

RÈGLEMENT D'EXÉCUTION (UE) 2021/2070 DE LA COMMISSION**du 25 novembre 2021****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 (ci-après 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 commentaires par écrit et de faire un exposé oral à la Commission et au comité institué par l'article 15 du règlement (CE) n° 2111/2005 (ci-après le «comité de la sécurité aérienne de l'UE»).
- (5) La Commission a tenu le comité de la sécurité aérienne de l'UE informé des discussions conjointes en cours, dans le cadre du règlement (CE) n° 2111/2005 et du règlement (CE) n° 473/2006 de la Commission ⁽³⁾, avec les autorités compétentes et des transporteurs aériens des États suivants: Arménie, Comores, Iraq, Kazakhstan, Libye, Mexique, Moldavie, Pakistan, Russie et Soudan du Sud. 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), Guinée équatoriale, Madagascar, Soudan et Suriname.
- (6) L'Agence a informé la Commission et le comité de la sécurité aérienne de l'UE concernant les évaluations techniques effectuées aux fins de l'évaluation initiale et de la surveillance continue des autorisations d'exploitant de pays tiers délivrées conformément aux dispositions du règlement (UE) n° 452/2014 de la Commission ⁽⁴⁾.

⁽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 (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).

⁽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 des exploitants de pays tiers conformément au règlement (CE) n° 216/2008 du Parlement européen et du Conseil (JO L 133 du 6.5.2014, p. 12).

- (7) L'Agence a également présenté à la Commission et au comité de la sécurité aérienne de l'UE les conclusions de l'analyse des inspections au sol effectuées dans le cadre du programme d'évaluation de la sécurité des aéronefs étrangers (ci-après «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 et la France ont en outre fourni des informations concernant les plans et les demandes d'assistance technique et de coopération accrues afin de développer les capacités administratives et techniques des autorités de l'aviation civile dans les pays tiers, en vue de les aider à remédier aux cas de non-conformité aux normes de sécurité internationales applicables en matière d'aviation civile. Les États membres ont été invités à répondre à ces demandes sur une base bilatérale en coordination avec la Commission et l'Agence. À cet égard, la Commission a rappelé l'utilité de procurer à la communauté internationale de l'aviation, notamment dans le cadre du Partenariat pour l'assistance à la mise en œuvre de la sécurité aéronautique de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI), des informations sur l'assistance technique aux pays tiers fournie par l'Union et les États membres afin d'améliorer la sécurité aérienne dans le monde entier.
- (9) Eurocontrol a fait le point, pour la Commission et le comité de la sécurité aérienne de l'UE, sur la mise en place de la fonction d'alerte SAFA et du système d'alerte relatif aux autorisations d'exploitants de pays tiers, en fournissant notamment des statistiques sur les messages d'alerte relatifs aux transporteurs aériens faisant l'objet d'une interdiction d'exploitation.

Transporteurs aériens de l'Union

- (10) À la suite de l'analyse, par l'Agence, d'informations recueillies lors d'inspections au sol effectuées sur les appareils de transporteurs aériens de l'Union, ainsi que d'inspections de normalisation effectuées par l'Agence, complétées par des informations tirées d'inspections et audits spécifiques effectués par des autorités aéronautiques nationales, plusieurs États membres et l'Agence, en tant qu'autorité compétente, ont imposé certaines mesures correctives et d'exécution et en ont informé la Commission et le comité de la sécurité aérienne de l'UE.
- (11) Les États membres et l'Agence, en tant qu'autorité compétente, ont réaffirmé qu'ils étaient prêts à intervenir en conséquence au cas où des informations pertinentes quant à la sécurité indiqueraient l'existence de risques imminents en matière de sécurité résultant du non-respect par des transporteurs aériens de l'Union des normes de sécurité applicables.

Transporteurs aériens de l'Arménie

- (12) En juin 2020, les transporteurs aériens de l'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⁾.
- (13) Le 3 novembre 2021, la Commission, l'Agence, les États membres et le comité arménien de l'aviation civile (ci-après le «CAC») ont tenu une réunion technique au cours de laquelle le CAC a fourni des informations actualisées sur les mesures prises depuis la réunion technique du 15 avril 2021 pour remédier aux manquements constatés en matière de sécurité. Le CAC a donné un aperçu des dernières évolutions concernant le cadre législatif arménien en matière d'aviation civile, il a fourni des informations sur la poursuite du développement des fonctions et responsabilités par section/département du CAC et a décrit le manuel des ressources humaines.
- (14) Le CAC a également informé la Commission de l'élaboration d'un nouveau manuel de gestion de la sécurité et l'a éclairée sur les formations suivies par le personnel du CAC sur le système de gestion de la sécurité.

⁽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) En outre, le CAC a fait savoir à la Commission que les certificats de transporteur aérien («CTA») des transporteurs aériens *Atlantis Armenian Airlines* et *Fly Armenia Airways* avaient été révoqués, et qu'un nouveau transporteur aérien, *Flyone Armenia* (CTA 074), avait été certifié. Le CAC n'ayant pas démontré qu'il disposait des capacités suffisantes pour mettre en œuvre et faire respecter les normes de sécurité applicables, la délivrance d'un CTA à ce nouveau transporteur aérien ne garantit pas un respect suffisant des normes de sécurité internationales.
- (16) La Commission prend note des progrès accomplis par le CAC pour répondre aux préoccupations en matière de sécurité aérienne qui, en juin 2020, ont conduit à l'inscription des transporteurs certifiés en Arménie sur la liste figurant à l'annexe A du règlement (CE) n° 474/2006. Sur la base des informations et documents fournis par le CAC, il n'existe cependant pas suffisamment d'éléments permettant de prouver que les manquements constatés en matière de sécurité lors de la mission d'évaluation sur place de l'Union de 2020 ont été traités de manière efficace pour garantir le respect des normes de sécurité internationales. La Commission continuera de dialoguer avec le CAC et de suivre les nouvelles mesures adoptées et activités entreprises pour remédier à ces manquements en matière de sécurité, y compris les capacités du CAC en matière de surveillance de la sécurité. Dans ce contexte, il a été précisé que l'Agence assurera la gestion d'un projet d'assistance technique destiné à soutenir le CAC dans ses efforts visant à renforcer la surveillance de la sécurité aérienne en Arménie.
- (17) 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 *Flyone Armenia* sur la liste figurant à l'annexe A du règlement (CE) n° 474/2006 et pour retirer *Atlantis Armenian Airlines* et *Fly Armenia Airways* de la liste figurant à ladite annexe.
- (18) 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 des Comores

- (19) Le transporteur aérien *Air Service Comores* a été inscrit sur la liste figurant à l'annexe A du règlement (CE) n° 474/2006 le 22 mars 2006.
- (20) Le 12 octobre 2006, le transporteur aérien *Air Service Comores* a été retiré de la liste figurant à l'annexe A et inscrit sur la liste figurant à l'annexe B du règlement (CE) n° 474/2006 par le règlement (CE) n° 1543/2006 de la Commission (7).
- (21) Dans le cadre de ses activités de surveillance continue, la Commission a demandé à l'Agence Nationale de l'Aviation Civile et de la Météorologie de l'Union des Comores (ci-après l'«ANACM») de fournir la liste de tous les transporteurs titulaires d'un CTA et certifiés aux Comores.
- (22) Le 15 juillet 2021, l'ANACM a confirmé par écrit la cessation des activités du transporteur aérien *Air Service Comores*.
- (23) Conformément aux critères communs fixés à l'annexe du règlement (CE) n° 2111/2005, la Commission estime 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 *Air Service Comores* de la liste figurant à l'annexe B du règlement (CE) n° 474/2006.
- (24) Les États membres devraient continuer de contrôler le respect effectif, par les transporteurs aériens certifiés aux Comores, 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.
- (25) 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, la Commission peut être amenée à prendre de nouvelles mesures conformément au règlement (CE) n° 2111/2005.

