporteurs aériens qu'elle a certifiés. Dans le cadre de cette demande, la Commission a spécifiquement demandé des informations sur l'efficacité de la surveillance des transporteurs aériens et des aéronefs kenyans exploités en dehors du Kenya, notamment en ce qui concerne les deux compagnies dont les appareils ont été impliqués dans les accidents et incidents de juin et juillet 2022.
- (49) Le 18 juillet 2023, la KCAA a fourni une première série d'informations et de documents sur l'organisation, les effectifs, la formation des inspecteurs, les procédures, les manuels, ainsi qu'une vue d'ensemble des audits réalisés et planifiés et des comptes rendus d'événements pour la période 2020-2023.
- (50) L'examen détaillé des informations et des documents reçus, effectué avec l'aide des experts de l'Agence, a révélé que, dans un souci de bonne compréhension, la KCAA devait fournir des documents supplémentaires et des éclaircissements supplémentaires concernant certains domaines. Par conséquent, la Commission a adressé, le 5 octobre 2023, une lettre de suivi demandant que soient fournis les documents et informations manquants.
- (51) 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 au Kenya.
- (52) Les États membres devraient continuer de contrôler le respect effectif, par les transporteurs aériens certifiés au Kenya, des normes de sécurité internationales applicables en accordant la priorité aux inspections au sol de ces transporteurs aériens, conformément au règlement (UE) n° 965/2012.
- (53) Lorsque des informations pertinentes quant à la sécurité indiquent l'existence de risques imminents en la matière résultant du non-respect de normes de sécurité internationales applicables, la Commission peut être amenée à prendre de nouvelles mesures conformément au règlement (CE) n° 2111/2005.

