

**RÈGLEMENT D'EXÉCUTION (UE) N° 368/2014 DE LA COMMISSION****du 10 avril 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****(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 <sup>(1)</sup>, et notamment son article 4, paragraphe 2 <sup>(2)</sup>,

considérant ce qui suit:

- (1) Le règlement (CE) n° 474/2006 de la Commission <sup>(3)</sup> a établi la liste communautaire des transporteurs aériens qui font l'objet d'une interdiction d'exploitation dans l'Union, visée au chapitre II du règlement (CE) n° 2111/2005.
- (2) Conformément à l'article 4, paragraphe 3, du règlement (CE) n° 2111/2005, certains États membres et l'Agence européenne de la sécurité aérienne (ci-après l'«AESA») ont communiqué à la Commission des informations qui sont pertinentes pour la mise à jour de la liste communautaire. Des informations pertinentes ont également été communiquées par des pays tiers. Il y a donc lieu d'actualiser la liste communautaire sur la base de ces informations.
- (3) La Commission a informé tous les transporteurs aériens concernés soit directement, soit par l'intermédiaire des autorités responsables de leur surveillance réglementaire, des faits et considérations essentiels qui serviraient de fondement à une décision de leur imposer une interdiction d'exploitation dans l'Union ou de modifier les conditions d'une interdiction d'exploitation imposée à un transporteur aérien qui figure sur la liste communautaire.
- (4) La Commission a donné aux transporteurs aériens concernés la possibilité de consulter des documents fournis par les États membres, de lui soumettre des commentaires par écrit et de faire un exposé oral à la Commission et au comité institué par le règlement (CEE) n° 3922/1991 du Conseil (ci-après le «comité de la sécurité aérienne») <sup>(4)</sup>.
- (5) La Commission a transmis au comité de la sécurité aérienne des informations actualisées sur les discussions conjointes en cours, dans le cadre du règlement (CE) n° 2111/2005 et de son règlement d'application, le règlement (CE) n° 473/2006 de la Commission <sup>(5)</sup>, avec les autorités compétentes et des transporteurs aériens des États suivants: Géorgie, République de Guinée, Inde, Indonésie, Kazakhstan, Liban, Madagascar, République islamique de Mauritanie, Mozambique, Népal, Philippines, Soudan, Royaume du Swaziland, Yémen et Zambie. Le comité de la sécurité aérienne a également reçu des informations de la Commission sur l'Afghanistan, l'Iran et le Kirghizstan. La Commission a également transmis au comité de la sécurité aérienne des informations actualisées sur des consultations techniques avec la Fédération de Russie et sur le suivi de la situation en Libye.
- (6) Le comité de la sécurité aérienne a entendu les exposés de l'AESA sur les conclusions de l'analyse des rapports relatifs aux audits réalisés par l'Organisation de l'aviation civile internationale (ci-après l'«OACI») dans le cadre de son programme universel d'évaluation de la surveillance de la sécurité (USOAP). Les États membres ont été invités à accorder la priorité aux inspections au sol sur des transporteurs aériens titulaires d'une licence dans des États où l'OACI a relevé de graves problèmes de sécurité ou dans des États dont le régime de surveillance en matière de

<sup>(1)</sup> JO L 344 du 27.12.2005, p. 15.

<sup>(2)</sup> JO L 143 du 30.4.2004, p. 76.

<sup>(3)</sup> 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).

<sup>(4)</sup> Règlement (CEE) n° 3922/1991 du Conseil du 16 décembre 1991 relatif à l'harmonisation de règles techniques et de procédures administratives dans le domaine de l'aviation civile (JO L 373 du 31.12.1991, p. 4).

<sup>(5)</sup> 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).

sécurité présente de graves manquements selon les conclusions de l'AESA. Outre les discussions entamées par la Commission au titre du règlement (CE) n° 2111/2005, la priorité accordée aux inspections au sol permettra d'obtenir des informations supplémentaires sur les performances en matière de sécurité des transporteurs aériens titulaires d'une licence dans ces États.

- (7) Le comité de la sécurité aérienne a entendu les exposés de l'AESA sur les conclusions de l'analyse des inspections au sol effectuées dans le cadre du programme d'évaluation de la sécurité des aéronefs étrangers (SAFA) conformément aux dispositions du règlement (UE) n° 965/2012 de la Commission <sup>(1)</sup>.
- (8) Le comité de la sécurité aérienne a entendu les exposés de l'AESA sur les projets d'assistance technique menés dans des États concernés par des mesures ou faisant l'objet d'un suivi au titre du règlement (CE) n° 2111/2005. Le comité a été informé des plans de l'AESA et des demandes d'assistance technique et de coopération accrues afin de développer les capacités administratives et techniques des autorités de l'aviation civile en vue de contribuer à résoudre les cas de non-conformité aux normes internationales applicables. Les États membres ont également été invités à répondre à ces demandes sur une base bilatérale en coordination avec la Commission et l'AESA. À cet égard, la Commission a souligné l'utilité de procurer à la communauté internationale de l'aviation, notamment par l'intermédiaire de la base de données SCAN de l'OACI, des informations sur l'assistance technique fournie par l'Union et par ses États membres afin d'améliorer la sécurité aérienne dans le monde entier.
- (9) Le comité de la sécurité aérienne a également entendu un exposé de l'OACI sur ses travaux en cours pour contrôler les performances en matière de sécurité de ses États membres, notamment par l'intermédiaire du programme USOAP de l'OACI, accompagné d'une démonstration des outils informatiques qui ont été mis au point dans ce cadre. Se référant à la résolution A38-5 de l'Assemblée («Coopération régionale et assistance pour résoudre les carences en matière de sécurité en fixant des priorités et des cibles mesurables»), l'OACI a demandé au comité de la sécurité aérienne d'éviter, dans la mesure du possible, le chevauchement des activités relevant du règlement (CE) n° 2111/2005 et du programme USOAP de l'OACI et a encouragé la poursuite de la coopération, laquelle pourrait, à terme, entraîner une révision du mandat du comité de la sécurité aérienne.
- (10) Le comité de la sécurité aérienne a également entendu un exposé d'Eurocontrol faisant le point sur la mise en place de la fonction d'alerte SAFA. Outre les statistiques sur les messages d'alerte relatifs aux transporteurs interdits d'exploitation, Eurocontrol a insisté sur l'importance d'un plan de vol correctement déposé dans le cadre de l'alerte SAFA. Les premières mesures ont été prises pour améliorer la qualité du dépôt des plans de vol. Dans le souci d'une amélioration continue de la fonction de notification et d'alerte, de nouvelles mesures sont en cours d'élaboration, en étroite coopération avec la Commission.

### **Transporteurs aériens de l'Union**

- (11) À la suite de l'analyse, par l'AESA, d'informations tirées d'inspections au sol effectuées au titre du programme SAFA sur des appareils de transporteurs aériens de l'Union ou d'inspections de normalisation effectuées par l'AESA, ainsi que d'inspections et audits spécifiques effectués par des autorités aéronautiques nationales, plusieurs États membres ont imposé des mesures d'exécution forcée et en ont informé la Commission et le comité de la sécurité aérienne. En ce qui concerne le transporteur aérien *Bingo Airways*, la Pologne a fait savoir qu'elle vérifiait la mise en œuvre effective, par le transporteur aérien, de son plan de mesures correctives et qu'elle avait intensifié les inspections. En ce qui concerne le transporteur aérien *Sonnig*, la Suisse a fait savoir qu'une procédure de retrait avait été entamée à l'encontre de ce transporteur, à la suite de quoi ce dernier a renoncé à son certificat de transporteur aérien (CTA) et à sa licence d'exploitation.
- (12) Les États membres ont réaffirmé que, dans l'hypothèse où des informations pertinentes quant à la sécurité devaient indiquer l'existence de risques imminents en matière de sécurité dus au non-respect des normes de sécurité applicables par des transporteurs aériens de l'Union, ils étaient prêts à intervenir en conséquence.

### **Transporteurs aériens de la Géorgie**

- (13) À la suite de manquements constatés au cours de l'audit systémique global auquel elle a soumis la Géorgie en octobre 2013, l'OACI a notifié à tous les États parties à la convention de Chicago un grave problème de sécurité dans le domaine de l'exploitation des aéronefs.

<sup>(1)</sup> 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).

- (14) Eu égard à cette notification, la Commission a entamé des discussions officielles avec les autorités compétentes de la Géorgie (GCAA) et leur a demandé de lui présenter en détail les mesures qu'elles avaient prises pour remédier aux manquements décelés en matière de sécurité lors de l'audit de l'OACI.
- (15) À cette fin, une réunion a eu lieu le 17 mars 2014 entre la GCAA, la Commission et l'AESA. La GCAA a expliqué la cause profonde du grave problème de sécurité et détaillé le contenu du plan de mesures correctives soumis à l'OACI. Les informations fournies au cours de la réunion ont montré la détermination de la GCAA à mettre en œuvre et à faire respecter les normes de sécurité applicables conformément aux exigences de la convention de Chicago. La GCAA a déclaré au cours de la réunion que toutes les actions prévues dans le plan de mesures correctives soumis à l'OACI avaient été menées à bien et qu'elle attendait à présent que l'OACI procède à une mission de contrôle dans le courant de l'année.
- (16) Sur la base des informations fournies par la GCAA, la Commission n'a pas jugé nécessaire de la convoquer devant le comité de la sécurité aérienne. La Commission a fait rapport au comité de la sécurité aérienne sur la mise en œuvre du plan de mesures correctives élaboré par la GCAA.
- (17) Conformément aux critères communs fixés à l'annexe du règlement (CE) n° 2111/2005 et compte tenu des mesures prises par la GCAA, il est estimé qu'il n'y a pas lieu, à ce stade, de modifier la liste communautaire des transporteurs aériens qui font l'objet d'une interdiction d'exploitation au sein de l'Union pour y inclure des transporteurs aériens de la Géorgie. Toutefois, si la surveillance étroite dont fait l'objet la mise en œuvre du plan de mesures correctives par la GCAA, dont la Commission doit faire rapport à la prochaine réunion du comité de la sécurité aérienne, devait produire des résultats jugés insatisfaisants, la Commission serait contrainte de prendre de nouvelles mesures conformément au règlement (CE) n° 2111/2005.

#### **Transporteurs aériens de la République de Guinée**

- (18) Ainsi qu'il avait été convenu lors de la réunion qui s'est tenue à Bruxelles en janvier 2013, les autorités compétentes de la République de Guinée (DNAC) ont régulièrement communiqué des informations sur le processus actuel de mise en œuvre du plan de mesures correctives approuvé par l'OACI en décembre 2012, ainsi que sur toutes les activités s'y rapportant.
- (19) Le dernier rapport d'activité, reçu le 27 février 2014, passe en revue les activités et les évolutions les plus récentes concernant la mise en œuvre dudit plan. La loi révisée sur l'aviation civile a été adoptée par le Parlement le 5 novembre 2013 et est entrée en vigueur le 28 novembre 2013. Plusieurs projets de dispositions d'application ont été transmis pour adoption au gouvernement. L'OACI et la Banque mondiale ont effectué une mission conjointe (du 2 au 6 décembre 2013) afin d'évaluer la mise en œuvre du plan de mesures correctives et de définir les besoins restant à satisfaire en matière de sécurité et de sûreté. La traduction en français des manuels de procédures OPS, AIR et AGA est en cours et devrait également contribuer à élever les niveaux de sécurité. Un certain nombre d'actions de formation spécifiques pour les inspecteurs ont été réalisées dans les domaines de la résolution des problèmes de sécurité, de l'approbation des spécifications opérationnelles du CTA et des services de navigation aérienne.
- (20) Le plan de mesures correctives a été mis à jour pour tenir compte de ces développements récents et soumis à l'OACI, à l'aide de l'outil en ligne CMA. La validation de ces mesures par l'OACI est en cours.
- (21) Tous les CTA en vigueur jusqu'alors ayant été suspendus à la fin du mois de mars 2013, une procédure complète de certification aux normes de l'OACI (en 5 phases) d'un transporteur aérien national (*PROBIZ Guinée*, exploitant un aéronef de type BE90) est toujours en cours, avec l'aide et l'appui d'une mission spécifique CAFAC/BAGASOO, en parallèle avec la formation des inspecteurs de la DNAC en conditions réelles sur l'ensemble du processus. La procédure de certification se trouve actuellement dans l'expectative de l'agrément du programme d'entretien par la FAA, qui est l'autorité de l'État d'immatriculation de l'aéronef en question. *PROBIZ Guinée* n'assure pas de vols à destination de l'Union.
- (22) La DNAC avait demandé une mission de coordination et de validation sur place (ICVM) afin de valider les progrès réalisés dans la mise en œuvre du plan de mesures correctives, que l'OACI envisageait d'effectuer en mai 2014. Les changements récents intervenus dans la haute hiérarchie du ministère des transports ont entraîné un retard et l'ICVM est à présent planifiée, sous toute réserve, pour la seconde moitié du mois de septembre 2014.
- (23) Par conséquent, sur la base des critères communs fixés à l'annexe du règlement (CE) n° 2111/2005, il est estimé qu'il n'y a pas lieu, à ce stade, de modifier la liste communautaire des transporteurs aériens qui font l'objet d'une interdiction d'exploitation au sein de l'Union pour y inclure des transporteurs aériens de la République de Guinée. Si des informations pertinentes quant à la sécurité devaient indiquer l'existence de risques imminents en matière de sécurité dus au non-respect des normes internationales de sécurité, la Commission serait contrainte de prendre des mesures en vertu du règlement (CE) n° 2111/2005.