(7) Règlement (CE) n° 1543/2006 de la Commission du 12 octobre 2006 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, visée au chapitre II du règlement (CE) n° 2111/2005 du Parlement européen et du Conseil, tel que modifié par le règlement (CE) n° 910/2006 (JO L 283 du 14.10.2006, p. 27).

Transporteurs aériens de l'Iraq

- (26) 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 ⁽⁸⁾.
- (27) Le 17 juin 2021, à la demande de l'Iraq et dans le cadre des activités de surveillance continue de la Commission, la Commission, l'Agence, les États membres et l'autorité iraquienne de l'aviation civile (ci-après l'«ICAA») ont tenu une réunion technique. Au cours de cette réunion, l'ICAA a fourni des informations actualisées sur les mesures prises depuis l'inscription de *Iraqi Airways* sur la liste figurant à l'annexe A du règlement (CE) n° 474/2006, ainsi que des informations sur l'état d'avancement de l'audit documentaire mené dans le cadre du programme universel d'audits de supervision de la sécurité (USOAP) — méthode de surveillance continue (CMA) de l'OACI.
- (28) En outre, l'ICAA a indiqué à la Commission que toutes les recommandations formulées à la suite du projet d'assistance technique en faveur de l'ICAA, mené par l'Agence en 2017, avaient été suivies et mises en œuvre. En complément des informations fournies en vue de la réunion technique, l'ICAA s'est engagée à fournir des éléments de preuve supplémentaires pour démontrer les progrès évoqués. Au cours de la deuxième partie de cette réunion, à la demande spécifique de l'Iraq, la Commission et l'Agence ont fourni des éclaircissements en ce qui concerne la procédure d'autorisation d'exploitant de pays tiers, en vue de la présentation future d'une demande d'autorisation d'exploitant de pays tiers par *Iraqi Airways* ou d'autres transporteurs aériens certifiés en Iraq.
- (29) Lors de la réunion du 17 juin 2021, la Commission a précisé qu'elle pourrait envisager de retirer *Iraqi Airways* de la liste figurant à l'annexe A du règlement (CE) n° 474/2006 lorsque des informations, recueillies notamment au moyen d'une mission d'évaluation sur place de l'Union, confirmeront le respect par l'Iraq des normes de certification et de surveillance de l'OACI, et qu'*Iraqi Airways* démontrera à l'Agence et à la Commission que les problèmes ayant servi de fondement à la décision de rejeter la demande d'autorisation d'exploitant de pays tiers en 2015 ont été résolus.
- (30) 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 de l'Iraq.
- (31) 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.

Transporteurs aériens du Kazakhstan

- (32) En décembre 2016, les transporteurs aériens du 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 ⁽⁹⁾.
- (33) En février 2020, dans le cadre du suivi continu du système de surveillance de la sécurité au Kazakhstan, des consultations formelles ont été ouvertes avec les autorités compétentes du Kazakhstan. Dans ce contexte, une vue d'ensemble de la situation en matière de surveillance de la sécurité au Kazakhstan a été fournie au comité de la sécurité aérienne de l'UE à l'occasion de sa réunion de mai 2021.
- (34) Faisant suite aux délibérations du comité de la sécurité aérienne de l'UE de mai 2021, des experts de la Commission, de l'Agence et des États membres ont effectué, du 11 au 15 octobre 2021, une mission d'évaluation sur place de l'Union au Kazakhstan, dans les bureaux du comité kazakh de l'aviation civile (ci-après le «CAC KZ») et de l'administration de l'aviation du Kazakhstan «Kazakhstan Joint Stock Company» (ci-après l'«AAK»), ainsi que dans les bureaux d'un échantillon de trois transporteurs aériens certifiés au Kazakhstan, à savoir *Air Astana*, *Jupiter Jet* et *Qazaq Air*.

⁽⁸⁾ 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).

⁽⁹⁾ 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).

- (35) La mission d'évaluation était focalisée sur l'AAK, compte tenu de son rôle prépondérant et de sa responsabilité dans les activités de surveillance des transporteurs aériens certifiés au Kazakhstan. Des représentants du CAC KZ ont toutefois participé à toutes les activités d'évaluation, étant donné qu'un certain nombre d'activités politiques, telles que l'adoption des procédures de l'AAK, relèvent de sa compétence.
- (36) Il est clairement ressorti de la mission d'évaluation que, malgré ses points forts, l'AAK présente encore des faiblesses, telles que le non-respect de ses obligations lors des processus de certification des transporteurs aériens. Il faudrait par ailleurs adapter et, si nécessaire, renforcer le processus de surveillance pour veiller à ce que tous les transporteurs aériens fassent l'objet d'une surveillance proportionnée à leur taille et à leur complexité, et pour garantir le respect continu des normes de sécurité internationales applicables.
- (37) En outre, le CAC KZ devrait accorder une plus grande attention à la tenue à jour du cadre législatif afin que les modifications des annexes de l'OACI soient intégrées dans la réglementation kazakhe. Le CAC KZ et l'AAK doivent veiller à la mise en œuvre de mécanismes et procédures internes solides permettant de traduire le cadre juridique et technique existant en activités et procédures courantes de l'organisation. Dans ce contexte, le CAC KZ et l'AAK devraient améliorer leurs fonctions générales de gestion de la qualité, ainsi que le programme national de sécurité du Kazakhstan, afin de veiller à ce que les risques potentiels en matière de sécurité soient recensés et dûment limités de façon systémique et en temps utile.
- (38) En ce qui concerne les activités d'octroi de licences exercées par l'AAK, afin de garantir la mise en œuvre des responsabilités du Kazakhstan, en tant qu'État contractant de l'OACI, en matière d'octroi de licences, l'équipe d'évaluation a recensé des domaines qui doivent faire l'objet d'améliorations, en particulier les procédures des inspecteurs, le système des examens théoriques pour l'équipage de conduite et les procédures permettant une approche normalisée de la qualification des examinateurs de vol et de leur supervision.
- (39) Le personnel d'examen de navigabilité a une bonne connaissance des procédures en vigueur au sein de l'AAK. Des améliorations supplémentaires sont toutefois nécessaires, notamment dans le domaine de la formation périodique et spécialisée afin de garantir que les inspecteurs possèdent les qualifications requises. L'échantillonnage des activités réalisées par le personnel d'examen de navigabilité a montré l'existence d'écarts par rapport aux exigences, en particulier en ce qui concerne la certification et la surveillance des exploitants et des organismes de maintenance.
- (40) Le 13 octobre 2021, l'équipe d'évaluation a effectué une mission spécifique auprès d'*Air Astana*, premier transporteur aérien de passagers et de fret du Kazakhstan. Le transporteur aérien dispose d'un système de gestion de la sécurité bien en place et solide qui génère des données qui lui sont utiles. Dans l'ensemble, l'examen par échantillonnage a permis de confirmer que le transporteur aérien dispose d'un système de contrôle de la conformité solide et fonctionnel. Les cadres supérieurs de la compagnie ont une bonne connaissance de ces systèmes et les utilisent pour déterminer les risques et prendre les mesures appropriées afin de limiter les plus graves de ces risques à des niveaux acceptables.
- (41) Les activités du transporteur aérien bénéficient de l'assistance de techniciens qualifiés et d'escalas équipées de capacités de maintenance. Aucun problème ni aucune lacune dans le domaine de la navigabilité n'ont été relevés au cours de la mission.
- (42) Le transporteur aérien a montré qu'il dispose d'un système solide et structuré pour contrôler les différents aspects de la formation de l'équipage de conduite, de l'équipage de cabine et des agents techniques d'exploitation, y compris les instructeurs et les examinateurs de vol. Les fichiers échantillonnés ont permis d'établir que les certificats de formation sont traçables et que les formulaires sont correctement remplis.
- (43) Le 13 octobre 2021, l'équipe d'évaluation a effectué une mission spécifique auprès de *Jupiter Jet*, un transporteur aérien de fret kazakh basé à Almaty. Fondé initialement sous le nom de *Joint-Stock Company Air Company ATMA* en 1996, ce transporteur aérien a changé de nom en 2016. Il fournit des services charter ad hoc au moyen d'un appareil de type Antonov AN-12.
- (44) Bien que ce transporteur aérien ait développé et mis en œuvre un système de gestion de la sécurité, des améliorations supplémentaires sont nécessaires pour que le système atteigne le niveau de maturité requis.
- (45) Le transporteur aérien a démontré qu'il dispose d'un système solide et structuré pour contrôler les différents aspects du maintien de la navigabilité.