Transporteurs aériens du Népal

- (54) En décembre 2013, les transporteurs aériens certifiés au Népal ont été inscrits sur la liste figurant à l'annexe A du règlement (CE) n° 474/2006 par le règlement d'exécution (UE) n° 1264/2013 de la Commission ⁽¹⁰⁾.
- (55) Faisant suite aux délibérations du comité de la sécurité aérienne de l'UE de mai 2022, des experts de la Commission, de l'Agence et des États membres ont effectué, du 11 au 15 septembre 2023, une mission d'évaluation sur place de l'Union au Népal, dans les bureaux de l'autorité népalaise de l'aviation civile (la «CAAN») ainsi qu'une évaluation d'un échantillon de deux transporteurs aériens certifiés au Népal, à savoir Shree Airlines et Nepal Airlines.
- (56) La visite d'évaluation a concentré ses activités sur la CAAN, compte tenu de son rôle et de sa responsabilité dans les activités de surveillance des transporteurs aériens certifiés au Népal. L'évaluation a révélé des divergences entre la structure organisationnelle approuvée et la répartition effective des divisions, des services et du personnel. Ces divergences mettent en évidence la nécessité d'une révision complète de la structure organisationnelle afin de mieux refléter les activités actuelles et l'affectation du personnel. Une telle révision est essentielle pour garantir un système de surveillance de la sécurité solide et efficace qui satisfasse aux obligations tant nationales qu'internationales et, à terme, renforce l'efficacité opérationnelle et les normes de sécurité des transporteurs aériens au Népal.
- (57) Les pratiques actuelles de la CAAN concernant les exigences en matière d'octroi de licences au personnel et le système applicable aux examinateurs de vol montrent que les normes de sécurité internationales ne sont pas respectées, ce qui nécessite un alignement urgent de sa réglementation sur ces normes, notamment en ce qui concerne la désignation des examinateurs dans le domaine de l'octroi de licences aux équipages de conduite. L'absence de cadre solide pour la désignation et le contrôle des examinateurs et des instructeurs de vol dans le domaine de l'exploitation d'hélicoptères, en particulier, souligne la nécessité pour la CAAN d'établir des critères clairs, des privilèges et des mécanismes de surveillance efficaces pour les pilotes inspecteurs et les examinateurs désignés. La mise en œuvre de ces mesures renforcera considérablement les normes en matière de sécurité et de compétences dans le secteur de l'aviation au Népal, en garantissant un contrôle plus cohérent et plus fiable des professionnels de l'aviation.
- (58) En outre, les évaluations ont mis en évidence une lacune concernant le contrôle et la documentation effectifs de la formation aux fonctions d'inspecteur chargé de l'octroi des licences au personnel et d'inspecteur adjoint de la CAAN.
- (59) L'évaluation a également relevé des lacunes importantes au sein de la division des opérations de vol de la CAAN, notamment en ce qui concerne la surveillance de la fatigue en lien avec les limitations des temps de service et la réalisation de vérifications complètes de la conformité au cours du processus d'approbation. Ces défaillances indiquent qu'il est urgent que la CAAN mette en œuvre des protocoles solides de gestion de la fatigue et renforce ses processus techniques d'évaluation et d'approbation. En outre, le manque de formation et de qualifications spécifiques affectant les inspecteurs, notamment en ce qui concerne les qualifications de type pour les aéronefs exploités par des transporteurs aériens, suscite des inquiétudes quant à l'efficacité des activités de certification et de surveillance de la CAAN.
- (60) L'évaluation a en outre mis en évidence un problème systémique dans la façon de procéder de la division des opérations de vol lorsqu'elle examine, évalue et valide les documents de sécurité de vol et les agréments spécifiques des transporteurs aériens. Les divergences observées, telles que les défauts de conformité touchant les exigences relatives au système d'alerte de trafic et d'évitement de collision («TCAS»), les calculs de carburant et la surveillance des limitations du temps de vol, ont une incidence significative sur la sécurité du vol.
- (61) La division de l'inspection de la navigabilité fait état d'un manque de maturité en ce qui concerne des aspects essentiels tels que le contrôle basé sur les audits, l'exhaustivité du programme de formation et la diligence en matière d'examen des documents. La CAAN doit s'attaquer à ces problèmes en renforçant le programme de formation et en adoptant une approche plus rigoureuse en matière d'audit; elle devrait aussi s'efforcer de passer à des systèmes d'enregistrement numériques plus efficaces.
- (62) Malgré les points à améliorer recensés, les discussions avec le personnel de la CAAN témoignent d'un engagement fort en faveur du renforcement du système de surveillance de la sécurité aérienne du Népal. Il est essentiel que la CAAN continue de promouvoir cet engagement, en veillant à l'alignement sur les normes de sécurité internationales et en remédiant efficacement aux problèmes d'exploitation et de sécurité recensés au cours de l'évaluation.

⁽¹⁰⁾ Règlement d'exécution (UE) n° 1264/2013 de la Commission du 3 décembre 2013 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 326 du 6.12.2013, p. 7).