**Transporteurs aériens de l'Inde**

- (24) La Commission a fourni des précisions au comité de la sécurité aérienne sur l'évolution récente de la situation en ce qui concerne la surveillance des transporteurs aériens certifiés en Inde par les autorités compétentes de celle-ci. Il importe au premier chef de signaler qu'à la suite de la mission d'évaluation de la sécurité aérienne internationale (IASA) effectuée en septembre 2013 par l'Administration fédérale de l'aviation (FAA) des États-Unis, celle-ci a annoncé le 31 janvier 2014 qu'elle rétrogradait l'Inde de la catégorie 1 à la catégorie 2 en raison des manquements constatés au cours de l'audit IASA.
- (25) La Commission avait fourni antérieurement au comité de la sécurité aérienne, en novembre 2013, des précisions concernant la capacité des autorités compétentes de l'Inde de s'acquitter de leurs obligations de surveillance dans le respect des normes internationales, y compris la convention de Chicago. Elle s'est expressément référée à la mission de coordination et de validation de l'ICVM de l'OACI de décembre 2012 et à l'ICVM de suivi d'août 2013, ainsi qu'à sa correspondance antérieure avec les autorités indiennes concernant les problèmes de sécurité. À la suite de l'ICVM d'août 2013, l'OACI a officiellement pris acte de la résolution des deux graves problèmes de sécurité, ce dont le comité de la sécurité aérienne a été informé novembre 2013. Le rapport final de l'ICVM, publié depuis lors, fournit des précisions sur les mesures correctives prises par la direction générale de l'aviation civile (DGCA) de l'Inde pour résoudre les problèmes en suspens.
- (26) Le 12 février 2014, à la suite de l'annonce, par la FAA, de la rétrogradation de l'Inde dans le classement IASA, la Commission a rencontré le directeur général de l'aviation civile et fait part de ses préoccupations quant à cette rétrogradation. La Commission a demandé aux autorités indiennes d'expliquer clairement les mesures correctives qu'elles mettaient en œuvre en réaction à ladite rétrogradation. La réunion a également permis de rappeler les mesures qui pourraient s'imposer en vertu du règlement (CE) n° 2111/2005.
- (27) Faisant suite à la réunion qui avait eu lieu le 12 février 2014, le directeur général de l'aviation civile a écrit à la Commission le 17 février 2014. Cette lettre contenait le détail des actions que la DGCA avait prises à l'égard de la rétrogradation. Selon les informations fournies, des mesures ont été prises pour mettre fin à la plupart des manquements constatés et un plan de mesures correctives a été arrêté pour résoudre les problèmes qui subsistent.
- (28) Le 6 mars 2014, la Commission a envoyé une lettre à la DGCA de l'Inde pour l'informer qu'elle entamait des discussions officielles avec les autorités responsables de la surveillance réglementaire des transporteurs aériens certifiés en Inde, en application des dispositions de l'article 3, paragraphe 2, du règlement (CE) n° 473/2006 de la Commission. La lettre rappelait la nécessité d'un engagement permanent et demandait qu'une réunion technique soit organisée afin de permettre à la Commission et aux États membres de préciser leur analyse. Le 18 mars 2014, la DGCA a répondu en marquant son accord pour la tenue de cette réunion.
- (29) Étant donné que la DGCA est disposée à dialoguer avec la Commission, et au vu des informations reçues à ce jour, il a été estimé, sur la base des critères communs, qu'il n'y a pas lieu, à ce stade, de modifier la liste communautaire des transporteurs aériens pour y inclure les transporteurs aériens de l'Inde. La situation fera l'objet d'un suivi étroit et, si des informations pertinentes quant à la sécurité devaient indiquer que les normes internationales de sécurité ne sont pas respectées, la Commission serait contrainte de prendre des mesures en vertu du règlement (CE) n° 2111/2005.
- (30) Les États membres continueront de contrôler le respect effectif des normes de sécurité applicables en accordant la priorité aux inspections au sol à effectuer sur les transporteurs aériens indiens en vertu du règlement (UE) n° 965/2012.

**Transporteurs aériens de l'Indonésie**

- (31) Les discussions avec les autorités compétentes de l'Indonésie (DGCA) se poursuivent en vue de suivre les progrès réalisés par la DGCA pour garantir que la surveillance en matière de sécurité de tous les transporteurs aériens certifiés en Indonésie respecte les normes internationales de sécurité.
- (32) La Commission a écrit à la DGCA le 14 janvier 2014 pour obtenir des informations actualisées sur les transporteurs aériens dont elle assure la surveillance. Dans une lettre datée du 10 février 2014, la DGCA a informé la Commission que trois nouveaux transporteurs aériens avaient été certifiés depuis la dernière mise à jour: le CTA n° 121-028 a été délivré à Sky Aviation le 25 octobre 2013, le CTA n° 121-043 a été délivré à Aviastar Mandiri le 1<sup>er</sup> novembre 2013 et le CTA n° 121-058 a été délivré à NAM Air le 29 novembre 2013. La DGCA n'ayant toutefois pas apporté la preuve que ces transporteurs aériens font l'objet d'une surveillance en matière de sécurité conforme aux normes internationales de sécurité, sur la base des critères communs, il est estimé que ces transporteurs aériens devraient être inscrits sur la liste de l'annexe A.

- (33) En 2012, la DGCA a entamé une correspondance avec la Commission dans le but d'obtenir le retrait de *PT. Citilink Indonesia* de la liste de l'annexe A, à l'instar de sa société mère *Garuda Indonesia*. À la suite de la réponse donnée par la Commission, la demande a été suivie de courriers provenant, dans un premier temps, de *Garuda Indonesia* puis, en 2013, de *PT. Citilink Indonesia*. Ce transporteur ayant soumis à la Commission une abondante documentation sur sa certification, une réunion technique a été organisée à Bruxelles le 5 novembre 2013, à laquelle ont participé la Commission, l'AESA et les États membres. À l'issue de cette réunion, le transporteur *PT. Citilink Indonesia* a été invité à fournir de plus amples informations probantes sur les activités de surveillance exercées à son égard par la DGCA. *PT. Citilink Indonesia* a transmis ces informations le 20 février 2014.
- (34) Dans sa lettre du 10 février 2014, la DGCA a fourni des informations à la Commission sur sa demande de levée de l'interdiction d'exploitation frappant *PT. Citilink Indonesia*. Dans cette lettre, la DGCA a fourni des données sur les ressources et les capacités de *PT. Citilink Indonesia*, sur les performances de celui-ci en matière de sécurité et sur les activités de surveillance en matière de sécurité qu'elle exerçait à l'égard du transporteur. Sur la base de cette documentation, la DGCA a déclaré qu'à son avis la sécurité des vols de *PT. Citilink Indonesia* était assurée et ce, dans le respect des normes internationales de sécurité.
- (35) Le 25 mars 2014, le comité de la sécurité aérienne a entendu un exposé de la DGCA faisant le point sur la législation et les activités de surveillance et fournissant des informations sur la surveillance de *PT. Citilink Indonesia*. L'exposé de la DGCA a été suivi d'un exposé de *PT. Citilink Indonesia* portant notamment sur les plans d'expansion de la flotte et sur la problématique du recrutement des pilotes et de la gestion de la sécurité.
- (36) Le comité de la sécurité aérienne a posé des questions à la fois à la DGCA et à *PT. Citilink Indonesia* sur la gestion de la sécurité, y compris en ce qui concerne les risques et les dangers constatés par le transporteur aérien. Au vu des réponses reçues, le comité de la sécurité aérienne s'est dit préoccupé par la manière dont les autorités, *PT. Citilink Indonesia* et les autres transporteurs aériens certifiés en Indonésie prennent en charge les risques associés au rythme d'expansion élevé de ces compagnies. Le comité de la sécurité aérienne a également exprimé des inquiétudes quant à l'aptitude de *PT. Citilink Indonesia* de tirer des conclusions des informations recueillies dans le cadre de son système de gestion de la sécurité et à y donner suite.
- (37) Compte tenu des informations communiquées et des inquiétudes exprimées quant à l'aptitude de la DGCA et de *PT. Citilink Indonesia* à prendre en charge les risques liés à la croissance du transporteur, ainsi que des inquiétudes relatives à l'aptitude du transporteur à gérer la sécurité, sur la base des critères communs, le comité de la sécurité aérienne n'a pas trouvé d'éléments suffisants pour établir que *PT. Citilink Indonesia* respecte pleinement les normes internationales de sécurité et a donc conclu qu'à l'heure actuelle ce transporteur ne peut pas être retiré de l'annexe A.
- (38) La Commission et le comité de la sécurité aérienne prennent acte des efforts déployés par la DGCA pour poursuivre ses efforts en vue de mettre en place un système aéronautique pleinement conforme aux normes de l'OACI. Elle a dûment constaté que la DGCA faisait preuve de la transparence nécessaire et était disposée à partager ses informations.
- (39) La Commission et le comité de la sécurité aérienne encouragent la DGCA à porter une attention particulière aux défis qui subsistent pour poursuivre le développement des systèmes de gestion de la sécurité et pour mettre en place une stratégie appropriée afin d'atténuer les risques liés à l'expansion rapide du secteur de l'aviation en Indonésie.

#### **Transporteurs aériens du Kazakhstan**

- (40) Lors de la réunion du comité de la sécurité aérienne de novembre 2013, il a été convenu que la Commission préparerait une révision des restrictions actuelles imposées aux activités d'*Air Astana* en prévision de la prochaine réunion du comité de la sécurité aérienne.
- (41) Le 20 janvier 2014, la Commission, assistée par l'AESA et les États membres, a rencontré des fonctionnaires du Kazakhstan et des représentants d'*Air Astana*.
- (42) À la suite de cette réunion, un inspecteur de la sécurité attaché à la commission de l'aviation civile (CAC), l'autorité aérienne du Kazakhstan, a été spécifiquement affecté à *Air Astana*. Son nom et son CV ont été communiqués à la Commission. Cet inspecteur est appelé à gérer la surveillance que l'autorité exerce à l'égard de l'exploitant et à entretenir des contacts fréquents avec la direction de l'exploitant et son personnel opérationnel et technique afin d'évaluer le fonctionnement de son organisation et la qualité des prestations de son personnel dans le cadre des activités d'exploitation, d'entretien et de formation. Toute carence constatée par l'inspecteur doit être immédiatement portée à l'attention de l'exploitant. L'inspecteur est tenu de faire rapport de ses observations à la Commission (directement ou par l'intermédiaire d'un point de contact) au moins deux fois par an, deux mois avant chaque réunion du comité de la sécurité aérienne, ou davantage si la Commission le demande. À la suite de cette réunion, un point de contact a également été désigné au sein de la CAC pour faciliter la communication sur les questions de sécurité entre l'autorité et la Commission. De plus, lors de la même réunion, la direction

d'*Air Astana* a accepté de continuer à informer la Commission, conformément à la pratique actuelle, sur tous les développements liés à la sécurité au sein de la compagnie, y compris (mais pas uniquement) le renouvellement de la flotte et les nouvelles liaisons à destination de l'UE.