- (46) Au cours de la mission, il a été établi que les procédures liées à l'EFB (sacoche de vol électronique), dans le cadre du manuel d'exploitation, revêtaient un caractère très général. Il a également été constaté dans le manuel d'exploitation que certaines des procédures n'étaient pas à jour ou pas encore pleinement élaborées. À titre d'exemple, le chapitre consacré au système d'alerte de trafic et d'évitement de collision (TCAS) n'incluait pas tous les appels standards TCAS 7.1 et procédures associées. Le manuel d'exploitation doit être revu et faire l'objet d'un contrôle de conformité avec les normes applicables.
- (47) *Qazaq Air*, créé en 2015, est un transporteur aérien de passagers et de fret interrégional, basé à Nur-Sultan, qui exploite une flotte de cinq appareils à turbopropulsion de type De Havilland Dash-8-Q400NG. Le 14 octobre 2021, l'équipe d'évaluation a effectué une mission spécifique auprès de ce transporteur aérien.
- (48) *Qazaq Air* dispose d'un système de gestion de la sécurité qui génère des données qui lui sont utiles. Il a toutefois été constaté lors de la mission que *Qazaq Air* n'effectuait pas systématiquement toutes les activités conformément aux exigences du manuel de gestion de la sécurité. À titre d'exemple, aucun audit de sécurité n'avait été réalisé, et un exercice d'intervention d'urgence devait encore être effectué.
- (49) Le transporteur aérien a développé et mis en œuvre une fonction de contrôle de la conformité, mais des améliorations supplémentaires sont nécessaires pour exploiter pleinement son potentiel, notamment en ce qui concerne la clôture des constatations d'audits internes.
- (50) L'évaluation a soulevé certaines différences avec le manuel d'exploitation du transporteur aérien. Le fait que le transporteur aérien n'ait pas établi de critères de qualification d'exploitation par faible visibilité pour le personnel navigant, bien que le transporteur aérien ait été agréé pour l'exploitation par faible visibilité, est particulièrement préoccupant.
- (51) *Qazaq Air* utilise un système informatisé pour la programmation et la surveillance de l'équipage de conduite. Lors de l'évaluation du dossier de formation des agents techniques d'exploitation, il a été constaté que plusieurs formations périodiques devaient encore être suivies.
- (52) Sur la base de ses délibérations, le comité de la sécurité aérienne de l'UE est parvenu à la conclusion qu'il convenait d'accorder une attention particulière à la surveillance des activités de suivi du CAC KZ et de l'AAK, y compris en procédant à leur audition lors de la prochaine réunion du comité de la sécurité aérienne de l'UE, afin de tenir compte des observations formulées lors de la mission d'évaluation, et notamment en ce qui concerne l'élaboration et la mise en œuvre effective d'un plan de mesures correctives appropriées.
- (53) Sur la base des critères communs fixés à l'annexe du règlement (CE) n° 2111/2005, la Commission considère qu'il n'y a pas lieu, à ce stade, de modifier la liste des transporteurs aériens qui font l'objet d'une interdiction d'exploitation au sein de l'Union en ce qui concerne les transporteurs aériens du Kazakhstan.
- (54) 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 ces transporteurs aériens, conformément au règlement (UE) n° 965/2012.
- (55) 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, la Commission peut être amenée à prendre de nouvelles mesures conformément au règlement (CE) n° 2111/2005.

Transporteurs aériens de la Libye

- (56) En décembre 2014, les transporteurs aériens de la Libye ont été inscrits sur la liste figurant à l'annexe A du règlement (CE) n° 474/2006 par le règlement d'exécution (UE) n° 1318/2014 de la Commission ⁽¹⁰⁾.
- (57) Par lettre du 2 juin 2021, l'autorité libyenne de l'aviation civile (ci-après la «LYCAA») a fourni des informations sur sa structure, son système de surveillance et ses activités, y compris les manuels de procédures internes des inspecteurs, les instructions aux organisations de l'aviation civile, les formulaires à l'intention des professionnels et organismes de l'aviation, les mesures d'exécution prises depuis 2019, ainsi que la liste actuelle des titulaires de CTA et des aéronefs immatriculés.

⁽¹⁰⁾ Règlement d'exécution (UE) n° 1318/2014 de la Commission du 11 décembre 2014 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 355 du 12.12.2014, p. 8).

- (58) Il ressort des informations fournies que la LYCAA a certifié deux nouveaux transporteurs aériens, à savoir *Berniq Airways* (CTA 032/21) et *Hala Airlines* (CTA 033/21), et que *Global Aviation and Services* a changé de nom pour devenir *Global Air Transport*. La LYCAA n'ayant pas démontré qu'elle disposait des capacités suffisantes pour mettre en œuvre et faire respecter les normes de sécurité applicables, la délivrance d'un CTA à ces deux nouveaux transporteurs aériens ne garantit pas un respect suffisant des normes de sécurité internationales.
- (59) Le 1^{er} septembre 2021, à la demande de la Libye et dans le cadre des activités de surveillance continue, la Commission, l'Agence, les États membres et les représentants de la LYCAA ont tenu une réunion technique. Au cours de cette réunion, la LYCAA a fourni une description de son organisation et de ses fonctions, y compris les principes de base applicables à ses activités de surveillance en matière de sécurité. D'autres informations fournies par la LYCAA comprenaient une vue d'ensemble actualisée de l'évolution de la situation et de l'état d'avancement de ses mesures tenant compte des recommandations formulées à la suite du projet d'assistance technique en faveur de la LYCAA, mené par l'Agence en 2019. La LYCAA a également fourni des informations sur les résultats de l'audit documentaire mené dans le cadre de l'USOAP CMA de l'OACI effectué en 2020.
- (60) Alors que la LYCAA a démontré des progrès limités dans la mise en œuvre des normes de sécurité internationales, la Commission et le comité de la sécurité aérienne de l'UE ont conclu, sur la base des informations et documents fournis par la LYCAA, y compris des informations fournies par la LYCAA lors de la réunion technique du 1^{er} septembre 2021, que la LYCAA n'a pas été en mesure de démontrer un respect et une mise en œuvre effectifs des normes de sécurité internationales applicables.
- (61) Sur la base des critères communs fixés à l'annexe du règlement (CE) n° 2111/2005, la Commission considère qu'il y a lieu de modifier la liste des transporteurs aériens de la Libye qui font l'objet d'une interdiction d'exploitation au sein de l'Union pour inscrire les transporteurs aériens *Berniq Airways* et *Hala Airlines* sur la liste figurant à l'annexe A du règlement (CE) n° 474/2006.
- (62) Les États membres devraient continuer de contrôler le respect effectif, par les transporteurs aériens certifiés en Libye, 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 Mexique