- (63) Shree Airlines, établie en 1999, a fait l'objet d'une visite spécifique de l'équipe d'évaluation de l'Union le 13 septembre 2023.
- (64) Shree Airlines devrait améliorer considérablement son système de gestion de la sécurité et ses politiques d'exploitation afin de les aligner sur les normes de sécurité internationales et la législation népalaise. Elle devrait notamment réviser le manuel de gestion de la sécurité et les listes de contrôle des audits et remédier aux lacunes dans sa documentation et ses procédures de maintenance, telles que les inexactitudes dans les ordres de travaux et l'étalonnage des équipements.
- (65) Les problèmes de conformité en matière d'exploitation et de sécurité au sein de Shree Airlines s'étendent aux aspects de la planification des vols, de la gestion de la fatigue des équipages et du respect des exigences réglementaires concernant les procédures de dégivrage, des exigences relatives au TCAS et de la liste minimale d'équipements pour certains types d'aéronefs.
- (66) Qui plus est, les manquements constatés dans la gestion de la validité et de la qualité des certificats de formation, associés à un retour d'information peu clair ou incorrect des instructeurs, indiquent la nécessité d'un système plus solide pour contrôler et améliorer les compétences des équipages et l'efficacité de la formation.
- (67) Nepal Airlines, établie en 1958, a fait l'objet d'une visite spécifique de l'équipe d'évaluation de l'Union le 14 septembre 2023.
- (68) L'évaluation de Nepal Airlines a mis en évidence des défauts de conformité en matière d'exploitation et de gestion de la sécurité. Parmi les problèmes figurent l'identification et la gestion inadéquates des dangers, les constatations répétitives dans les audits annuels et le manque de précision des listes de contrôle des audits de qualité. En outre, l'efficacité du service d'assurance de la qualité, l'absence d'un registre complet des dangers au sein de l'organisme de gestion du maintien de la navigabilité et de l'organisme de maintenance agréé, ainsi que des lacunes dans l'analyse de la main-d'œuvre suscitent des inquiétudes.
- (69) La visite a révélé les difficultés rencontrées par Nepal Airlines pour maintenir la surveillance opérationnelle, avec des problèmes évidents dans divers domaines, notamment les compétences en matière de formation, les limitations du temps de vol, la gestion des documents et le contrôle de la conformité.
- (70) Les observations formulées au cours de la visite d'évaluation suggèrent que Nepal Airlines a besoin d'une révision substantielle de ses systèmes et processus afin de mettre son système de gestion de la sécurité au niveau de maturité requis et de garantir une compréhension et une gestion solides de ses agréments de navigabilité et de sa surveillance opérationnelle.
- (71) Sur la base des résultats de la mission d'évaluation sur place de l'Union, la Commission a invité la CAAN et les transporteurs aériens Shree Airlines et Nepal Airlines à une audition devant le comité de la sécurité aérienne de l'UE le 15 novembre 2023.
- (72) La CAAN a présenté au comité de la sécurité aérienne de l'UE un résumé comprenant une présentation succincte des transporteurs aériens certifiés au Népal, le nombre d'aéronefs immatriculés au Népal, les derniers résultats de l'audit de la méthode de surveillance continue (USOAP-CMA) de l'OACI et les progrès réalisés par le Népal dans l'amélioration de ses scores de mise en œuvre du programme USOAP de l'OACI.
- (73) En ce qui concerne le rapport d'évaluation de l'UE, la CAAN a détaillé les mesures prises immédiatement après la mission d'évaluation sur place de l'Union, à savoir, notamment, une restructuration organisationnelle et l'élaboration d'un manuel de gestion intégrée. Parmi les principales actions mises en évidence figuraient l'intégration d'une fonction de contrôle de la conformité au sein du service d'audit et le lancement de l'élaboration d'un manuel du système de gestion de la qualité.
- (74) La CAAN a informé le comité de la sécurité aérienne de l'UE de son plan de mesures correctives visant à résoudre les problèmes relevés lors de la mission d'évaluation sur place de l'Union. Elle a procédé à une analyse des causes profondes pour chaque observation, assortie de mesures correctives immédiates et à long terme. Toutefois, il était difficile de déterminer si les principes d'analyse approfondie des causes profondes étaient appliqués de manière cohérente.
- (75) La Commission et le comité de la sécurité aérienne de l'UE ont reconnu et encouragé les efforts de la CAAN, soulignant l'importance du soutien constant du gouvernement népalais. Ils ont réaffirmé leur volonté de continuer à soutenir la CAAN dans les efforts qu'elle déploie pour améliorer ses capacités de surveillance en matière de sécurité, prenant acte de l'engagement du directeur général en faveur de ces développements ultérieurs de la CAAN.