- (43) Le 7 février 2014, la Commission et l'AESA ont organisé une deuxième réunion avec des représentants de la CAC (notamment l'inspecteur de la sécurité et le point de contact) et des représentants d'*Air Astana* afin de poursuivre les discussions sur les points techniques en fonction des premières réponses fournies par les autorités kazakhes aux questionnaires de la Commission. À cette occasion, il a été convenu que la CAC soumettrait son plan d'inspection pour 2014, les procédures de l'inspecteur interne et un état de la situation actualisé concernant les certificats de transporteur aérien délivrés par le pays. La CAC s'est également engagée à aligner les spécifications opérationnelles d'*Air Astana* sur les normes de l'OACI, en particulier les minima en conditions de faible visibilité. Il a été demandé à *Air Astana* de fournir une analyse complète des performances de l'opérateur dans le cadre du programme SAFA. Tous les documents demandés ont été fournis à la Commission peu de temps après la réunion.
- (44) Le 25 mars 2014, le comité de la sécurité aérienne a entendu la CAC et *Air Astana*. Au cours de l'audition, la CAC a fourni des précisions sur les progrès réalisés dans le domaine de la législation sur l'aviation, des infrastructures, de l'organisation de la CAC et de la formation des inspecteurs dans le domaine de la sécurité. *Air Astana* a fourni au comité de la sécurité aérienne des informations actualisées concernant sa structure de société, la composition de sa flotte, ses plans de développement commercial à court terme et son système de gestion de la sécurité.
- (45) Le comité de la sécurité aérienne a constaté que les performances actuelles d'*Air Astana* en matière de sécurité ne suscitent pas d'inquiétudes en ce qui concerne les types d'aéronefs que ce dernier est autorisé à exploiter à destination de l'Union. Le transporteur aérien est capable de s'adapter aux changements, et un système est en place pour assurer la sécurité des vols. Cependant, le comité de la sécurité aérienne a observé que les autorités aériennes kazakhes continuent d'éprouver d'importantes difficultés pour mettre en œuvre le régime de surveillance de l'État en matière de sécurité, notamment en raison du manque d'inspecteurs qualifiés, et ne peut, à ce stade, assurer une surveillance continue dans les domaines des opérations aériennes et la navigabilité. Les autorités kazakhes sont fortement encouragées à poursuivre la réforme de leur secteur de l'aviation et la mise en conformité avec les normes internationales de sécurité.
- (46) Par conséquent, il est estimé, en vertu des critères communs, que la limitation du niveau d'activités imposée à *Air Astana* en 2009 peut être supprimée, tandis que les autres restrictions prévues à l'annexe B restent inchangées. Sur la base des critères communs, il est estimé que tous les autres transporteurs aériens certifiés au Kazakhstan doivent être maintenus à l'annexe A.
- (47) La Commission et l'AESA continueront à surveiller étroitement la situation en matière de sécurité de tous les transporteurs aériens certifiés au Kazakhstan, y compris *Air Astana*. Les autorités compétentes des États membres contrôleront le respect effectif des normes de sécurité applicables en accordant la priorité aux inspections au sol à effectuer sur les aéronefs d'*Air Astana* conformément au règlement (UE) n° 965/2012.

#### **Transporteurs aériens du Liban**

- (48) Les discussions se sont poursuivies avec les autorités compétentes du Liban (LCAA) en vue de confirmer que le Liban remédie aux manquements constatés par l'OACI lors de l'ICVM réalisée au Liban du 5 au 11 décembre 2012. La LCAA a établi un plan de mesures correctives qu'elle met en œuvre actuellement, en particulier en ce qui concerne le grave problème de sécurité.
- (49) En novembre 2013, la Commission et l'AESA ont reçu une première série de documents de la LCAA comprenant la correspondance échangée entre la LCAA et l'OACI quant au grave problème de sécurité en question, la liste des audits et inspections réalisés en 2013 en rapport avec le grave problème de sécurité, le plan d'audit de la surveillance des transporteurs aériens par la LCAA pour 2014 et la feuille de route de la LCAA concernant le programme national de sécurité (SSP) du Liban. La Commission et l'AESA ont analysé les documents reçus et demandé des informations complémentaires à la LCAA afin d'étudier plus en détail la correspondance entre la LCAA et l'OACI concernant le grave problème de sécurité, les capacités de surveillance de la LCAA, ainsi que de nouvelles précisions sur la feuille de route de la LCAA concernant le SSP.
- (50) En ce qui concerne la correspondance entre la LCAA et l'OACI sur la résolution du grave problème de sécurité, la Commission et l'AESA ont noté que l'OACI a incité la LCAA à prendre des mesures immédiates concernant le grave problème de sécurité et que la validation par l'OACI du plan de mesures correctives proposé par la LCAA ne progressait pas rapidement.
- (51) En ce qui concerne les pièces complémentaires demandées pour évaluer les capacités de surveillance de la LCAA, des documents ont été reçus et analysés pour les transporteurs aériens *TMA*, *Open Sky*, *Wings of Lebanon*, *Executive Aircraft Services*, *MED Airways*, *Corporate Jet* et *IBEX Air Charter*. Les manquements décelés par la LCAA à l'égard de ces transporteurs aériens concernent principalement la fourniture de documents et la tenue des registres. D'autres aspects techniques spécifiques, comme la formation des pilotes, ne semblent cependant pas avoir été pleinement évalués par la LCAA.

- (52) En ce qui concerne sa feuille de route relative au SSP, la LCAA a présenté, dans le cadre du projet MASC (Mediterranean Aviation Safety Cell), un plan visant l'adoption d'une feuille de route réglementaire dans les six mois, comprenant la mise en place d'un SSP. La Commission et l'AESA ont fait part de leur volonté de suivre de près l'adoption et la mise en œuvre de la feuille de route et d'en informer le comité de la sécurité aérienne.
- (53) D'autres discussions ont été organisées entre la Commission, les États membres, l'AESA et la LCAA, notamment dans le cadre d'une réunion technique qui s'est tenue à Bruxelles le 27 février 2014 et au cours laquelle la LCAA a fourni des informations complémentaires. La LCAA a réalisé des progrès dans la surveillance de ses transporteurs aériens et s'achemine progressivement vers une organisation plus indépendante et durable. La mise en œuvre du SSP a été entamée. La LCAA s'est avérée faire bon usage de l'assistance technique que lui apportent l'Union et les États membres et cherche les moyens de vérifier les mesures correctives qui ont été prises jusqu'à présent.
- (54) Sur la base de la situation décrite aux considérants 48 à 53, il convient de poursuivre les discussions avec les autorités libanaises conformément à l'article 3, paragraphe 2, du règlement (CE) n° 473/2006.
- (55) Il est estimé, par conséquent, qu'il n'y a pas lieu, à ce stade, de modifier la liste communautaire des transporteurs aériens qui font l'objet d'une interdiction d'exploitation au sein de l'Union pour y inclure les transporteurs aériens du Liban. Si des informations pertinentes quant à la sécurité devaient indiquer l'existence de risques imminents en matière de sécurité dus au non-respect des normes internationales de sécurité, la Commission serait contrainte de prendre de nouvelles mesures en vertu du règlement (CE) n° 2111/2005.

### Transporteurs aériens de la Libye

- (56) Les discussions avec les autorités compétentes de la Libye (LYCAA) se poursuivent dans le but de confirmer les progrès accomplis par la Libye en vue de réformer son système de sécurité de l'aviation civile, et notamment de garantir que la surveillance en matière de sécurité de tous les transporteurs aériens certifiés en Libye est conforme aux normes internationales de sécurité.
- (57) Dans le cadre du programme Euromed, une équipe de consultants s'est rendue en Libye du 2 au 7 février 2014. Elle avait pour mission de faire rapport à la Commission sur la situation effective au sein de la LYCAA ainsi que sur les transporteurs aériens *Afriqiyah Airways* et *Libyan Airlines*. Selon les principales observations recueillies, la LYCAA semble disposer de ressources en personnel et de bureaux en suffisance, mais les méthodes de travail sont inefficaces; la législation primaire comme la législation dérivée relatives à la sécurité aérienne laissent fortement à désirer et les règles de sécurité ne sont pas publiées; la gestion de la sécurité n'est pas mise en place au niveau de l'autorité compétente; la LYCAA s'avère dépendante de l'aide de consultants externes pour améliorer son aptitude à produire des résultats acceptables à court terme sans aucun signe d'inscription dans la durée en raison des effets limités sur le renforcement des capacités; il n'est pas clairement établi si tous les transporteurs aériens font l'objet d'une certification et d'une surveillance; *Libyan Airlines* a fait l'objet d'une nouvelle certification en décembre 2013; enfin, selon les consultants, il y a lieu de considérer que l'organisation assure une gestion adéquate de la sécurité.
- (58) Le 4 mars 2014, une réunion a eu lieu entre la Commission, l'AESA, les États membres, un représentant de la LYCAA et une équipe du transporteur aérien *Afriqiyah Airways*. Au cours de cette réunion, *Afriqiyah Airways* a fait état de nouveaux progrès dans la mise en œuvre des recommandations de sécurité dérivant du rapport établi à la suite de l'accident mortel survenu le 12 mai 2010. Plusieurs initiatives ont été prises, mais certaines se trouvent encore dans leurs toutes premières phases. Le transporteur aérien a expliqué qu'il avait conclu un contrat avec un titulaire de CTA irlandais afin de transférer deux de ses Airbus A320 sur le registre irlandais dans le cadre d'un accord de location sans équipage et d'exploiter ensuite ces aéronefs dans le cadre d'un accord de location avec équipage dont l'équipage proviendrait en partie d'*Afriqiyah Airways*, qui chercherait à obtenir les validations nécessaires pour assurer des vols sous le régime de l'Union.
- (59) Le 13 mars 2014, une réunion a eu lieu entre la Commission, l'AESA, les États membres, les représentants de la LYCAA et *Libyan Airlines*. Au cours de cette réunion, la LYCAA a présenté des informations actualisées sur ses capacités de surveillance, ses activités de surveillance ainsi que ses activités de recertification des transporteurs aériens. La LYCAA a également présenté les progrès réalisés dans le domaine de la gestion de la sécurité. Dans ces conditions, au terme de la réunion, la LYCAA a une nouvelle fois plaidé pour la levée des restrictions puisque, selon elle, toutes les conditions arrêtées étaient à présent remplies. *Libyan Airlines* n'a pas fait d'exposé mais a été interrogé sur la gestion de la sécurité. Selon la Commission, les réponses fournies par le transporteur laissent penser que ce point demande à être développé.
- (60) Dans une lettre à la Commission du 20 mars 2014, la LYCAA a résumé à nouveau les actions qu'elle a prises pour mettre en place une autorité en conformité avec les normes de sécurité internationales et pour permettre la levée des restrictions qu'elle impose actuellement aux transporteurs aériens libyens en accord avec la Commission et le comité de la sécurité aérienne.

- (61) Dans la même lettre du 20 mars 2014, la LYCAA confirme toutefois qu'elle n'agira pas seule en ce qui concerne les restrictions d'exploitation actuelles et que «toute action sera coordonnée avec le comité de la sécurité aérienne».
- (62) La Commission et le comité de la sécurité aérienne sont encouragés par les progrès accomplis par la LYCAA et ont déclaré que la suite des opérations devait s'appuyer sur les fondements établis par ses initiatives actuelles.
- (63) La Commission et le comité de la sécurité aérienne ont constaté que la LYCAA continue de veiller au respect des restrictions actuelles qu'elle impose, à la demande de la Commission et du comité de la sécurité aérienne, à tous les transporteurs aériens libyens en ce qui concerne l'exploitation de vols dans l'Union.
- (64) Il est estimé, par conséquent, qu'il n'y a pas lieu, à ce stade, de modifier la liste communautaire des transporteurs aériens qui font l'objet d'une interdiction d'exploitation au sein de l'Union en ce qui concerne les transporteurs aériens de la Libye. La Commission et le comité de la sécurité aérienne ont cependant déclaré qu'avant que la LYCAA n'envisage de délivrer à ses transporteurs l'autorisation d'exploiter des vols à destination de l'Union, il doit être démontré, à la satisfaction de la Commission et du comité de la sécurité aérienne, que la procédure de recertification a été effectivement menée à bien et qu'une surveillance continue et durable est assurée conformément aux normes de l'OACI. Aux fins de cette démonstration, et à condition que des mesures de sûreté appropriées soient prévues, le comité de la sécurité aérienne a demandé à la Commission d'organiser le plus rapidement possible, de préférence avant la prochaine réunion du comité, une mission d'évaluation sur place en Libye avec une équipe d'experts de l'AESA et des États membres de l'UE.
- (65) Si des informations pertinentes quant à la sécurité devaient indiquer l'existence de risques imminents en matière de sécurité dus au non-respect des normes internationales de sécurité, la Commission serait contrainte de prendre de nouvelles mesures en vertu du règlement (CE) n° 2111/2005.