- (63) Les transporteurs aériens du Mexique n'ont jamais été inscrits sur les listes figurant à l'annexe A ou à l'annexe B du règlement (CE) n° 474/2006.
- (64) À la suite de l'accident mortel survenu le 18 mai 2018 à Cuba sur un vol du transporteur mexicain *Global Air* (*Aerolíneas Damojh, S.A. de C.V.*), la Commission a contacté la *Dirección General de Aeronáutica Civil* du Mexique (ci-après la «DGAC mexicaine») et lui a demandé de lui communiquer des informations détaillées. Le 16 octobre 2018, la Commission, l'Agence et la DGAC mexicaine ont ouvert des consultations formelles, parmi lesquelles une réunion technique.
- (65) Sur la base des consultations menées, des informations fournies et des données provenant du programme SAFA et du système des autorisations d'exploitant de pays tiers de l'UE, qui n'avaient à l'époque révélé aucun problème grave ou systémique, la Commission a estimé que la situation en matière de sécurité aérienne au Mexique ne posait pas de problèmes urgents en matière de sécurité.
- (66) Le 25 mai 2021, dans le cadre de son programme d'évaluation de la sécurité aérienne internationale (ci-après l'«IASA»), l'Administration fédérale de l'aviation des États-Unis (ci-après la «FAA») a attribué une note de catégorie 2 à la DGAC mexicaine, estimant que la DGAC mexicaine ne respectait pas les normes de sécurité internationales.
- (67) Le 23 juin 2021, la Commission a envoyé une lettre à la DGAC mexicaine, dans laquelle elle faisait part des préoccupations soulevées par la décision de la FAA et demandait de lui fournir toute information pertinente quant à l'ampleur du problème de sécurité soulevé par la FAA.
- (68) Le 20 septembre 2021, la DGAC mexicaine a fourni à la Commission des informations sur les lacunes constatées par la FAA en ce qui concerne les éléments critiques de l'OACI et sur les programmes et activités d'assistance technique entrepris pour remédier à ces problèmes de manière appropriée.

- (69) Compte tenu des informations disponibles, et notamment des informations fournies par la DGAC mexicaine dans sa lettre du 20 septembre 2021, la Commission considère qu'à ce stade, la DGAC mexicaine dispose de la capacité et de la volonté nécessaires pour remédier aux manquements en matière de sécurité qui sont recensés.
- (70) 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 Mexique.
- (71) Les États membres devraient continuer de contrôler le respect effectif, par les transporteurs aériens certifiés au Mexique, 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.
- (72) 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, la Commission peut être amenée à prendre de nouvelles mesures conformément au règlement (CE) n° 2111/2005.

Transporteurs aériens de la Moldavie

- (73) En avril 2019, tous les transporteurs aériens de la Moldavie, sauf *Air Moldova*, *Fly One* et *Aerotranscargo*, ont été inscrits sur la liste figurant à l'annexe A du règlement (CE) n° 474/2006 par le règlement d'exécution (UE) 2019/618 de la Commission ⁽¹¹⁾.
- (74) Faisant suite aux délibérations du comité de la sécurité aérienne de l'UE de mai 2021, des experts de la Commission, de l'Agence et des États membres ont effectué, du 20 au 24 septembre 2021, une mission d'évaluation sur place de l'Union en Moldavie, dans les bureaux de l'autorité moldave de l'aviation civile (ci-après la «CAAM») et d'un échantillon de trois transporteurs aériens certifiés en Moldavie, à savoir *Terra Avia*, *Fly Pro* et *HiSky*.
- (75) Il ressort du rapport de la mission d'évaluation que la CAAM a fait des progrès considérables dans un certain nombre de domaines depuis la mission d'évaluation sur place de l'Union de 2019. La stabilité atteinte par la CAAM dans l'élaboration des réglementations aéronautiques nationales et la maturité démontrée dans la conduite d'une surveillance appropriée et efficace en constituent deux exemples pertinents. Il a été souligné que la CAAM a déployé des efforts considérables pour mettre à jour la majorité des réglementations nationales et en élaborer de nouvelles. La CAAM travaille à l'élaboration de documents d'orientation adéquats pour aider son personnel dans ses tâches de surveillance.
- (76) La CAAM a mis au point un système de gestion de la qualité solide. Le plan d'audit pour 2021 a été suivi, et les audits et inspections ont été effectués conformément au calendrier. Le personnel responsable a donné suite aux constatations résultant de cette activité ou est en train de le faire.
- (77) La CAAM exerce les activités d'octroi de licences conformément aux normes de sécurité internationales. Toutefois, l'équipe d'évaluation a recensé des domaines dans lesquels des améliorations supplémentaires sont nécessaires, en particulier la finalisation du système des examens théoriques pour les pilotes privés et les examinateurs médicaux désignés, et le renforcement de la supervision des examinateurs de vol par un inspecteur de la CAAM.
- (78) Le programme de surveillance continue est complet en termes de domaines et de nombre d'audits, et les qualifications et l'expérience des inspecteurs sont dûment prises en compte dans les formations existantes et futures. Les audits réalisés sont dûment documentés et contrôlés, notamment en ce qui concerne les mesures prises par les transporteurs aériens, y compris les mesures correctives et l'analyse des causes profondes. Toutefois, une normalisation plus poussée des procédures d'inspection est nécessaire, en particulier en ce qui concerne l'enregistrement des constatations faites lors des activités d'inspection.
- (79) La CAAM est en mesure d'attirer des effectifs suffisants, proportionnés à la taille et l'ampleur actuelles des activités aériennes sur lesquelles la surveillance s'exerce. Tous les membres du personnel entendus étaient qualifiés et compétents. Les programmes et les plans de formation théorique étaient adaptés.

⁽¹¹⁾ Règlement d'exécution (UE) 2019/618 de la Commission du 15 avril 2019 modifiant le règlement (CE) n° 474/2006 en ce qui concerne la liste des transporteurs aériens qui font l'objet d'une interdiction d'exploitation ou de restrictions d'exploitation au sein de l'Union (JO L 106 du 17.4.2019, p. 1).