- (76) Malgré ces efforts, la capacité de la CAAN à faire respecter les normes de sécurité internationales et à garantir que ses transporteurs aériens certifiés respecteront les normes en matière d'exploitation est jugée insuffisante. Les éléments de preuve, y compris les observations formulées au terme de la mission d'évaluation sur place de l'Union, suggèrent que les capacités de la CAAN en matière de surveillance des activités aériennes au Népal ne satisfont pas aux normes de sécurité minimales internationales applicables. La nécessité d'améliorer encore les capacités de surveillance, la gestion du personnel, la formation du personnel et les processus de certification de la CAAN a ainsi été mise en évidence.
- (77) Shree Airlines a présenté une vue d'ensemble complète de sa flotte, de ses ressources et de ses installations actuelles. Il a également fait part des mesures correctives mises en œuvre à la suite des observations formulées lors de la mission d'évaluation sur place de l'Union, dont les résultats de l'analyse des causes profondes pour chaque observation faite par l'équipe d'évaluation de l'Union. De surcroît, Shree Airlines a présenté le plan de mesures correctives qu'il a élaboré à partir de ces analyses, en détaillant aussi bien les mesures à court terme et les mesures à long terme.
- (78) Les informations fournies par Shree Airlines n'ont pas permis de répondre pleinement aux préoccupations en matière de sécurité soulevées lors de la mission d'évaluation sur place de l'Union. Le plan de mesures correctives présenté par Shree Airlines, notamment l'analyse connexe des causes profondes, n'a pas démontré la capacité du transporteur aérien à mettre en œuvre des mesures appropriées pour garantir le respect des normes de sécurité internationales.
- (79) Nepal Airlines a présenté en détail son historique de transporteur aérien national du Népal, ainsi que ses capacités en termes de flotte et de ressources. La présentation a couvert de manière exhaustive les mesures prises en réponse aux observations formulées lors de la mission d'évaluation sur place de l'Union. Le transporteur aérien a détaillé les résultats de l'analyse des causes profondes effectuée pour chaque observation et chaque recommandation exprimée par l'équipe d'évaluation de l'Union. Le transporteur aérien a en outre présenté son plan de mesures correctives.
- (80) Malgré ces efforts, les informations transmises par Nepal Airlines, bien que détaillées, ne répondaient pas aux exigences nécessaires pour résoudre pleinement les problèmes de sécurité constatés lors de la mission d'évaluation sur place de l'Union. Le plan de mesures correctives présenté par Nepal Airlines, notamment l'analyse des causes profondes, n'a pas démontré la capacité du transporteur aérien à mettre en œuvre des mesures appropriées pour garantir le respect des normes de sécurité internationales.
- (81) 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 au Népal.
- (82) Les États membres devraient continuer de contrôler le respect effectif, par les transporteurs aériens certifiés au Népal, des normes de sécurité internationales applicables en accordant la priorité aux inspections au sol de ces transporteurs aériens, conformément au règlement (UE) n° 965/2012.

Transporteurs aériens du Pakistan

- (83) En mars 2007, Pakistan International Airlines a été inscrit sur la liste figurant à l'annexe B du règlement (CE) n° 474/2006 par le règlement (CE) n° 235/2007 de la Commission ⁽¹¹⁾ et retiré par la suite de la liste figurant à ladite annexe en novembre 2007 par le règlement (CE) n° 1400/2007 de la Commission ⁽¹²⁾.
- (84) Le 1^{er} juillet 2020, la Commission a ouvert des consultations avec l'autorité pakistanaise de l'aviation civile (la «PCAA») conformément à l'article 3, paragraphe 2, du règlement (CE) n° 473/2006 de la Commission ⁽¹³⁾, sur la base de la suspension de l'autorisation d'exploitant de pays tiers de Pakistan International Airlines et de Vision Air, ainsi que d'une déclaration du ministre pakistanais des transports sur l'obtention frauduleuse de licences de pilote au Pakistan.

⁽¹¹⁾ Règlement (CE) n° 235/2007 de la Commission du 5 mars 2007 modifiant le règlement (CE) n° 474/2006 établissant la liste communautaire des transporteurs aériens qui font l'objet d'une interdiction d'exploitation dans la Communauté (JO L 66 du 6.3.2007, p. 3).

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

⁽¹³⁾ Règlement (CE) n° 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) n° 2111/2005 du Parlement européen et du Conseil (JO L 84 du 23.3.2006, p. 8).