#### **Transporteurs aériens de Madagascar**

- (66) Le transporteur aérien *Air Madagascar* fait l'objet de restrictions d'exploitation et figure à l'annexe B conformément au règlement d'exécution (UE) n° 390/2011 de la Commission <sup>(1)</sup>. Depuis lors, les discussions avec les autorités compétentes de Madagascar (ACM) et *Air Madagascar* se sont poursuivies en vue d'obtenir des informations actualisées sur les progrès accomplis dans la mise en œuvre de mesures correctives.
- (67) Faisant suite aux demandes répétées de l'ACM et du transporteur aérien *Air Madagascar* sollicitant une réévaluation des restrictions d'exploitation imposées par le règlement d'exécution (UE) n° 390/2011, la Commission, assistée par l'AESA et des experts des États membres, a effectué une mission d'évaluation de la sécurité à Madagascar entre le 10 et le 13 février 2014. Le but de la mission était de vérifier la bonne mise en œuvre des mesures prises par l'ACM et *Air Madagascar* pour remédier aux problèmes de sécurité décrits dans ledit règlement.
- (68) Au cours de la visite, l'ACM n'a pas été en mesure de fournir à l'équipe d'évaluation les éléments attestant l'efficacité du plan de mesures correctives et préventives qui avait été élaboré et mis en œuvre pour résoudre le problème de l'absence de surveillance adéquate de la sécurité des activités d'*Air Madagascar*. L'équipe a constaté qu'en ce qui concerne le programme de surveillance des activités d'*Air Madagascar* adopté en 2013, 60 % seulement des inspections planifiées avaient été effectuées dans les domaines groupés des opérations et de l'octroi de licences et moins de 25 % dans le domaine de la navigabilité. L'analyse des inspections menées par l'ACM a également révélé que la clôture des constatations s'était effectuée sur la base de plans de mesures correctives et non sur la base d'une vérification des mesures de mise en œuvre.
- (69) L'ACM a également désigné le manque de ressources qualifiées comme principale cause profonde de l'absence de mise en œuvre correcte d'un programme de surveillance approprié. Ce point avait déjà été examiné au cours de la réunion du comité de la sécurité aérienne de novembre 2012. À cette époque, ainsi qu'il est précisé dans le règlement d'exécution (UE) n° 1146/2012 de la Commission <sup>(2)</sup>, l'ACM a informé le comité de la sécurité aérienne qu'elle avait conclu un contrat de deux ans afin d'obtenir une assistance technique externe pour l'aider à respecter ses obligations de surveillance en matière de sécurité. L'équipe a constaté au cours de la visite que ce contrat avait été suspendu 6 mois après son entrée en vigueur.

(1) Règlement d'exécution (UE) n° 390/2011 de la Commission du 19 avril 2011 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 104 du 20.4.2011, p. 10).

(2) Règlement d'exécution (UE) n° 1146/2012 de la Commission du 3 décembre 2012 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 333 du 5.12.2012, p. 7).



- (70) La mise en œuvre du plan de mesures correctives et préventives élaboré par *Air Madagascar* en réponse aux restrictions d'exploitation imposées par le règlement d'exécution (UE) n° 390/2011 a été évaluée par l'équipe lors de sa mission auprès du transporteur aérien. L'équipe a reçu des éléments attestant les progrès accomplis par le transporteur aérien dans le domaine des systèmes de gestion de la navigabilité des aéronefs, de la documentation et du contrôle de qualité. Le transporteur aérien a désigné ces systèmes de gestion comme étant les plus déficients selon l'analyse des causes profondes des résultats du programme SAFA.
- (71) L'évaluation réalisée par l'équipe n'a pas révélé de manquements majeurs dans les domaines des opérations et de l'octroi de licences, mais des craintes ont été émises dans le domaine de la navigabilité, de sorte qu'il s'impose d'améliorer encore les procédures mises en place par le transporteur aérien. De plus, le nombre et la nature des recommandations que l'équipe a dû faire à *Air Madagascar* montrent à quel point le transporteur aérien dépend des résultats des activités de surveillance assurées par des tiers pour l'amélioration continue de ses systèmes de sécurité.
- (72) Afin de remédier aux manquements constatés au cours de la mission d'évaluation de la sécurité de l'UE, l'ACM et *Air Madagascar* ont élaboré deux plans de mesures préventives et correctives différents.
- (73) L'ACM et *Air Madagascar* ayant sollicité une réévaluation des restrictions d'exploitation imposées par le règlement d'exécution (UE) n° 390/2011, le comité de la sécurité aérienne les a entendus le 26 mars 2014. Lors de cette réunion, l'ACM et *Air Madagascar* ont fourni les détails du plan de mesures correctives destiné à répondre aux observations formulées lors de la mission sur place. L'ACM a également déclaré que les opérations aériennes de tous les transporteurs aériens certifiés à Madagascar, à l'exception d'*Air Madagascar*, sont limitées à l'exploitation de vols nationaux. Seuls les vols d'évacuation sanitaire dérogent à cette règle. La Commission et le comité de la sécurité aérienne ont souligné que la Commission devait être tenue informée de tout changement intervenant dans cette politique.
- (74) Si le comité de la sécurité aérienne a pris acte des progrès réalisés par l'ACM et *Air Madagascar* dans la mise en œuvre des normes de sécurité internationales, il n'a pu que conclure, sur la base du rapport de la mission d'évaluation de la sécurité de l'UE et des informations présentées par l'ACM et *Air Madagascar* lors de leur audition devant le comité de la sécurité aérienne, que de nouveaux progrès restaient nécessaires, surtout de la part de l'ACM au regard de ses activités de surveillance. Par conséquent, sur la base des critères communs fixés à l'annexe du règlement (CE) n° 2111/2005, il est estimé qu'*Air Madagascar* devrait être maintenu dans l'annexe B.
- (75) Les États membres contrôleront le respect effectif des normes de sécurité applicables en accordant la priorité aux inspections au sol à effectuer sur les appareils d'*Air Madagascar* en vertu du règlement (UE) n° 965/2012.

#### **Transporteurs aériens de la République islamique de Mauritanie**

- (76) Conformément au règlement (UE) n° 965/2012, les États membres ont vérifié le respect effectif des normes de sécurité applicables en procédant à des inspections au sol sur les appareils de transporteurs aériens sous licence mauritanienne. Selon la dernière analyse de l'AESA dans le cadre du programme SAFA, onze inspections ont été effectuées sur trois aéronefs de *Mauritania Airlines International (MAI)*. Bien que l'analyse des déficiences constatées lors de ces inspections SAFA indique une légère amélioration, l'AESA a recommandé aux États participants de continuer à concentrer les inspections sur ce transporteur. Les inspections les plus récentes mettent en évidence l'évolution irrégulière de certaines constatations, notamment dans la catégorie 3 (niveau de constatation SAFA pouvant avoir une grande influence sur la sécurité).
- (77) La Commission et l'AESA avaient demandé des compléments d'information, notamment des rapports réguliers sur la sécurité, aux autorités nationales de la Mauritanie (ANAC) et à MAI en ce qui concerne le suivi de la sécurité. MAI a finalement envoyé un premier lot d'informations sur la mise en œuvre et le fonctionnement de son système de gestion de la sécurité.
- (78) Le comité de la sécurité aérienne a relevé que l'ANAC et MAI devraient continuer à améliorer la situation, notamment en ce qui concerne la transmission d'informations relatives à la sécurité à la Commission. La Commission a indiqué qu'elle rappellerait à la Mauritanie l'importance des engagements qu'elle a pris dans le cadre de son plan de mesures correctives, la nécessité d'effectuer une analyse des causes profondes et la nécessité de transmettre les rapports réguliers que l'ANAC et MAI sont tenus de fournir.
- (79) Sur la base des critères communs, il est estimé, par conséquent, qu'il n'y a pas lieu, à ce stade, de modifier la liste communautaire des transporteurs aériens qui font l'objet d'une interdiction d'exploitation au sein de l'Union en ce qui concerne les transporteurs aériens de la République islamique de Mauritanie. Si les résultats des futures inspections au sol SAFA ou tout autre type d'information pertinente relative à la sécurité devaient indiquer que le respect des normes de sécurité a reculé en deçà d'un niveau acceptable, la Commission serait contrainte d'envisager l'adoption de mesures conformément au règlement (CE) n° 2111/2005.

### Transporteurs aériens du Mozambique

- (80) Les autorités compétentes du Mozambique (IACM) ont fait rapport sur la mise en œuvre en cours du plan de mesures correctives soumis à l'OACI et approuvé par elle. Le dernier rapport d'avancement, reçu par la Commission et l'AESA au cours d'une téléconférence le 26 février 2014 et étayé par la présentation d'un certain nombre de documents justificatifs le 13 mars 2014, indique que l'IACM a poursuivi ses travaux de mise à jour du cadre juridique en renforçant les exigences en matière de comptes rendus obligatoires et volontaires d'événements, d'enquêtes sur les accidents et les incidents, d'interception d'aéronefs et de mise en place d'un programme national de sécurité. La séparation entre l'autorité réglementaire et le prestataire de services est en cours de réalisation, à présent qu'est engagé le transfert des activités d'information aéronautique de l'IACM vers l'actuel prestataire de services de navigation aérienne (ANSP) Aeroportos de Moçambique. Le recrutement et la formation du personnel se poursuivent afin de renforcer les capacités de surveillance, principalement dans les domaines suivants: opérations et octroi de licences, navigation et aérodromes, navigabilité, réglementation et contrôle de l'application des règles, accords de transport aérien, gestion du trafic aérien et communications, navigation et surveillance. Le renouvellement de la validation des licences de tous les agents des services de la circulation aérienne est en cours et s'achèvera en juin 2014. Le processus de certification d'aérodrome pour l'aéroport de Maputo commencera en 2014, avant celui de trois autres aéroports ouverts au trafic international. La certification des prestataires de services de navigation aérienne sera entamée en septembre 2014 et sera basée sur la réglementation actualisée qui devait être mise en place pour la fin du mois de mars 2014.
- (81) L'IACM a continué de remédier aux constatations USOAP en suspens en répondant aux questions du protocole s'y rapportant, et la plupart des règlements et des procédures nécessaires pour accompagner les réponses ont été produits et mis en ligne par l'intermédiaire de CMA, l'outil en ligne de l'OACI. La validation de ces mesures par l'OACI est en cours.
- (82) Le budget de l'IACM pour 2014 a été augmenté de près de 20 %, traduisant un soutien politique constant et l'engagement de renforcer ses capacités et son efficacité.
- (83) Le transporteur aérien *Linhas Aéreas de Moçambique (LAM)* a connu un accident le 29 novembre 2013. L'un des Embraer ERJ-190 du transporteur, qui assurait un vol de Maputo à Luanda, s'est écrasé en Namibie, ne laissant aucun survivant parmi les 28 passagers, dont 6 ressortissants de l'UE, et 6 membres d'équipage. La commission d'enquête sur les accidents aériens de la Namibie a publié un rapport d'enquête préliminaire le 9 janvier 2014 et, selon ses premières conclusions, il s'agirait d'un acte délibéré du commandant de bord. Le rapport d'enquête final sur l'accident est attendu pour la fin de 2014.
- (84) L'IACM a également fait savoir que le transporteur aérien *LAM* a poursuivi la mise en œuvre des phases avancées, principalement de la phase III, de son système de gestion de la sécurité. À la suite de l'accident, *LAM* a, dans un premier temps, renforcé les procédures opérationnelles afin de garantir la présence de deux membres d'équipage dans le poste de pilotage à tout moment et pendant toutes les phases de vol.
- (85) L'IACM a demandé que l'OACI procède à une ICVM afin de valider les progrès réalisés dans la mise en œuvre de son plan de mesures correctives, une mission actuellement planifiée pour l'automne 2014.
- (86) L'IACM a également signalé qu'elle avait poursuivi le processus de recertification des transporteurs aériens en pleine conformité avec les SARP de l'OACI et, à ce jour, 13 transporteurs aériens (*LAM-Linhas Aéreas de Moçambique S.A.*, *MEX-Moçambique Expresso SARL*, *ETA-Empresa de Transportes Aéreos Lda*, *CPY-Cropsprayers, CFM-Trabalhos e Transportes Aéreos Lda*, *KAY-Kaya Airlines Lda*, *SAM-Solenta Aviation Mozambique SA*, *HCP-Helicópteros Capital Lda*, *SAF-Safari Air Lda*, *CRA-CR Aviation Lda*, *COA-Coastal Aviation*, *TTA-Trabalhos e Transportes Aéreos Lda* et *OHI-Omni Helicópteros International Lda*) ont été recertifiés selon la liste fournie par l'IACM. L'IACM n'ayant pas été en mesure d'apporter la preuve que ces 13 transporteurs aériens font l'objet d'une surveillance en matière de sécurité conforme aux normes internationales de sécurité, sur la base des critères communs, il est estimé qu'ils devraient tous être inscrits sur la liste de l'annexe A.
- (87) En raison de l'insuffisance des progrès réalisés dans leur processus de recertification, l'IACM a suspendu le CTA de trois transporteurs aériens (*Emílio Air Charter Lda*, *Aero-Serviços SARL* et *Unique Air Charter Lda*) et immobilisé leurs flottes respectives. La suspension n'étant pas une mesure définitive et l'IACM n'ayant pas été en mesure d'apporter la preuve que ces trois transporteurs aériens font l'objet d'une surveillance en matière de sécurité conforme aux normes internationales de sécurité, sur la base des critères communs, il est estimé qu'ils devraient tous être inscrits sur la liste de l'annexe A.
- (88) La Commission et le comité de la sécurité aérienne ont salué les progrès importants que l'IACM a signalé avoir accomplis dans la rectification des manquements décelés par l'OACI et l'a encouragée à poursuivre ses efforts afin d'achever ses travaux visant à l'établissement d'un système aéronautique pleinement conforme aux normes internationales. La Commission et le comité de la sécurité aérienne ont également noté et salué les progrès

durables que LAM déclare avoir réalisés dans ses efforts constants pour adopter les normes internationales de sécurité et s'y conformer. Compte tenu des progrès importants déjà réalisés et des nouveaux progrès attendus, il est estimé qu'une mission d'évaluation de la sécurité de l'UE pourrait avoir lieu au quatrième trimestre de 2014.