- (80) L'équipe a conclu que la CAAM dispose des capacités nécessaires pour superviser les activités aériennes en Moldavie, maintenir un solide régime réglementaire, et mettre en œuvre et faire appliquer la réglementation en vigueur dans le domaine de l'aviation afin de remédier aux manquements constatés en matière de sécurité. Le système de surveillance de la sécurité est bien établi en Moldavie, bien que certaines activités soient toujours en cours afin d'améliorer davantage le système et de veiller à ce qu'il reste en phase avec les modifications apportées récemment aux normes de sécurité internationales.
- (81) *Terra Avia* a été créé en 2005 en tant que transporteur aérien privé et exploite un appareil de type Boeing 747 pour des vols réguliers de fret et un appareil de type Airbus A320 pour des vols charters de passagers. Le transporteur aérien dispose d'un système de contrôle de la conformité et d'un système de gestion de la sécurité fonctionnels. Lors de l'évaluation du système de gestion de la sécurité du transporteur aérien, l'équipe a recensé certains domaines nécessitant des améliorations supplémentaires. Le transporteur aérien a fait preuve d'une attitude très positive à l'égard des améliorations supplémentaires des systèmes de sécurité.
- (82) La gestion du maintien de la navigabilité est assurée par deux structures différentes: l'une est située en Moldavie et la seconde à Sharjah (Émirats arabes unis). L'équipe d'évaluation a conclu que le transporteur aérien devait améliorer son système de tenue de registres des diverses activités de maintenance effectuées sur les différentes parties de ses appareils.
- (83) Le manuel d'exploitation de *Terra Avia* reflète les opérations effectuées et est rédigé conformément à la réglementation applicable en Moldavie, bien qu'une mise à jour soit justifiée pour y inclure une politique en matière de marchandises dangereuses.
- (84) *Fly Pro* exploite deux avions-cargos de type Boeing 747. Le système de contrôle de la conformité et le système de gestion de la sécurité sont pleinement développés et mis en œuvre, mais il y a lieu de modifier le manuel de gestion de la sécurité et le manuel de contrôle de la conformité afin d'aligner les obligations de rendre compte et les responsabilités du gestionnaire de la sécurité et du responsable du contrôle de la conformité. Dans le domaine du suivi des données de vol, *Fly Pro* dispose d'un programme bien établi, qui comprend un système de retour d'informations actif.
- (85) Bien que *Fly Pro* dispose d'un système solide pour le maintien de la navigabilité et agit en toute confiance dans ses différents rôles, le processus de documentation des activités exercées pourrait être amélioré.
- (86) Le manuel d'exploitation de *Fly Pro* reflète les opérations effectuées et est rédigé conformément à la réglementation applicable en Moldavie. Le transporteur aérien devrait améliorer la méthodologie administrative par laquelle il enregistre toutes les activités liées aux vols, telles que les carnets de route. En outre, la liste minimale d'équipements du transporteur aérien devrait être mieux adaptée aux aéronefs auxquels elle s'applique et faire l'objet d'un contrôle périodique et approprié.
- (87) *HiSky* a été fondé en septembre 2019, il exploite un appareil de type Airbus A319 à part entière et dispose également d'un appareil disponible dans le cadre d'un accord de location avec équipage avec le transporteur aérien *HiSky Europe* certifié en Roumanie.
- (88) *HiSky* a développé et mis en œuvre un système de gestion de la sécurité solide qui génère des données qui lui sont utiles. Le système de contrôle de la conformité est solide et fonctionnel, mais de légères améliorations sont souhaitables en ce qui concerne la rédaction des obligations de rendre compte et des responsabilités du gestionnaire de la sécurité et du responsable du contrôle de la conformité. Les cadres supérieurs de la compagnie ont une bonne connaissance de ces systèmes et les utilisent pour déterminer les risques et prendre les mesures appropriées afin de limiter les plus graves de ces risques à des niveaux acceptables.
- (89) *HiSky* a élaboré les manuels requis énonçant les principes à appliquer et précisant les procédures associées, moyennant l'approbation de la CAAM. Le personnel chargé de la certification reçoit une formation appropriée aux types d'aéronefs exploités. Le manuel d'exploitation actuellement approuvé reflète les opérations effectuées et est rédigé conformément à la réglementation applicable en Moldavie.
- (90) Les activités de *HiSky* bénéficient de l'assistance de techniciens qualifiés et d'escapes équipées de capacités de maintenance. Le transporteur aérien a mis en place un système lui permettant de suivre la formation, de contrôler la validité, d'assurer la traçabilité des certificats de formation et de garantir que les formulaires de contrôle sont remplis.
- (91) Sur la base des résultats de la mission d'évaluation sur place de l'Union, la Commission a invité la CAAM et les transporteurs aériens *Terra Avia*, *Fly Pro* et *HiSky* à une audition devant le comité de la sécurité aérienne de l'UE le 10 novembre 2021.

- (92) Au cours de cette audition, la CAAM a présenté à la Commission et au comité de la sécurité aérienne de l'UE le système mis en place pour assurer la surveillance en matière de sécurité des transporteurs aériens certifiés en Moldavie. Elle a expliqué que les progrès réalisés dans la mise en œuvre effective des normes de sécurité internationales étaient le résultat d'une série d'actions entreprises depuis 2019. Soulignant sa volonté d'apporter des améliorations permanentes, la CAAM a fourni à la Commission et au comité de la sécurité aérienne de l'UE une description complète et détaillée de la mise en œuvre du plan de mesures correctives élaboré en réponse aux résultats de la mission d'évaluation sur place de l'Union de septembre 2021. Cette description incluait les objectifs stratégiques définis pour l'avenir, tels que les modifications du cadre juridique moldave, les manuels et procédures de la CAAM, la poursuite des améliorations du système de gestion de la qualité et l'amélioration plus poussée de la mise en œuvre effective des normes de sécurité internationales.
- (93) En outre, la CAAM a informé la Commission et le comité de la sécurité aérienne de l'UE des plans de mesures correctives élaborés par les transporteurs aériens *Terra Avia*, *Fly Pro* et *HiSky* en réponse aux résultats de la mission d'évaluation sur place de l'Union de septembre 2021. Ces plans de mesures correctives, coordonnés avec la CAAM et approuvés par celle-ci, ont été intégrés dans les activités de surveillance de la CAAM.
- (94) Au cours de l'audition, la CAAM s'est engagée à tenir la Commission informée des mesures supplémentaires prises en ce qui concerne les autres observations formulées lors de la mission d'évaluation sur place de l'Union de 2021. En outre, la CAAM s'est engagée à tenir un dialogue continu sur la sécurité, notamment en mettant à disposition des informations pertinentes en matière de sécurité et en assistant à des réunions supplémentaires si et lorsque la Commission le jugera nécessaire.
- (95) La Commission a souligné l'importance pour les autorités moldaves, qui en ont pris acte, de garantir la stabilité et l'indépendance permanente des dirigeants de la CAAM, ces deux éléments ayant clairement joué un rôle important dans les améliorations observées, en particulier au cours de l'année écoulée.
- (96) Sur la base de toutes les informations actuellement disponibles, y compris les résultats de la mission d'évaluation sur place de l'Union de septembre 2021 et de l'audition devant le comité de la sécurité aérienne de l'UE, il est considéré qu'il existe suffisamment de preuves de la conformité de la CAAM et des transporteurs aériens certifiés en Moldavie avec les normes de sécurité internationales applicables.
- (97) 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 la Moldavie, de modifier la liste des transporteurs aériens qui font l'objet d'une interdiction d'exploitation au sein de l'Union pour retirer tous les transporteurs aériens certifiés en Moldavie de la liste figurant à l'annexe A du règlement (CE) n° 474/2006.
- (98) Les États membres devraient continuer de contrôler le respect effectif, par les transporteurs aériens certifiés en Moldavie, des normes de sécurité internationales applicables en accordant la priorité aux inspections au sol de ces transporteurs aériens, conformément au règlement (UE) n° 965/2012.
- (99) 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, la Commission peut être amenée à prendre de nouvelles mesures conformément au règlement (CE) n° 2111/2005.

Transporteurs aériens du Pakistan

- (100) 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 ⁽¹²⁾ 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 ⁽¹³⁾.

⁽¹²⁾ 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).

⁽¹³⁾ Règlement (CE) n° 1400/2007 de la Commission du 28 novembre 2007 modifiant le règlement (CE) n° 474/2006 de la Commission 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).