- (85) Dans ce contexte, la Commission, en coopération avec l'Agence et les États membres, a organisé plusieurs réunions techniques avec la PCAA. Ces discussions ont porté sur les efforts déployés et les progrès accomplis par la PCAA pour remédier aux problèmes de surveillance de la sécurité recensés par la Commission et les experts de l'Agence, ainsi que ceux recensés par l'OACI lors de sa visite menée dans le cadre de l'USOAP, qui s'est déroulée entre le 29 novembre et le 10 décembre 2021.
- (86) Le 23 août 2023, la Commission, l'Agence, les États membres et les représentants de la PCAA ont tenu une autre réunion technique, afin que la PCAA fournisse des informations et des éléments probants concernant les développements intervenus depuis la dernière réunion technique du 25 octobre 2022. Les informations relatives à l'adoption de l'ordonnance de l'autorité de l'aviation civile (2023), au statut du plan de mesures correctives dans le cadre de l'USOAP de l'OACI et aux mesures visant à répondre aux préoccupations de l'UE exprimées lors des échanges précédents étaient particulièrement intéressantes.
- (87) Sur cette base, et compte tenu des avis du comité de la sécurité aérienne de l'UE de novembre 2022, la Commission a informé la PCAA qu'elle effectuerait, avec l'Agence et les États membres, une mission d'évaluation sur place de l'Union au Pakistan du 27 au 30 novembre 2023 afin d'évaluer la situation de la PCAA en termes de surveillance efficace de la sécurité.
- (88) 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 au Pakistan.
- (89) Les États membres devraient continuer de contrôler le respect effectif, par les transporteurs aériens certifiés au Pakistan, des normes de sécurité internationales applicables en accordant la priorité aux inspections au sol de ces transporteurs aériens, conformément au règlement (UE) n° 965/2012.
- (90) Lorsque des informations pertinentes quant à la sécurité indiquent l'existence de risques imminents en la matière résultant du non-respect de normes de sécurité internationales applicables, la Commission peut être amenée à prendre de nouvelles mesures conformément au règlement (CE) n° 2111/2005.
- (91) Il convient, dès lors, de modifier le règlement (CE) n° 474/2006 en conséquence.
- (92) Les articles 5 et 6 du règlement (CE) n° 2111/2005 reconnaissent la nécessité de prendre des décisions rapidement et, s'il y a lieu, en appliquant une procédure d'urgence, compte tenu des conséquences sur le plan de la sécurité. Il est indispensable, dès lors, pour garantir la protection des informations sensibles et des voyageurs, que les décisions prises dans le cadre de la mise à jour de la liste des transporteurs aériens qui font l'objet d'une interdiction d'exploitation ou de restrictions d'exploitation au sein de l'Union soient publiées et entrent en vigueur immédiatement après leur adoption.
- (93) Les mesures prévues par le présent règlement sont conformes à l'avis du comité de la sécurité aérienne de l'UE institué conformément à l'article 15 du règlement (CE) n° 2111/2005,

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 29 novembre 2023.

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

ANNEXE I

«ANNEXE A

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

Nom de personne morale du transporteur aérien figurant sur son CTA (et raison sociale si elle diffère)	Numéro de certificat de transporteur aérien (CTA) ou numéro de la licence d'exploitation	Code OACI à trois lettres	État de l'exploitant
AIR ZIMBABWE (PVT)	177/04	AZW	Zimbabwe
AVIOR AIRLINES	ROI-RNR-011	ROI	Venezuela
BLUE WING AIRLINES	SRBWA-01/2002	BWI	Suriname
IRAN ASEMAN AIRLINES	FS-102	IRC	Iran
FLY BAGHDAD	007	FBA	Iraq
IRAQI AIRWAYS	001	IAW	Iraq
Tous les transporteurs aériens certifiés par les autorités de l'Afghanistan responsables de la surveillance réglementaire, notamment:			Afghanistan
ARIANA AFGHAN AIRLINES	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 pourraient être autorisés à exercer des droits de trafic en affrétant un appareil avec équipage appartenant à un transporteur aérien qui ne fait pas l'objet d'une interdiction d'exploitation, à condition que les normes de sécurité applicables soient respectées.