### Transporteurs aériens du Népal

- (89) À la suite de l'adoption du règlement d'exécution (UE) n° 1264/2013 de la Commission <sup>(1)</sup>, tous les transporteurs aériens certifiés au Népal ont été inscrits sur la liste de l'annexe A du règlement (CE) n° 474/2006.
- (90) La Commission, assistée par des experts de l'AESA et des États membres, a effectué une mission d'évaluation au Népal entre le 3 et le 8 février 2014 afin de poursuivre l'évaluation des capacités de l'autorité compétente du Népal (CAAN) et de plusieurs transporteurs aériens du Népal, en vue de déterminer si des assouplissements de l'interdiction d'exploitation seraient possibles. Les évaluations ont porté sur les transporteurs aériens *Nepal Airlines Corporation*, *Buddha Air*, *Shree Airlines*, *Tara Air*, *Yeti Airlines* et *Sita Air*.
- (91) La Commission a présenté le rapport de la mission d'évaluation au comité de la sécurité aérienne. Les principales conclusions en ce qui concerne l'évaluation des transporteurs aériens étaient les suivantes: *Buddha Air*, *Shree Airlines*, *Tara Air* et *Yeti Airlines* ont fait preuve d'une bonne compréhension des problèmes de gestion de la sécurité et ont fourni des éléments permettant de penser qu'ils respectent les règles nationales de sécurité, tandis que *Sita Air* n'a pas été en mesure de faire la preuve de sa capacité de garantir la sécurité de ses opérations ou de démontrer le maintien complet de la navigabilité des aéronefs exploités. En outre, le transporteur n'avait pas intégralement mis en œuvre toutes les recommandations de sécurité résultant d'un accident mortel survenu en 2012 dans la mesure où il n'utilisait de simulateur pour aucun volet de sa formation.
- (92) En ce qui concerne *Nepal Airlines Corporation*, le comité de la sécurité aérienne a noté que, même si le cadre de base pour la gestion de la sécurité avait été mis en place, le transporteur devait établir des méthodes plus efficaces pour promouvoir la sécurité, améliorer la production de ses rapports et la qualité de ses analyses, se fixer des objectifs de performance à réaliser dans le domaine de la sécurité et quantifier le «niveau de sécurité acceptable» promis dans sa politique de sécurité. Le comité de la sécurité aérienne a également pris note des plans d'expansion ambitieux de *Nepal Airlines Corporation*, prévoyant notamment l'ajout de trois nouveaux types d'aéronefs dans sa flotte dans un délai d'un an, et a précisé que ces plans devaient être gérés correctement afin de prévenir les risques pour la sécurité.
- (93) Par ailleurs, un accident mortel impliquant un aéronef de *Nepal Airlines Corporation* est survenu le 16 février 2014, causant la mort des 18 personnes présentes à son bord, dont un ressortissant de l'Union. Dans une lettre du 3 mars 2014 adressée à la CAAN, la Commission a demandé des informations sur l'accident, ainsi que sur les mesures prises par la CAAN pour éviter que de tels accidents ne se reproduisent à l'avenir. La CAAN a répondu par une lettre du 18 mars 2014 expliquant les mesures qu'elle avait prises. Les informations communiquées n'ont cependant pas été jugées suffisantes car elles n'ont pas permis à la Commission de déterminer si les mesures prises par la CAAN étaient appropriées compte tenu de la gravité de l'accident.
- (94) En ce qui concerne la CAAN, l'évaluation a révélé de graves déficiences, en particulier dans les domaines de l'octroi de licences au personnel et de la formation du personnel, de la certification des transporteurs aériens ainsi que de la surveillance des opérations aériennes.
- (95) Dans le domaine de l'octroi des licences de pilote et de la formation de pilote, il a été établi que les autorités compétentes n'ont pas respecté les exigences de l'annexe 1 de l'OACI, notamment en ce qui concerne l'agrément des organismes de formation, les connaissances théoriques, la validation des licences étrangères et les entraîneurs synthétiques de vol. Il en résultait l'impossibilité de garantir que les pilotes étaient suffisamment qualifiés pour exécuter leurs tâches conformément aux normes applicables de l'OACI.
- (96) En raison de ces déficiences, il ne pouvait être garanti que les transporteurs aériens évalués dont la certification et la licence dépendaient de la CAAN respectaient les normes applicables de l'OACI.
- (97) L'OACI a procédé à une ICVM en juillet 2013, concluant à un grave problème de sécurité lié à l'exploitation des aéronefs. Les actions prévues par le plan de mesures correctives que la CAAN avait initialement soumis à l'OACI pour remédier aux manquements constatés dans le cadre du grave problème de sécurité n'ont pas été menées à bien dans le délai prescrit, et le grave problème de sécurité a été maintenu. La Commission et le comité de la sécurité aérienne ont également observé que, selon l'OACI, il subsistait un important déficit de mise en œuvre affectant les capacités du pays dans les domaines de la législation primaire relative à l'aviation et de la réglementation de l'aviation civile, de l'organisation de l'aviation civile, de l'octroi de licences au personnel et de la formation du personnel.

<sup>(1)</sup> 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).

- (98) La Commission et le comité de la sécurité aérienne ont reconnu que la CAAN avait réalisé des progrès depuis l'audit de l'OACI de 2009 et l'ICVM de l'OACI de 2013 en apportant des modifications à la loi sur l'aviation et en créant et révisant des exigences, des manuels et des procédures. Un grand nombre de ces changements étaient cependant inachevés et il restait également à en assurer la mise en œuvre durable.
- (99) La Commission et le comité de la sécurité aérienne ont pris acte des difficultés rencontrées par la CAAN pour réaliser des progrès durables et ont encouragé la fourniture d'une assistance technique par l'Union et les États membres. La Commission a réitéré son engagement à évaluer les possibilités d'étendre l'actuel programme de coopération technique entre la CAAN et l'AESA.
- (100) Compte tenu du rapport établi à la suite de la mission d'évaluation sur place l'UE, des graves problèmes de sécurité encore irrésolus relevés par l'OACI et du fait qu'un nouvel accident mortel s'est produit depuis la dernière actualisation, la Commission et le comité de la sécurité aérienne ont conclu que les autorités compétentes du Népal ne sont pas en mesure de mettre en œuvre et de faire respecter de manière suffisante les normes de sécurité internationales applicables à un niveau qui pourrait justifier l'assouplissement de l'interdiction d'exploitation à l'égard d'un ou de plusieurs transporteurs aériens.
- (101) Sur la base des critères communs, il est estimé, par conséquent, qu'il n'y a pas lieu, à ce stade, de modifier la liste communautaire des transporteurs aériens qui font l'objet d'une interdiction d'exploitation au sein de l'Union en ce qui concerne les transporteurs aériens du Népal.

#### **Transporteurs aériens des Philippines**

- (102) La Commission a invité des représentants de l'autorité de l'aviation civile des Philippines (CAAP) et du transporteur aérien *Cebu Pacific Air* à une réunion technique organisée le 28 janvier 2014 pour discuter plus en détail des mesures de sécurité et autres éléments pertinents en rapport avec l'accident survenu après une sortie de piste à l'aéroport international de Davao le 2 juin 2013.
- (103) La Commission, des experts de l'AESA et des États membres, ainsi que des représentants de haut niveau de la CAAP et de *Cebu Pacific Air*, ont assisté à cette réunion.
- (104) La CAAP a fourni des précisions sur la surveillance réglementaire exercée à l'égard de *Cebu Pacific Air*. Ces précisions comprenaient le fait que, le 20 juin 2013, le conseil de surveillance et de réglementation de la CAAP a écrit au président-directeur général de *Cebu Pacific Air* pour lui faire part en détail des mesures correctives arrêtées par la CAAP à la suite de l'accident. Ces mesures prévoyaient notamment que les dirigeants et chefs d'escale responsables de *Cebu Pacific Air* devaient procéder à une nouvelle évaluation en mettant l'accent sur les opérations, le système de gestion de la sécurité et la culture d'entreprise. La CAAP a également fait savoir qu'elle allait procéder à un sondage aléatoire des capacités des équipages de conduite à faire face à des situations inhabituelles en simulateur de vol. D'un point de vue organisationnel, le transporteur aérien a été encouragé à adapter sa politique en matière de temps de rotation des aéronefs pour passer de 30 à 45 minutes.
- (105) Le transporteur *Cebu Pacific Air* a répondu le 4 octobre 2013 à la lettre du 20 juin 2013 en fournissant un résumé des mesures qu'il avait déjà prises. Celles-ci comprenaient un remaniement de la structure organisationnelle du transporteur, la formation de l'ensemble du personnel au système de gestion de la sécurité, la création de groupes d'action en matière de sécurité (SAG) dans tous les services en ce qui concerne la gestion des opérations et la réalisation d'évaluations aléatoires sur simulateur au centre de formation du transporteur aérien entre le 3 et le 19 juillet 2013. Il a fourni des précisions sur les changements apportés à la formation, notamment au programme d'entraînement orienté ligne (LOFT), et sur le fait que les équipages subiraient une meilleure formation sur simulateur, alternant LOFT et contrôles de compétences. Il a également répondu à la recommandation organisationnelle concernant le temps de rotation des aéronefs, indiquant qu'il serait porté à 45 minutes dans l'horaire d'hiver 2013.
- (106) Le 2 août 2013, la CAAP a en outre adressé un courrier à tous les transporteurs aériens des Philippines concernant l'enquête relative à la sécurité menée sur les aéronefs Airbus 319/320, en évoquant la nécessité de prendre des mesures proactives, notamment quant à la formation aux modalités d'approche classique et d'approche manquée incombant aux transporteurs aériens. Le transporteur aérien *Cebu Pacific Air* a répondu le 4 octobre 2013 en indiquant les changements qu'il avait mis en œuvre à cet égard.
- (107) Par ailleurs, les services du Bureau d'enquête sur les accidents d'aviation (AAIIB) des Philippines ont diligenté une enquête sur l'accident avec sortie de piste d'un appareil de *Cebu Pacific Air* survenu le 2 juin 2013 à Davao. Le 13 décembre 2013, l'agent chargé de l'enquête a informé le directeur de la sécurité de *Cebu Pacific Air* que l'enquête était en cours, joignant à cette information des éléments du projet de rapport final ainsi que les informations disponibles sur les conclusions et recommandations adressées à la fois à la CAAP et à *Cebu Pacific Air*.