- (101) Le 24 juin 2020, à la suite de l'accident survenu le 22 mai 2020 avec un appareil de *Pakistan International Airlines*, une déclaration du ministre fédéral de l'aviation du Pakistan a révélé qu'un grand nombre de licences d'équipage de conduite, délivrées par l'autorité pakistanaise de l'aviation civile (ci-après la «PCAA»), avaient été obtenues par des moyens frauduleux.
- (102) De ce fait, et compte tenu également de l'absence manifeste d'une surveillance effective de la sécurité par la PCAA, l'Agence a suspendu les autorisations d'exploitant de pays tiers de *Pakistan International Airlines* et de *Vision Air* avec effet au 1^{er} juillet 2020. Cette situation persiste puisqu'à l'heure actuelle, l'Agence considère que toutes les conditions requises pour lever la suspension ne sont pas remplies.
- (103) D'autres organismes internationaux de sécurité aérienne ont également réagi à la situation qui prévaut au Pakistan. Le 15 juillet 2020, dans le cadre de son programme IASA, la FAA a ramené la note du Pakistan à la catégorie 2. En février 2021, l'OACI a publié un grave problème de sécurité dans le domaine de la délivrance des licences et de la formation du personnel en lien avec le processus d'octroi de licences d'équipage de conduite au Pakistan.
- (104) Le 1^{er} juillet 2020, la Commission a entamé des consultations avec la PCAA en application de l'article 3, paragraphe 2, du règlement (CE) n° 473/2006. Dans ce contexte, la Commission, en coopération avec l'Agence et les États membres, a organisé un certain nombre de réunions techniques avec la PCAA les 9 juillet et 25 septembre 2020, les 15 et 16 mars 2021 et le 15 octobre 2021.
- (105) Plusieurs points ont été abordés au cours de ces réunions, et notamment la surveillance des transporteurs aériens certifiés au Pakistan et leur système de gestion de la sécurité. La Commission a demandé des informations et des éléments de preuve afin de vérifier si une situation similaire ne prévalait pas dans d'autres domaines relevant également de la surveillance de la sécurité par la PCAA, tels que la certification des équipages de cabine, l'octroi de licences aux ingénieurs de maintenance ou la certification des transporteurs aériens.
- (106) La PCAA a fourni des informations qui ont été évaluées par la Commission et les experts de l'Agence. Lors de la réunion du 15 octobre 2021, la PCAA a transmis des informations sur les mesures supplémentaires prises pour répondre aux préoccupations soulevées par la Commission. Celles-ci concernent notamment des lacunes en matière de gestion de la qualité des procédures documentées, l'absence d'instructions pour les inspecteurs, la non-conformité du processus de qualification pour la licence de pilote de ligne, un manque ou une absence de traçabilité des actions correctives prises à la suite des constatations et une insuffisance des capacités d'analyse des causes profondes. À cet égard, et tenant compte également de l'audit mené dans le cadre de l'USOAP de l'OACI qui a été programmé entre le 29 novembre et le 10 décembre 2021, la PCAA a transmis des informations sur l'examen approfondi de ses manuels et procédures, en particulier sur les modifications du processus d'octroi de licences de la PCAA, ainsi que sur les contrôles internes visant à vérifier le respect des normes de sécurité internationales et à résoudre le grave problème de sécurité soulevé par l'OACI.
- (107) La Commission a demandé à la PCAA de lui communiquer de plus amples informations sur les modifications apportées à son système d'octroi de licences, les manuels et procédures nouveaux et/ou révisés, les résultats ou rapports des contrôles internes et la notification, à l'OACI, d'une différence concernant l'examen pratique en vue de l'obtention de la licence de pilote de ligne.
- (108) Sur la base des informations disponibles et des échanges avec la PCAA, la Commission prend acte des efforts déployés par la PCAA pour adopter des mesures correctives propres à remédier aux insuffisances constatées en matière de sécurité. La Commission, avec l'aide de l'Agence et des États membres, n'a toutefois pas été en mesure d'établir clairement l'efficacité et la mise en œuvre de ces mesures correctives pour remédier de façon durable aux insuffisances constatées en matière de sécurité. Sur cette base, la Commission, afin de déterminer si de nouvelles mesures sont nécessaires en vertu du règlement (CE) n° 2111/2005, continuera de dialoguer avec la PCAA et de suivre les nouvelles mesures adoptées et les actions entreprises pour remédier à la situation au Pakistan, y compris en suivant les résultats de l'audit mené dans le cadre de l'USOAP planifié par l'OACI, ainsi qu'en effectuant une mission d'évaluation sur place de l'Union au Pakistan.
- (109) 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 Pakistan.
- (110) 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.
- (111) 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, la Commission peut être amenée à prendre de nouvelles mesures conformément au règlement (CE) n° 2111/2005.

Transporteurs aériens de la Russie

- (112) La Commission, l'Agence et les autorités compétentes des États membres ont continué de surveiller étroitement les performances en matière de sécurité des transporteurs aériens certifiés en Russie et exerçant des activités au sein de l'Union, notamment en accordant la priorité aux inspections au sol effectuées sur certains transporteurs aériens russes en application du règlement (UE) n° 965/2012.
- (113) Le 31 août 2020, le transporteur aérien *SKOL Airline LLC*, certifié en Russie, a introduit une demande d'autorisation d'exploitant de pays tiers auprès de l'Agence. L'Agence a évalué cette demande conformément aux exigences énoncées dans le règlement (UE) n° 452/2014 et a soulevé des préoccupations fondamentales en matière de sécurité concernant la non-démonstration, par *SKOL Airline LLC*, du respect des exigences énoncées à l'article 3 dudit règlement, et notamment des normes figurant dans les annexes de la convention de Chicago relative à l'aviation civile internationale. Après de nombreux échanges avec l'Agence, *SKOL Airline LLC* a décidé de retirer sa demande le 12 février 2021.
- (114) Le 25 mars 2021, le transporteur aérien *SKOL Airline LLC* a introduit une nouvelle demande d'autorisation d'exploitant de pays tiers auprès de l'Agence. L'Agence a évalué cette demande conformément aux exigences énoncées dans le règlement (UE) n° 452/2014 et a de nouveau soulevé des préoccupations fondamentales en matière de sécurité concernant la non-démonstration, par *SKOL Airline LLC*, du respect des exigences énoncées à l'article 3 dudit règlement, et notamment des normes figurant dans les annexes de la convention de Chicago relative à l'aviation civile internationale. L'Agence a conclu que *SKOL Airline LLC* ne satisfaisait pas à ces exigences. Le 19 juillet 2021, l'Agence a donc rejeté la demande pour des raisons de sécurité. Le transporteur aérien *SKOL Airline LLC* n'a pas fait usage du droit de former un recours contre cette décision conformément aux articles 108 à 114 du règlement (UE) 2018/1139 du Parlement européen et du Conseil ⁽¹⁴⁾.
- (115) Le 20 octobre 2021, des représentants de la Commission, de l'Agence et des États membres ont rencontré des représentants de l'Agence fédérale du transport aérien de la Fédération de Russie (ci-après la «FATA») afin d'examiner les performances en matière de sécurité des transporteurs aériens certifiés en Russie, sur la base des rapports d'inspections au sol réalisées entre le 24 mars 2021 et le 1^{er} octobre 2021, et de recenser les cas où la FATA devrait renforcer ses activités de surveillance.
- (116) L'examen des résultats des inspections au sol effectuées dans le cadre du programme SAFA auprès des transporteurs aériens certifiés en Russie n'a révélé aucun manquement grave ou récurrent en matière de sécurité. La réunion a également servi à présenter les résultats du programme de surveillance mis en œuvre par l'Agence conformément au règlement (UE) n° 452/2014 des transporteurs aériens certifiés en Russie, qui sont titulaires d'une autorisation d'exploitant de pays tiers. La Commission a souligné que les résultats de ce programme de surveillance n'ont pas non plus révélé de manquement grave ou récurrent en matière de sécurité.
- (117) À la suite du rejet, par l'Agence et pour des raisons de sécurité, de la demande d'autorisation d'exploitant de pays tiers introduite par le transporteur aérien *SKOL Airline LLC*, celui-ci a été invité le 22 octobre 2021 à participer à une audition devant la Commission et le comité de la sécurité aérienne de l'UE, le 9 novembre 2021. Le transporteur aérien *SKOL Airline LLC* a confirmé, le 28 octobre 2021, sa participation à l'audition prévue.
- (118) Le 28 octobre 2021, la FATA a informé la Commission d'une interdiction imposée au transporteur aérien *SKOL Airline LLC* d'exploiter des vols au-delà de la frontière nationale russe et a demandé à la Commission de revoir la nécessité d'organiser une audition du transporteur aérien *SKOL Airline LLC* étant donné que, sur la base de la décision de la FATA, *SKOL Airline LLC* ne serait pas en mesure d'exercer ses activités à destination de l'Union.
- (119) Le 3 novembre 2021, la Commission a informé la FATA du fait que *SKOL Airline LLC* avait été invité à l'audition parce que ce transporteur n'avait pas démontré le respect des normes figurant dans les annexes de la convention de Chicago relative à l'aviation civile internationale et que la Commission avait donc, pour cette raison, maintenu l'invitation à l'audition.