Nom de personne morale du transporteur aérien figurant sur son CTA (et raison sociale si elle diffère)	Numéro de certificat de transporteur aérien (CTA) ou numéro de la licence d'exploitation	Code OACI à trois lettres	État de l'exploitant
ARMENIA AIRWAYS	AM 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	N/A	Arménie
Tous les transporteurs aériens certifiés par les autorités du Congo (Brazzaville) responsables de la surveillance réglementaire, notamment:			Congo (Brazzaville)
CANADIAN AIRWAYS CONGO	CG-CTA 006	TWC	Congo (Brazzaville)
EQUAFLIGHT SERVICES	CG-CTA 002	EKA	Congo (Brazzaville)
EQUAJET	RAC06-007	EKJ	Congo (Brazzaville)
TRANS AIR CONGO	CG-CTA 001	TSG	Congo (Brazzaville)
SOCIETE NOUVELLE AIR CONGO	CG-CTA 004	Inconnu	Congo (Brazzaville)
Tous les transporteurs aériens certifiés par les autorités de la République démocratique du Congo (RDC) responsables de la surveillance réglementaire, à savoir:			République démocratique du Congo (RDC)
AB BUSINESS	AAC/DG/OPS-09/14	Inconnu	République démocratique du Congo (RDC)
AIR FAST CONGO	AAC/DG/OPS-09/03	Inconnu	République démocratique du Congo (RDC)
AIR KASAI	AAC/DG/OPS-09/11	Inconnu	République démocratique du Congo (RDC)
AIR KATANGA	AAC/DG/OPS-09/08	Inconnu	République démocratique du Congo (RDC)

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
BUSY BEE CONGO	AAC/DG/OPS-09/04	Inconnu	République démocratique du Congo (RDC)
COMPAGNIE AFRICAINE D'AVIATION (CAA)	AAC/DG/OPS-09/02	DBP	République démocratique du Congo (RDC)
CONGO AIRWAYS	AAC/DG/OPS-09/01	COG	République démocratique du Congo (RDC)
GOMA EXPRESS	AAC/DG/OPS-09/13	Inconnu	République démocratique du Congo (RDC)
KIN AVIA	AAC/DG/OPS-09/10	Inconnu	République démocratique du Congo (RDC)
MALU AVIATION	AAC/DG/OPS-09/05	Inconnu	République démocratique du Congo (RDC)
SERVE AIR CARGO	AAC/DG/OPS-09/07	Inconnu	République démocratique du Congo (RDC)
SWALA AVIATION	AAC/DG/OPS-09/06	Inconnu	République démocratique du Congo (RDC)
TRACEP CONGO AVIATION	AAC/DG/OPS-09/15	Inconnu	République démocratique du Congo (RDC)
Tous les transporteurs aériens certifiés par les autorités de Djibouti responsables de la surveillance réglementaire, notamment:			Djibouti
DAALLO AIRLINES	Inconnu	DAO	Djibouti
Tous les transporteurs aériens certifiés par les autorités de la Guinée équatoriale responsables de la surveillance réglementaire, notamment:			Guinée équatoriale
CEIBA INTERCONTINENTAL	2011/0001/MTTCT/ DGAC/SOPS	CEL	Guinée équatoriale
Cronos AIRLINES	2011/0004/MTTCT/ DGAC/SOPS	Inconnu	Guinée équatoriale