- (108) La CAAP a mis en œuvre un programme de surveillance renforcée à l'égard de *Cebu Pacific Air*. Le programme d'inspections annuelles minimales obligatoires (MRAI) a porté à un total de 62, contre 34 auparavant, le nombre d'inspections de surveillance planifiées pour 2013.
- (109) En ce qui concerne l'accident survenu le 2 juin 2013, *Cebu Pacific Air* a fourni une synthèse des mesures prises. Au nombre de ces mesures figurent les réponses apportées à la CAAP dans le cadre de son enquête et des précisions concernant le contrôle et la supervision de l'opération. Parmi les autres mesures citées figurent des éléments de l'analyse des données de vol et de son programme d'atténuation des risques de sortie de piste du transporteur aérien. Le programme a été subdivisé en mesures à court, à moyen et à long terme, dont une composante essentielle réside dans les informations communiquées concernant un programme d'assistance d'Airbus. Dans le cadre de ce programme d'assistance, une mission technique étendue a été effectuée, comprenant l'analyse de données de vol et des observations en vol et sur simulateur.
- (110) *Cebu Pacific Air* et la CAAP ont également fourni des informations sur un programme de remise à niveau de l'approche de navigation de surface (RNAV) et sur les modifications techniques et d'infrastructure déjà effectuées. Il était supposé que le plan à moyen terme consistait à remplacer une grande partie des aides à l'approche classique au sol dans le cadre du dispositif global d'atténuation des risques.
- (111) La CAAP a également fourni des détails sur la mise en service de l'Airbus A330 par *Cebu Pacific Air*, indiquant que, dans le cadre des modifications connexes à apporter au CTA, le transporteur aérien était tenu d'effectuer 100 heures de vol d'essai («route proving») en Asie sur une base non commerciale avant d'être autorisé à exercer ses activités aux opérations de recettes. La CAAP n'a pas délivré d'agrément pour l'exploitation d'avions bimoteurs en long-courrier (ETOPS) à *Cebu Pacific Air*, attendant qu'une évaluation approfondie soit réalisée et que le transporteur acquière une expérience opérationnelle.
- (112) Lors de la réunion technique du 28 janvier 2014, des informations ont été fournies, sur la base de questions précises, à propos de l'historique récent des incidents qu'a connus en particulier *Cebu Pacific Air*. Deux des incidents examinés concernaient la sortie de piste d'un avion ATR à Davao le 2 juin 2013 et d'un Airbus 319 à Manille le 13 juin 2013. Dans les deux cas, l'avion est revenu sur la piste après son écart. Dans sa présentation, la CAAP a également fourni un résumé des accidents et des incidents impliquant des transporteurs aériens certifiés aux Philippines au cours de la période 2010-2013.
- (113) *Cebu Pacific Air* a également fourni des précisions sur sa flotte actuelle et les projets d'expansion de sa flotte et de ses liaisons.
- (114) Par ailleurs, au cours de la réunion du 28 janvier 2014, la CAAP et *Cebu Pacific Air* ont tous deux fourni des informations actualisées sur leurs réactions aux observations formulées au cours de la mission de vérification sur place de l'UE qui a eu lieu entre le 3 et le 7 juin 2013.
- (115) Le 26 mars 2014, la CAAP et *Cebu Pacific Air* ont été entendus par le comité de la sécurité aérienne. La CAAP a fourni des précisions sur la formation de sensibilisation à la surveillance dispensée à ses inspecteurs dans le cadre du système de gestion de la sécurité. Par ailleurs, la CAAP a informé le comité que des marchés publics informatiques avaient été organisés pour ses systèmes de contrôle et de surveillance. La CAAP a fourni une vue d'ensemble de l'état d'avancement du programme national de sécurité des Philippines. En ce qui concerne la surveillance qu'elle exerce à l'égard de *Cebu Pacific Air*, la CAAP a souligné, dans le prolongement de la réunion technique du 28 janvier 2014, qu'un programme de surveillance renforcée avait été mis en place.
- (116) Lors de l'audition du comité de la sécurité aérienne du 26 mars 2014, *Cebu Pacific Air* a fourni des précisions sur sa structure organisationnelle actuelle et a fait savoir que, depuis janvier 2014, elle exploitait 50 avions, dont 3 Airbus A330. Le transporteur aérien a produit un extrait de son journal d'identification des dangers et des risques, accompagné de précisions sur les mesures d'atténuation des risques qu'il avait prises, et ses objectifs généraux et spécifiques en matière de sécurité pour 2014. *Cebu Pacific Air* a informé le comité de la sécurité aérienne que le taux de récupération pour l'analyse des données de vol du transporteur aérien s'élevait à 94 %. Le transporteur aérien a fourni une vue d'ensemble de son système d'évaluation et de gestion de la sécurité, ainsi qu'une analyse détaillée qu'il avait effectuée de ses données sur les approches manquées et non stabilisées. Le transporteur aérien a également fourni des détails concernant la culture de communication de l'information au sein de *Cebu Pacific Air*, notamment sur l'existence d'un système de comptes rendus confidentiels. De plus, *Cebu Pacific Air* a fourni des précisions sur son programme actuel de gestion des ressources de l'équipage (CRM). *Cebu Pacific Air* a donné des précisions au comité de la sécurité aérienne sur les exigences relatives au degré d'expérience du pilote commandant de bord pour ses flottes d'Airbus aussi bien long-courriers que court-courriers.
- (117) Le comité de la sécurité aérienne a constaté que le transporteur *Philippines Airlines* a repris ses services à destination de l'Union le 4 novembre 2013 après avoir été retiré de l'annexe A du règlement (CE) n° 474/2006 en juillet 2013. Depuis cette reprise des services à destination de l'Union, les comptes rendus d'inspection au sol de la sécurité des avions étrangers (SAFA) ne font pas état d'une évolution négative qui pourrait être source d'inquiétude.

- (118) Compte tenu des éléments probants qui ont été communiqués en ce qui concerne la surveillance exercée par la CAAP à l'égard de *Cebu Pacific Air* et la capacité de *Cebu Pacific Air* de respecter les règles applicables en matière de sécurité aérienne, ainsi que des déclarations effectuées par l'autorité et le transporteur aérien lors de l'audition devant le comité de la sécurité aérienne, il est estimé, sur la base des critères communs, que l'interdiction d'exploitation imposée à tous les transporteurs aériens immatriculés aux Philippines devrait être levée pour *Cebu Pacific Air* et que ce transporteur devrait être retiré de l'annexe A du règlement (CE) n° 474/2006.
- (119) Les États membres ont décidé de contrôler le respect effectif, par *Philippine Airlines et Cebu Pacific Air*, des normes de sécurité applicables en accordant la priorité aux inspections au sol à effectuer en vertu du règlement (UE) n° 965/2012. Si les résultats de ces inspections ou toute autre information pertinente quant à la sécurité devaient indiquer que les normes internationales de sécurité ne sont pas respectées, la Commission serait contrainte de prendre des mesures en vertu du règlement (CE) n° 2111/2005.

### Transporteurs aériens de la Fédération de Russie

- (120) La Commission, l'AESA et les États membres ont continué de surveiller étroitement les performances en matière de sécurité des transporteurs aériens certifiés dans la Fédération de Russie et effectuant des vols à destination de l'Union, notamment en accordant la priorité aux inspections au sol à effectuer sur les transporteurs aériens russes conformément au règlement (UE) n° 965/2012.
- (121) Afin de confirmer qu'il est dûment remédié aux constatations résultant des inspections SAFA, la Commission, assistée par l'AESA et les États membres, a rencontré le 10 mars 2014 l'Agence fédérale du transport aérien (FATA) de la Fédération de Russie. Des représentants du transporteur aérien *Kogalymavia* ont également été invités à la réunion pour rendre compte des mesures correctives que ce transporteur aérien avait prises pour améliorer la sécurité des vols depuis les précédentes discussions de novembre 2013.
- (122) Au cours de la réunion, la FATA a indiqué que les derniers résultats des inspections au sol SAFA concernant les transporteurs aériens russes qui assurent des vols à destination de l'Union n'ont pas donné lieu à inquiétude mais que, dans les cas de constatations majeures ou répétées, elle est intervenue en procédant à des inspections inopinées et a veillé de près à l'élimination des manquements. La FATA a également fait savoir qu'à la suite d'un audit complet du bureau régional du Tatarstan et de tous les transporteurs relevant de la surveillance de ce bureau, les certificats de transporteur aérien de *Tulpar Airlines* et *Tatarstan Airlines* avaient été retirés en raison de déficiences graves dans leur gestion de la sécurité. En ce qui concerne *Kogalymavia*, la FATA a indiqué que le transporteur aérien avait été soumis à plusieurs inspections inopinées au cours des quatre derniers mois en raison de son ratio élevé de constatations SAFA en 2013. Selon la FATA, le transporteur aérien a désormais mis fin à tous les manquements antérieurs et est en mesure d'exploiter des vols nationaux et internationaux dans les conditions prévues par son CTA.
- (123) Au cours de la réunion, *Kogalymavia* a présenté un exposé sur les mesures correctives en cours. Le transporteur aérien a fait savoir que ses performances au regard du programme SAFA s'étaient améliorées, le ratio de constatations étant descendu à 3,49, et que d'importants changements structurels et techniques avaient été opérés, tels que: le lancement d'un vaste plan de réaménagement de l'intérieur de cabine; la sous-traitance de toutes les activités de l'organisme de gestion du maintien de la navigabilité à un organisme agréé par l'AESA; la réorganisation de sa chaîne d'approvisionnement en pièces détachées; la mise en place d'un centre de contrôle de l'entretien; le remplacement de la majorité du personnel du département d'entretien et la désignation d'un nouvel ingénieur en chef possédant l'expérience nécessaire.
- (124) Sur la base des informations reçues à l'occasion de ces discussions, il a été jugé inutile de procéder à une audition des autorités aériennes russes ou des transporteurs aériens certifiés dans la Fédération de Russie devant le comité de la sécurité aérienne. Il a été demandé à la FATA de placer plusieurs transporteurs aériens affichant un ratio élevé de constatations SAFA sous une surveillance renforcée et d'en informer la Commission. En ce qui concerne *Kogalymavia*, la Commission a indiqué que, malgré les progrès constatés, le caractère durable des mesures prises par le transporteur restait à valider, de même que l'efficacité de sa gestion de la sécurité.
- (125) Il a été estimé, par conséquent, sur la base des critères communs, qu'il n'y a pas lieu, à ce stade, de modifier la liste communautaire des transporteurs aériens qui font l'objet d'une interdiction d'exploitation au sein de l'Union pour y inclure des transporteurs aériens de la Fédération de Russie. Si des informations pertinentes quant à la sécurité devaient toutefois indiquer l'existence de risques imminents en matière de sécurité dus au non-respect des normes internationales de sécurité, la Commission serait contrainte de prendre des mesures en vertu du règlement (CE) n° 2111/2005.

- (126) Les performances en matière de sécurité des transporteurs aériens certifiés dans la Fédération de Russie qui assurent des vols à destination de l'Union doivent continuer de faire l'objet d'une surveillance étroite. Si les résultats des inspections au sol ou toute autre information pertinente quant à la sécurité devaient indiquer que les normes internationales de sécurité ne sont pas respectées, la Commission serait contrainte de prendre des mesures en vertu du règlement (CE) n° 2111/2005.

#### **Transporteurs aériens du Soudan**

- (127) La Commission a informé le comité de la sécurité aérienne de sa participation à l'événement aérien organisé par l'autorité de l'aviation civile du Soudan (SCAA) les 5 et 6 décembre 2013 à Khartoum. Cette participation a permis à la Commission de constater que la SCAA a été restructurée et qu'elle bénéficie du soutien politique nécessaire pour continuer d'investir dans la sécurité. Ce soutien a fait l'objet d'une déclaration publique du ministre soudanais responsable de l'aviation civile devant la communauté aéronautique de la région et les représentants de l'OACI.
- (128) Les autorités soudanaises ont accompli de nets progrès en vue de devenir une autorité crédible, notamment grâce à un budget plus important qui a permis à la SCAA de recruter du personnel spécialisé et de former correctement son personnel.
- (129) Ces progrès doivent s'installer durablement chez les transporteurs aériens qui sont titulaires d'un CTA soudanais. Deux d'entre eux, *Sudan Airways* et *Nova Airways*, ont mis leurs normes à niveau et leurs procédures ont fait l'objet d'un audit.
- (130) La Commission et le comité de la sécurité aérienne ont salué ces efforts constants. Une mission de vérification sur place de l'Union pourrait être envisagée lorsque la SCAA estimera que ses transporteurs aériens ont mis en place des procédures solides en conformité avec les normes internationales.
- (131) Il est estimé, par conséquent, qu'il n'y a pas lieu, à ce stade, de modifier la liste communautaire 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.