⁽¹⁴⁾ 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).

- (120) Le transporteur aérien *SKOL Airline LLC* a été entendu le 9 novembre 2021. La FATA a également assisté à l'audition, à sa propre demande. Au cours de cette audition, le transporteur aérien *SKOL Airline LLC* a retracé les activités liées à ses deux demandes d'autorisation d'exploitant de pays tiers. Ce transporteur aérien a souligné les difficultés qu'il a rencontrées au cours du processus de démonstration du respect des exigences du règlement (UE) n° 452/2014. Bien qu'il ait pris acte de toutes les constatations formulées par l'Agence, ce transporteur aérien n'a fourni aucune information sur les mesures prises pour y remédier. Il n'a pas non plus fourni d'éléments probants sur l'état actuel de la mise en œuvre des mesures correctives prises pour remédier à ces constatations. Sur la base des informations fournies par le transporteur aérien *SKOL Airline LLC* avant et au cours de l'audition, le transporteur aérien n'est pas en mesure de recenser les cas de non-conformité dans ses processus, procédures et activités opérationnelles.
- (121) La FATA a indiqué qu'elle n'avait pas soutenu la nouvelle demande d'autorisation d'exploitant de pays tiers introduite le 25 mars 2021 par le transporteur aérien *SKOL Airline LLC*. La FATA a également informé la Commission et le comité de la sécurité aérienne de l'UE du fait qu'elle procéderait à des audits ad hoc supplémentaires de *SKOL Airline LLC* dans l'hypothèse où ce transporteur aérien renouerait ultérieurement le dialogue avec l'Agence en vue d'obtenir une autorisation d'exploitant de pays tiers.
- (122) Sur la base de toutes les informations actuellement disponibles, et notamment du rejet, le 19 juillet 2021, de la demande d'autorisation d'exploitant de pays tiers par l'Agence pour des raisons de sécurité, et des informations fournies lors de l'audition, la Commission et le comité de la sécurité aérienne de l'UE ont conclu que le transporteur aérien *SKOL Airline LLC* n'avait pas été en mesure de démontrer le respect des normes de sécurité internationales.
- (123) Conformément aux critères communs fixés à l'annexe du règlement (CE) n° 2111/2005, la Commission estime 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 *SKOL Airline LLC* sur la liste figurant à l'annexe A du règlement (CE) n° 474/2006.
- (124) Les États membres devraient continuer de contrôler le respect effectif, par les transporteurs aériens de la Russie, des normes de sécurité internationales applicables en accordant la priorité aux inspections au sol de ces transporteurs, conformément au règlement (UE) n° 965/2012.
- (125) Si ces inspections révèlent un risque imminent en matière de sécurité résultant du non-respect des normes de sécurité internationales, la Commission pourrait imposer une interdiction d'exploitation aux transporteurs aériens certifiés en Russie concernés et les inscrire sur les listes figurant à l'annexe A ou à l'annexe B du règlement (CE) n° 474/2006.

Transporteurs aériens du Soudan du Sud

- (126) Les transporteurs aériens du Soudan du Sud n'ont jamais été inscrits sur les listes figurant à l'annexe A ou à l'annexe B du règlement (CE) n° 474/2006.
- (127) Ces trois dernières années, neuf accidents et incidents graves se sont produits au Soudan du Sud, parmi lesquels le crash, le 2 mars 2021, d'un appareil Let-410 immatriculé HK-4274 et exploité par *South Sudan Supreme Airlines*, qui a entraîné la mort de 10 personnes, et le récent crash, le 2 novembre 2021, d'un appareil Antonov AN-26 immatriculé TR-NGT, qui a entraîné la mort de 5 personnes. Dans les deux cas, l'authenticité des marques d'immatriculation a été remise en question, puisqu'il semblerait que ces marques n'étaient plus valables et que de fausses marques d'immatriculation auraient donc pu être utilisées sur les appareils impliqués. Les circonstances entourant ces événements ont suscité des préoccupations quant aux capacités de l'autorité sud-soudanaise de l'aviation civile (ci-après la «SSCAA») pour assurer correctement la surveillance en matière de sécurité des transporteurs aériens sous sa responsabilité.
- (128) Le 26 mars 2021, la Commission a adressé à la SSCAA une lettre dans laquelle elle faisait part de ses préoccupations concernant la situation en matière de sécurité aérienne au Soudan du Sud et demandait des documents décrivant la structure et l'organisation de la SSCAA, son système de certification et de surveillance, ainsi que les activités de surveillance menées sur les transporteurs aériens certifiés au Soudan du Sud. Des informations ont également été demandées en ce qui concerne le statut des titulaires actuels d'un CTA, les aéronefs immatriculés au Soudan du Sud, les organismes de maintenance et les licences d'équipage de conduite.

- (129) Le 23 juillet 2021, la SSCAA a répondu à la demande de la Commission et l'a informée que le CTA de *South Sudan Supreme Airlines* avait été suspendu. Elle a en outre informé la Commission qu'en raison de soupçons liés à l'immatriculation de l'appareil impliqué dans cet accident, la SSCAA procédait à un réexamen de tous les exploitants d'aéronefs et CTA dans le pays. La SSCAA a également indiqué que des mesures d'amélioration étaient en cours dans les domaines de la réglementation, des manuels et de la formation. La SSCAA n'a toutefois pas fourni l'ensemble des documents demandés.
- (130) Le 5 octobre 2021, la Commission a adressé à la SSCAA une nouvelle lettre réitérant sa demande de recevoir les documents susmentionnés pour le 18 octobre 2021 au plus tard. Dans cette lettre, la Commission a également précisé que la non-communication en temps utile des informations demandées serait considérée comme un manque de coopération de la part de la SSCAA, alors que des préoccupations concernant le système de surveillance de la sécurité du Soudan du Sud ont été soulevées.
- (131) Le 5 novembre 2021, la délégation de l'UE à Djouba, Soudan du Sud, a rencontré le directeur de la SSCAA, qui a confirmé avoir reçu la lettre du 5 octobre 2021. La SSCAA s'est engagée à répondre aux questions avant la fin novembre et a fourni deux documents contenant des informations sur le programme d'inspection, de surveillance et d'audit de la SSCAA, ainsi que des rapports sur l'examen de certains transporteurs aériens et sur les aéronefs immatriculés à l'étranger et exploités au Soudan du Sud. La Commission étudiera attentivement les documents qui lui seront transmis afin de décider s'il y a lieu d'inviter la SSCAA à la prochaine réunion du comité de la sécurité aérienne de l'UE.
- (132) Sur la base des critères communs fixés à l'annexe du règlement (CE) n° 2111/2005, et compte tenu des consultations actuellement menées avec la SSCAA en application de l'article 3 du règlement (CE) n° 473/2006, 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 Soudan du Sud.
- (133) Les États membres devraient continuer de contrôler le respect effectif, par les transporteurs aériens certifiés au Soudan du Sud, 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.
- (134) 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, la Commission peut être amenée à prendre de nouvelles mesures conformément au règlement (CE) n° 2111/2005.
- (135) Il convient, dès lors, de modifier le règlement (CE) n° 474/2006 en conséquence.
- (136) 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.
- (137) Les mesures prévues par le présent règlement sont conformes à l'avis du comité de la sécurité aérienne de l'UE institué par l'article 15 du règlement (CE) 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 25 novembre 2021.