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 l'Érythrée responsables de la surveillance réglementaire, notamment:			Érythrée
ERITREAN AIRLINES	AOC N° 004	ERT	Érythrée
NASAIR ERITREA	AOC N° 005	NAS	Érythrée
Tous les transporteurs aériens certifiés par les autorités du Kirghizstan responsables de la surveillance réglementaire, notamment:			Kirghizstan
AERO NOMAD AIRLINES	57	ANK	Kirghizstan
AEROSTAN	08	BSC	Kirghizstan
AIR COMPANY AIR KG	50	KGC	Kirghizstan
AIRCOMPANY MOALEM AVIATION	56	AMA	Kirghizstan
AVIA TRAFFIC COMPANY	23	AVJ	Kirghizstan
CENTRAL ASIAN AVIATION SERVICES	58	KAS	Kirghizstan
FLYSKY AIRLINES	53	FSQ	Kirghizstan
GLOBAL 8 AIRLINES	59	Inconnu	Kirghizstan
HELI SKY	47	HAC	Kirghizstan
KAP.KG AIRCOMPANY	52	KGS	Kirghizstan
MAC.KG AIRLINES	61	MSK	Kirghizstan
SAPSAN AIRLINE	54	KGB	Kirghizstan
SKY JET	60	SJL	Kirghizstan
SKY KG AIRLINES	41	KGK	Kirghizstan
TRANS CARAVAN KG	55	TCK	Kirghizstan
TEZ JET	46	TEZ	Kirghizstan
Tous les transporteurs aériens certifiés par les autorités du Liberia responsables de la surveillance réglementaire.			Liberia
Tous les transporteurs aériens certifiés par les autorités de la Libye responsables de la surveillance réglementaire, notamment:			Libye
AFRIQIYAH AIRWAYS	007/01	AAW	Libye

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 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	057A/2009	Inconnu	Népal
MANANG AIR PVT	082/2014	Inconnu	Népal
MOUNTAIN HELICOPTERS	055/2009	Inconnu	Népal
PRABHU HELICOPTERS	081/2013	Inconnu	Népal
NEPAL AIRLINES CORPORATION	003/2000	RNA	Népal
SAURYA AIRLINES	083/2014	Inconnu	Népal
SHREE AIRLINES	030/2002	SHA	Népal
SIMRIK AIR	034/2000	Inconnu	Népal
SIMRIK AIRLINES	052/2009	RMK	Népal
SITA AIR	033/2000	Inconnu	Népal

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 AIRLINES"	480	IAE	Russie
SOCIÉTÉ PAR ACTIONS "URAL AIRLINES"	18	SVR	Russie
SOCIÉTÉ PAR ACTIONS "ALROSA AIR COMPANY"	230	DRU	Russie
SOCIÉTÉ PAR ACTIONS "NORDSTAR AIRLINES"	452	TYA	Russie
SOCIÉTÉ PAR ACTIONS "RUSLINE"	225	RLU	Russie
SOCIÉTÉ PAR ACTIONS "AMAL AIRLINES"	142	LLM	Russie
SARL "NORD WIND"	516	NWS	Russie
SARL "AIRCOMPANY IKAR"	36	KAR	Russie
LTD. I FLY	533	RSY	Russie
SOCIÉTÉ À RESPONSABILITÉ LIMITÉE "POBEDA AIRLINES"	562	PBD	Russie

Nom de personne morale du transporteur aérien figurant sur son CTA (et raison sociale si elle diffère)	Numéro de certificat de transporteur aérien (CTA) ou numéro de la licence d'exploitation	Code OACI à trois lettres	État de l'exploitant
SOCIÉTÉ PUBLIQUE PAR ACTIONS "AEROFLOT — RUSSIAN AIRLINES"	1	AFL	Russie
SOCIÉTÉ PAR ACTIONS "ROSSIYA AIRLINES"	2	SDM	Russie
SKOL AIRLINE LLC	228	CDV	Russie
SOCIÉTÉ PAR ACTIONS "UTAIR AVIATION"	6	UTA	Russie
Tous les transporteurs aériens certifiés par les autorités de Sao Tomé-et-Principe responsables de la surveillance réglementaire, notamment:			Sao Tomé-et-Principe
AFRICA'S CONNECTION	10/CTA/2008	ACH	Sao Tomé-et-Principe
STP AIRWAYS	03/CTA/2006	STP	Sao Tomé-et-Principe
Tous les transporteurs aériens certifiés par les autorités de la Sierra Leone responsables de la surveillance réglementaire			Sierra Leone
Tous les transporteurs aériens certifiés par les autorités du Soudan responsables de la surveillance réglementaire, 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»

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	Corée du Nord	Toute la flotte sauf: 2 appareils de type TU- 204.	Toute la flotte sauf: P-632, P-633.	Corée du Nord»

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