#### **Transporteurs aériens du Royaume du Swaziland**

- (132) À la suite de l'audit USOAP de 2007, les autorités de l'aviation civile du Swaziland (SWACAA) ont sollicité un nouveau code de pays auprès de l'OACI et ont supprimé de leur registre toutes les immatriculations qui y figuraient précédemment. La SWACAA a également retiré la totalité des CTA délivrés précédemment et, de ce fait, il n'existe pas à l'heure actuelle de CTA en cours de validité dans le pays.
- (133) Depuis l'entrée en fonction du nouveau directeur général en décembre 2009, la SWACAA a clairement démontré son engagement à remédier aux constatations USOAP de l'OACI de 2007. La SWACAA a obtenu un nouveau code de pays OACI (3DC) pour l'immatriculation des aéronefs.
- (134) Une vaste réforme de l'ensemble de la fonction de surveillance a été lancée et d'importantes avancées ont déjà été réalisées: le cadre juridique a été reformulé, la séparation entre l'autorité de réglementation et le prestataire de services aéroportuaires est en cours de réalisation et divers partenariats avec les pays voisins ont été signés et sont en vigueur.
- (135) Le 21 janvier 2014, la Commission a invité la SWACAA à une réunion de consultation technique devant se tenir à Bruxelles le 27 janvier 2014. Après avoir, dans un premier temps, accepté l'invitation, la SWACAA l'a ensuite déclinée, demandant un délai supplémentaire pour renforcer sa préparation.
- (136) L'AESA a effectué une mission d'assistance technique entre le 10 et le 14 mars 2014. La mission a essentiellement consisté à prêter assistance à la SWACAA dans ses efforts constants pour renforcer ses capacités et à fournir des conseils supplémentaires sur la meilleure manière de remédier aux points en suspens de l'audit USOAP de l'OACI. Sans qu'il s'agisse d'un audit, la mission d'assistance technique de l'AESA a recensé un grand nombre d'améliorations importantes.
- (137) Le 26 mars 2014, la SWACAA s'est présentée devant le comité de la sécurité aérienne. Elle a expliqué qu'elle se trouvait actuellement engagée dans la mise en œuvre du plan de mesures correctives révisé qui avait été établi d'un commun accord avec l'OACI en mai 2013. Dans le cadre de ce plan de mesures correctives, et grâce à un soutien et à un engagement politiques forts ainsi qu'au renforcement des moyens financiers alloués, d'importants efforts ont été déployés pour recruter et former du personnel de manière appropriée. La SWACAA a également bénéficié de l'aide d'un projet de la direction de la coopération technique de l'OACI visant à fournir un appui en matière de formation et en matière juridique et organisationnelle et à renforcer les capacités de la fonction de surveillance. Les experts de l'OACI qui travaillent à ce projet estiment actuellement l'absence de mise en

œuvre effective à 40 %, l'objectif étant d'atteindre 35 % à la fin du projet (fin juin 2014). Dans un nouvel effort d'amélioration durable au-delà de la fin du projet, le Swaziland accueillera à partir de juillet 2014 l'Organisation pour la sécurité de l'aviation civile de la CDAA (Communauté de développement de l'Afrique australe). Il a également été précisé que la SWACAA ne reconnaît comme relevant de sa surveillance aucun aéronef portant l'ancien code de pays de l'OACI (3D) pour l'immatriculation des aéronefs.

- (138) La SWACAA a remédié et répondu à la plupart des points en suspens du questionnaire de protocole (QP) et a fourni des éléments probants à l'appui, par l'intermédiaire de CMA, l'outil en ligne de l'OACI. La validation de ces mesures par l'OACI étant encore en cours, les performances officielles restent les mêmes qu'en 2007, malgré les améliorations importantes apportées depuis lors.
- (139) La SWACAA a demandé une ICVM en novembre 2014 afin d'obtenir une validation de l'OACI pour les nombreuses mesures correctives déjà mises en œuvre.
- (140) La Commission et le comité de la sécurité aérienne ont salué l'engagement pris par la SWACAA de mettre en œuvre le nouveau plan de mesures correctives, se sont félicités des mesures importantes déjà réalisées et ont encouragé la SWACAA à poursuivre ses efforts en vue de mettre en place un système aéronautique pleinement conforme aux normes de l'OACI.
- (141) Compte tenu du renforcement significatif de la fonction de surveillance déjà réalisé, conjugué à l'absence de CTA et à la lenteur de l'évolution de la demande de nouveaux CTA, il est estimé, sur la base des critères communs, que le Royaume du Swaziland devrait être retiré de la liste communautaire des transporteurs aériens qui font l'objet d'une interdiction d'exploitation dans l'Union.
- (142) La Commission et le comité de la sécurité aérienne continueront de surveiller étroitement l'aptitude de la SWACAA à exercer pleinement ses responsabilités en matière de surveillance. La Commission et le comité de la sécurité aérienne demandent à la SWACAA d'informer la Commission de chaque CTA nouvellement délivré ou modifié. Si des informations pertinentes quant à la sécurité devaient indiquer l'existence de risques imminents en matière de sécurité dus au non-respect des normes internationales de sécurité, la Commission serait contrainte de prendre des mesures en vertu du règlement (CE) n° 2111/2005.

#### **Transporteurs aériens du Yémen**

- (143) Le rapport d'enquête officiel concernant l'accident de *Yemen Airways (Yemenia)* survenu le 29 juin 2009 à Moroni, dans les Comores, a été publié le 25 juin 2013. Le rapport proposait trois recommandations principales: premièrement, les autorités comoriennes devraient mettre en place des mesures d'urgence permanentes qui soient adaptées aux opérations de recherche et, partant, de secours en cas d'accident d'aéronef survenu en mer à proximité de ses aérodromes; deuxièmement, les autorités yéménites devraient s'assurer que tous les équipages assurant des vols à destination de Moroni sont correctement formés à l'exécution de manœuvres à vue imposées (MVI); troisièmement, les autorités yéménites devraient revoir la formation des pilotes de *Yemenia* en ce qui concerne plus particulièrement leur aptitude à réagir aux situations d'urgence.
- (144) Le 7 novembre 2013, l'autorité de l'aviation civile et de la météorologie (CAMA) du Yémen a adressé une lettre à la Commission. Cette lettre contenait certaines informations sur les mesures de sécurité qui avaient été prises à la suite de l'accident. Le comité de la sécurité aérienne a été informé de ces mesures et des suites s'y rapportant au cours de sa réunion de novembre 2013.
- (145) La Commission a organisé une réunion technique qui s'est tenue le 9 janvier 2014 à Bruxelles. La Commission, des experts de l'AESA et des États membres, ainsi que des représentants de haut niveau de la CAMA et de *Yemenia*, ont participé à la réunion.
- (146) Le 17 décembre 2013, en préalable à la réunion technique, la Commission a envoyé des questions précises à la CAMA concernant non seulement le rapport d'accident, mais également et plus largement les responsabilités de la CAMA en matière de surveillance de la sécurité des transporteurs aériens certifiés au Yémen. La Commission a également envoyé à la CAMA une série de questions précises à communiquer à *Yemenia*. Les deux séries de questions étaient destinées à aider la Commission à évaluer la qualité des suites données à la fois par la CAMA et par *Yemenia* aux recommandations contenues dans le rapport d'accident.
- (147) En réponse aux recommandations spécifiques adressées aux autorités yéménites, la CAMA a expliqué que ses mesures comprenaient l'intensification de la surveillance en matière de sécurité de *Yemenia*, notamment le renforcement des inspections des cabines et des postes de pilotage, et qu'elle avait ordonné à *Yemenia* de procéder à des contrôles en ligne et dans les aéroports des qualifications de tous les équipages assurant des vols à destination d'aéroports de catégorie C. Parmi les autres mesures adoptées, la CAMA avait également donné instruction à *Yemenia* d'organiser plus fréquemment la formation à la récupération en cas de décrochage ou de perte de contrôle.



- (148) En réponse aux recommandations spécifiques adressées à *Yemenia*, le transporteur aérien a indiqué qu'il avait apporté des changements à la direction et à la fonction de responsable de la certification des transporteurs aériens et qu'il avait réexaminé et modifié en conséquence la politique et les procédures. Des améliorations ont également été évoquées dans les domaines de l'audit, de la formation et de la mise en œuvre. Par ailleurs, *Yemenia* a mis une nouvelle fois l'accent sur la formation de ses équipages aux procédures d'urgence dans le cadre de l'entraînement périodique sur simulateur, organisée conformément au programme de formation d'Airbus.
- (149) D'autres précisions ont été apportées au comité de la sécurité aérienne concernant les discussions techniques qui ont suivi lors de la réunion, ainsi qu'un récapitulatif des documents qui avaient été soumis tant par la CAMA que par *Yemenia*.
- (150) Sur la base des critères communs, il est estimé qu'il n'y a pas lieu, à ce stade, de modifier la liste communautaire des transporteurs aériens qui font l'objet d'une interdiction d'exploitation au sein de l'Union pour y inclure les transporteurs aériens du Yémen. Toutefois, les performances en matière de sécurité de tous les transporteurs aériens certifiés au Yémen, y compris *Yemenia*, continueront de faire l'objet d'une surveillance étroite. S'il devait apparaître que les normes internationales de sécurité ne sont pas respectées, la Commission serait contrainte de prendre des mesures en vertu du règlement (CE) n° 2111/2005.
- (151) Les États membres continueront de contrôler le respect effectif des normes de sécurité applicables par les transporteurs aériens certifiés au Yémen en accordant la priorité aux inspections au sol à effectuer en vertu du règlement (UE) n° 965/2012.

#### **Transporteurs aériens de la Zambie**

- (152) La Commission a informé le comité de la sécurité aérienne de la correspondance qu'elle a reçue récemment des autorités zambiennes, et notamment d'une lettre du 10 décembre 2013 émanant du ministère des transports. Cette lettre accusait réception d'un courrier antérieur de la Commission du 1<sup>er</sup> octobre 2013, qui comprenait conseils sur les points à privilégier par les autorités pour réaliser de nouveaux progrès et de nouvelles améliorations.
- (153) La lettre du 10 décembre 2013 des autorités zambiennes annonçait qu'un conseil d'administration avait été nommé à la tête de son autorité de l'aviation civile et qu'elles avaient l'intention de recruter un directeur général de l'aviation civile pour le 31 janvier 2014 au plus tard.
- (154) La Commission a répondu le 21 janvier 2014, confirmant qu'elle souhaitait maintenir un dialogue constructif avec les autorités zambiennes. Dans sa réponse, la Commission indiquait également qu'il y aurait lieu d'organiser une réunion technique lorsque le nouveau directeur général de l'aviation civile serait désigné, dans un souci d'information sur les progrès réalisés, afin de pouvoir informer pleinement le comité de la sécurité aérienne.
- (155) La Commission et le comité de la sécurité aérienne ont pris note des progrès constants réalisés par le département zambien de l'aviation civile et ont encouragé les autorités zambiennes à poursuivre dans cette voie afin que puisse être envisagé, en temps opportun et après les vérifications nécessaires, un réexamen des restrictions actuelles.
- (156) Il est estimé, par conséquent, sur la base des critères communs, qu'il n'y a pas lieu, à ce stade, de modifier la liste communautaire des transporteurs aériens qui font l'objet d'une interdiction d'exploitation au sein de l'Union en ce qui concerne les transporteurs aériens de la Zambie.
- (157) L'article 8, paragraphe 2, du règlement (CE) n° 2111/2005 reconnaît 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 assurer la protection des informations sensibles et pour réduire au minimum les incidences commerciales, 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.
- (158) Il convient donc de modifier le règlement (CE) n° 474/2006 en conséquence.
- (159) Les mesures prévues dans le présent règlement sont conformes à l'avis du comité de la sécurité aérienne,

A ADOPTÉ LE PRÉSENT RÈGLEMENT:

*Article premier*

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

- 1) L'annexe A est remplacée par le texte figurant à l'annexe A du présent règlement.
- 2) L'annexe B est remplacée par le texte figurant à l'annexe B 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 10 avril 2014.