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

ANNEXE I

«ANNEXE A

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

Nom de personne morale du transporteur aérien figurant sur son CTA (et raison sociale si elle diffère)	Numéro de certificat de transporteur aérien (CTA) ou numéro de la licence d'exploitation	Code OACI à trois lettres	État de l'exploitant
AVIOR AIRLINES	ROI-RNR-011	ROI	Venezuela
BLUE WING AIRLINES	SRBWA-01/2002	BWI	Suriname
IRAN ASEMAN AIRLINES	FS-102	IRC	Iran
IRAQI AIRWAYS	001	IAW	Iraq
MED-VIEW AIRLINE	MVA/CTA/10-12/05	MEV	Nigeria
AIR ZIMBABWE (PVT)	177/04	AZW	Zimbabwe
SKOL AIRLINE LLC	228	CDV	Russie
Tous les transporteurs aériens certifiés par les autorités de l'Afghanistan responsables de la surveillance réglementaire, notamment:			Afghanistan
ARIANA AFGHAN AIRLINES	CTA 009	AFG	Afghanistan
KAM AIR	CTA 001	KMF	Afghanistan
Tous les transporteurs aériens certifiés par les autorités de l'Angola responsables de la surveillance réglementaire, à l'exception de TAAG Angola Airlines et Heli Malongo, notamment:			Angola
AEROJET	AO-008/11-07/17 TEJ	TEJ	Angola
GUICANGO	AO-009/11-06/17 YYY	Inconnu	Angola
AIR JET	AO-006/11-08/18 MBC	MBC	Angola
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

⁽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.

AIRCOMPANY ARMENIA	AM CTA 065	NGT	Arménie
ARMENIA AIRWAYS	AM CTA 063	AMW	Arménie
ARMENIAN HELICOPTERS	AM CTA 067	KAV	Arménie
FLYONE ARMENIA	AM CTA 074		Arménie
NOVAIR	AM CTA 071	NAI	Arménie
SHIRAK AVIA	AM CTA 072	SHS	Arménie
SKYBALL	AM CTA 073	s.o.	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)
SOCIÉTÉ 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, notamment:			République démocratique du Congo (RDC)
AIR FAST CONGO	AAC/DG/OPS-09/03	Inconnu	République démocratique du Congo (RDC)
AIR KATANGA	AAC/DG/OPS-09/08	Inconnu	République démocratique du Congo (RDC)
BUSY BEE CONGO	AAC/DG/OPS-09/04	Inconnu	République démocratique du Congo (RDC)
COMPAGNIE AFRICAINE D'AVIATION (CAA)	AAC/DG/OPS-09/02	Inconnu	République démocratique du Congo (RDC)
CONGO AIRWAYS	AAC/DG/OPS-09/01	Inconnu	République démocratique du Congo (RDC)
KIN AVIA	AAC/DG/OPS-09/10	Inconnu	République démocratique du Congo (RDC)
MALU AVIATION	AAC/DG/OPS-09/05	Inconnu	République démocratique du Congo (RDC)
SERVE AIR CARGO	AAC/DG/OPS-09/07	Inconnu	République démocratique du Congo (RDC)
SWALA AVIATION	AAC/DG/OPS-09/06	Inconnu	République démocratique du Congo (RDC)

MWANT JET	AAC/DG/OPS-09/09	Inconnu	République démocratique du Congo (RDC)
Tous les transporteurs aériens certifiés par les autorités de Djibouti responsables de la surveillance réglementaire, notamment:			Djibouti
DAALLO AIRLINES	Inconnu	DAO	Djibouti
Tous les transporteurs aériens certifiés par les autorités de la Guinée équatoriale responsables de la surveillance réglementaire, notamment:			Guinée équatoriale
CEIBA INTERCONTINENTAL	2011/0001/MTTCT/DGAC/SOPS	CEL	Guinée équatoriale
Cronos AIRLINES	2011/0004/MTTCT/DGAC/SOPS	Inconnu	Guinée équatoriale
Tous les transporteurs aériens certifiés par les autorités de l'Érythrée responsables de la surveillance réglementaire, notamment:			Érythrée
ERITREAN AIRLINES	CTA N° 004	ERT	Érythrée
NASAIR ERITREA	CTA N° 005	NAS	Érythrée
Tous les transporteurs aériens certifiés par les autorités du Kirghizstan responsables de la surveillance réglementaire, notamment:			Kirghizstan
AEROSTAN	08	BSC	Kirghizstan
AIR COMPANY AIR KG	50	Inconnu	Kirghizstan
AIR MANAS	17	MBB	Kirghizstan
AVIA TRAFFIC COMPANY	23	AVJ	Kirghizstan
FLYSKY AIRLINES	53	FSQ	Kirghizstan
HELI SKY	47	HAC	Kirghizstan
KAP.KG AIRCOMPANY	52	KGS	Kirghizstan
SKY KG AIRLINES	41	KGK	Kirghizstan
TEZ JET	46	TEZ	Kirghizstan
VALOR AIR	07	VAC	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
AFRIQYAH AIRWAYS	007/01	AAW	Libye
AIR LIBYA	004/01	TLR	Libye
AL MAHA AVIATION	030/18	Inconnu	Libye
BERNIQ AIRWAYS	032/21	BNL	Libye
BURAQ AIR	002/01	BRQ	Libye
GLOBAL AIR TRANSPORT	008/05	GAK	Libye
HALA AIRLINES	033/21	HTP	Libye
LIBYAN AIRLINES	001/01	LAA	Libye
LIBYAN WINGS AIRLINES	029/15	LWA	Libye
PETRO AIR	025/08	PEO	Libye
Tous les transporteurs aériens certifiés par les autorités du Népal responsables de la surveillance réglementaire, notamment:			Népal
AIR DYNASTY HELI. S.	035/2001	Inconnu	Népal
ALTITUDE AIR	085/2016	Inconnu	Népal
BUDDHA AIR	014/1996	BHA	Népal
FISHTAIL AIR	017/2001	Inconnu	Népal
SUMMIT AIR	064/2010	Inconnu	Népal
HELI EVEREST	086/2016	Inconnu	Népal
HIMALAYA AIRLINES	084/2015	HIM	Népal
KAILASH HELICOPTER SERVICES	087/2018	Inconnu	Népal
MAKALU AIR	057A/2009	Inconnu	Népal
MANANG AIR PVT	082/2014	Inconnu	Népal
MOUNTAIN HELICOPTERS	055/2009	Inconnu	Népal
PRABHU HELICOPTERS	081/2013	Inconnu	Népal
NEPAL AIRLINES CORPORATION	003/2000	RNA	Népal
SAURYA AIRLINES	083/2014	Inconnu	Népal
SHREE AIRLINES	030/2002	SHA	Népal
SIMRIK AIR	034/2000	Inconnu	Népal
SIMRIK AIRLINES	052/2009	RMK	Népal
SITA AIR	033/2000	Inconnu	Népal
TARA AIR	053/2009	Inconnu	Népal

YETI AIRLINES	037/2004	NYT	Népal
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	FS100	IRA	Iran	Tous les appareils de type Fokker F100 et de type Boeing B747	Appareils de type Fokker F100, comme indiqué sur le CTA; appareils de type Boeing B747, comme indiqué sur le CTA	Iran
AIR KORYO	GAC-CTA/ KOR-01	KOR	Corée du Nord	Toute la flotte sauf: 2 appareils de type TU-204	Toute la flotte sauf: P-632, P-633	Corée du Nord

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