*Par la Commission  
au nom du président,  
Joaquín ALMUNIA  
Vice-président*

---

## ANNEXE A

LISTE DES TRANSPORTEURS AÉRIENS FAISANT L'OBJET D'UNE INTERDICTION D'EXPLOITATION GÉNÉRALE DANS L'UNION EUROPÉENNE, AVEC DES EXCEPTIONS <sup>(1)</sup>

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 de la compagnie aérienne	État du transporteur
BLUE WING AIRLINES	SRBWA-01/2002	BWI	Suriname
MERIDIAN AIRWAYS LTD	AOC 023	MAG	République du Ghana
<b>Tous les transporteurs aériens certifiés par les autorités de l'Afghanistan responsables de la surveillance réglementaire, notamment:</b>			<b>République islamique d'Afghanistan</b>
ARIANA AFGHAN AIRLINES	AOC 009	AFG	République islamique d'Afghanistan
KAM AIR	AOC 001	KMF	République islamique d'Afghanistan
PAMIR AIRLINES	Inconnu	PIR	République islamique d'Afghanistan
SAFI AIRWAYS	AOC 181	SFW	République islamique d'Afghanistan
<b>Tous les transporteurs aériens certifiés par les autorités de l'Angola responsables de la surveillance réglementaire (à l'exception de TAAG Angola Airlines qui figure à l'annexe B), notamment:</b>			<b>République d'Angola</b>
AEROJET	AO 008-01/11	TEJ	République d'Angola
AIR GICANGO	009	Inconnu	République d'Angola
AIR JET	AO 006-01/11-MBC	MBC	République d'Angola
AIR NAVE	017	Inconnu	République d'Angola
AIR26	AO 003-01/11-DCD	DCD	République d'Angola
ANGOLA AIR SERVICES	006	Inconnu	République d'Angola
DIEXIM	007	Inconnu	République d'Angola
FLY540	AO 004-01 FLYA	Inconnu	République d'Angola
GIRA GLOBO	008	GGL	République d'Angola
HELIANG	010	Inconnu	République d'Angola

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

Nom de personne morale du transporteur aérien figurant sur son CTA (et raison sociale si elle diffère)	Numéro de certificat de transporteur aérien (CTA) ou numéro de la licence d'exploitation	Code OACI de la compagnie aérienne	État du transporteur
HELIMALONGO	AO 005-01/11	Inconnu	République d'Angola
MAVEWA	016	Inconnu	République d'Angola
SONAIR	AO 002-01/10-SOR	SOR	République d'Angola
<b>Tous les transporteurs aériens certifiés par les autorités du Bénin responsables de la surveillance réglementaire, notamment:</b>			<b>République du Bénin</b>
AERO BENIN	PEA n° 014/MDCTTTATP-PR/ANAC/DEA/SCS	AEB	République du Bénin
AFRICA AIRWAYS	Inconnu	AFF	République du Bénin
ALAFIA JET	PEA n° 014/ANAC/MDCTTTATP-PR/DEA/SCS	Inconnu	République du Bénin
BENIN GOLF AIR	PEA n° 012/MDCTTP-PR/ANAC/DEA/SCS.	BGL	République du Bénin
BENIN LITTORAL AIRWAYS	PEA n° 013/MDCTTTATP-PR/ANAC/DEA/SCS.	LTL	République du Bénin
COTAIR	PEA n° 015/MDCTTTATP-PR/ANAC/DEA/SCS.	COB	République du Bénin
ROYAL AIR	PEA n° 11/ANAC/MDCTTP-PR/DEA/SCS	BNR	République du Bénin
TRANS AIR BENIN	PEA n° 016/MDCTTTATP-PR/ANAC/DEA/SCS	TNB	République du Bénin
<b>Tous les transporteurs aériens certifiés par les autorités de la République du Congo responsables de la surveillance réglementaire, notamment:</b>			<b>République du Congo</b>
AERO SERVICE	RAC06-002	RSR	République du Congo
CANADIAN AIRWAYS CONGO	RAC06-012	Inconnu	République du Congo
EMERAUDE	RAC06-008	Inconnu	République du Congo
EQUAFLIGHT SERVICES	RAC 06-003	EKA	République du Congo
EQUAJET	RAC06-007	EKJ	République du Congo
EQUATORIAL CONGO AIRLINES S.A.	RAC 06-014	Inconnu	République du Congo
MISTRAL AVIATION	RAC06-011	Inconnu	République du Congo
TRANS AIR CONGO	RAC 06-001	TSG	République du Congo

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 de la compagnie aérienne	État du transporteur
<b>Tous les transporteurs aériens certifiés par les autorités de la République démocratique du Congo (RDC) responsables de la surveillance réglementaire, notamment:</b>			<b>République démocratique du Congo (RDC)</b>
AFRICAN AIR SERVICE COMMUTER	104/CAB/MIN/TVC/2012	Inconnu	République démocratique du Congo (RDC)
AIR BARAKA	409/CAB/MIN/TVC/002/2011	Inconnu	République démocratique du Congo (RDC)
AIR CASTILLA	409/CAB/MIN/TVC/007/2010	Inconnu	République démocratique du Congo (RDC)
AIR FAST CONGO	409/CAB/MIN/TVC/0112/2011	Inconnu	République démocratique du Congo (RDC)
AIR KASAI	409/CAB/MIN/TVC/0053/2012	Inconnu	République démocratique du Congo (RDC)
AIR KATANGA	409/CAB/MIN/TVC/0056/2012	Inconnu	République démocratique du Congo (RDC)
AIR MALEBO	409/CAB/MIN/TVC/0122/2012	Inconnu	République démocratique du Congo (RDC)
AIR TROPIQUES	409/CAB/MIN/TVC/00625/2011	Inconnu	République démocratique du Congo (RDC)
ARMI GLOBAL BUSINESS AIRWAYS	409/CAB/MIN/TVC/029/2012	Inconnu	République démocratique du Congo (RDC)
BIEGA AIRWAYS	409/CAB/MIN/TVC/051/2012	Inconnu	République démocratique du Congo (RDC)
BLUE AIRLINES	106/CAB/MIN/TVC/2012	BUL	République démocratique du Congo (RDC)
BLUE SKY	409/CAB/MIN/TVC/0028/2012	Inconnu	République démocratique du Congo (RDC)
BUSINESS AVIATION	409/CAB/MIN/TVC/048/09	ABB	République démocratique du Congo (RDC)
BUSY BEE CONGO	409/CAB/MIN/TVC/0064/2010	Inconnu	République démocratique du Congo (RDC)
CETRACA	105/CAB/MIN/TVC/2012	CER	République démocratique du Congo (RDC)
CHC STELLAVIA	409/CAB/MIN/TVC/0078/2011	Inconnu	République démocratique du Congo (RDC)
COMPAGNIE AFRICAINE D'AVIATION (CAA)	409/CAB/MIN/TVC/0050/2012	Inconnu	République démocratique du Congo (RDC)
CONGO EXPRESS AIRLINES	409/CAB/MIN/TVC/059/2012	CXR	République démocratique du Congo (RDC)
DOREN AIR CONGO	102/CAB/MIN/TVC/2012	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 de la compagnie aérienne	État du transporteur
EAGLES SERVICES	409/CAB/MIN/TVC/0196/2011	Inconnu	République démocratique du Congo (RDC)
EPHRATA AIRLINES	409/CAB/MIN/TVC/040/2011	Inconnu	République démocratique du Congo (RDC)
FILAIR	409/CAB/MIN/TVC/037/2008	Inconnu	République démocratique du Congo (RDC)
FLY CONGO	409/CAB/MIN/TVC/0126/2012	Inconnu	République démocratique du Congo (RDC)
GALAXY KAVATSI	409/CAB/MIN/TVC/0027/2008	Inconnu	République démocratique du Congo (RDC)
GILEMBE AIR SOUTENANCE (GISAIR)	409/CAB/MIN/TVC/0082/2010	Inconnu	République démocratique du Congo (RDC)
GOMA EXPRESS	409/CAB/MIN/TVC/0051/2011	Inconnu	République démocratique du Congo (RDC)
GOMAIR	409/CAB/MIN/TVC/011/2010	Inconnu	République démocratique du Congo (RDC)
GTRA	409/CAB/MIN/TVC/0060/2011	Inconnu	République démocratique du Congo (RDC)
INTERNATIONAL TRANS AIR BUSINESS (ITAB)	409/CAB/MIN/TVC/0065/2010	Inconnu	République démocratique du Congo (RDC)
JET CONGO AIRLINES	409/CAB/MIN/TVC/0011/2012	Inconnu	République démocratique du Congo (RDC)
KATANGA EXPRESS	409/CAB/MIN/TVC/0083/2010	Inconnu	République démocratique du Congo (RDC)
KATANGA WINGS	409/CAB/MIN/TVC/0092/2011	Inconnu	République démocratique du Congo (RDC)
KIN AVIA	409/CAB/MIN/TVC/0059/2010	Inconnu	République démocratique du Congo (RDC)
KORONGO AIRLINES	409/CAB/MIN/TVC/001/2011	KGO	République démocratique du Congo (RDC)
LIGNES AÉRIENNES CONGOLAISES (LAC)	Signature ministérielle (ordonnance n° 78/205)	LCG	République démocratique du Congo (RDC)
MANGO AIRLINES	409/CAB/MIN/TVC/009/2011	Inconnu	République démocratique du Congo (RDC)
MAVIVI AIR TRADE	409/CAB/MIN/TVC/00/2011	Inconnu	République démocratique du Congo (RDC)
OKAPI AIRLINES	409/CAB/MIN/TVC/086/2011	OKP	République démocratique du Congo (RDC)
PATRON AIRWAYS	409/CAB/MIN/TVC/0066/2011	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 de la compagnie aérienne	État du transporteur
PEGASUS	409/CAB/MIN/TVC/021/2012	Inconnu	République démocratique du Congo (RDC)
SAFE AIR	409/CAB/MIN/TVC/021/2008	Inconnu	République démocratique du Congo (RDC)
SERVICES AIR	103/CAB/MIN/TVC/2012	Inconnu	République démocratique du Congo (RDC)
SION AIRLINES	409/CAB/MIN/TVC/0081/2011	Inconnu	République démocratique du Congo (RDC)
STELLAR AIRWAYS	409/CAB/MIN/TVC/056/2011	Inconnu	République démocratique du Congo (RDC)
SWALA AVIATION	409/CAB/MIN/TVC/0084/2010	Inconnu	République démocratique du Congo (RDC)
TRACEP CONGO	409/CAB/MIN/TVC/0085/2010	Inconnu	République démocratique du Congo (RDC)
TRANSAIR CARGO SERVICES	409/CAB/MIN/TVC/073/2011	Inconnu	République démocratique du Congo (RDC)
WALTAIR AVIATION	409/CAB/MIN/TVC/004/2011	Inconnu	République démocratique du Congo (RDC)
WILL AIRLIFT	409/CAB/MIN/TVC/0247/2011	Inconnu	République démocratique du Congo (RDC)
WIMBI DIRA AIRWAYS	409/CAB/MIN/TVC/039/2008	WDA	République démocratique du Congo (RDC)
<b>Tous les transporteurs aériens certifiés par les autorités de Djibouti responsables de la surveillance réglementaire, notamment:</b>			<b>Djibouti</b>
DAALLO AIRLINES	Inconnu	DAO	Djibouti
<b>Tous les transporteurs aériens certifiés par les autorités de Guinée équatoriale responsables de la surveillance réglementaire, notamment:</b>			<b>Guinée équatoriale</b>
CEIBA INTERCONTINENTAL	2011/0001/MTTCT/DGAC/SOPS	CEL	Guinée équatoriale
CRONOS AIRLINES	2011/0004/MTTCT/DGAC/SOPS	Inconnu	Guinée équatoriale
PUNTO AZUL	2012/0006/MTTCT/DGAC/SOPS	Inconnu	Guinée équatoriale
TANGO AIRWAYS	Inconnu	Inconnu	Guinée équatoriale
<b>Tous les transporteurs aériens certifiés par les autorités de l'Érythrée responsables de la surveillance réglementaire, notamment:</b>			<b>Érythrée</b>

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 de la compagnie aérienne	État du transporteur
ERITREAN AIRLINES	AOC n° 004	ERT	Érythrée
NASAIR ERITREA	AOC n° 005	NAS	Érythrée
<b>Tous les transporteurs aériens certifiés par les autorités de la République gabonaise responsables de la surveillance réglementaire (à l'exception de Gabon Airlines, d'Afrijet et de SN2AG qui figurent à l'annexe B), notamment:</b>			<b>République gabonaise</b>
AFRIC AVIATION	010/MTAC/ANAC-G/DSA	EKG	République gabonaise
AIR SERVICES SA	004/MTAC/ANAC-G/DSA	RVS	République gabonaise
AIR TOURIST (ALLEGIANCE)	007/MTAC/ANAC-G/DSA	LGE	République gabonaise
NATIONALE ET REGIONALE TRANSPORT (NATIONALE)	008/MTAC/ANAC-G/DSA	NRG	République gabonaise
SCD AVIATION	005/MTAC/ANAC-G/DSA	SCY	République gabonaise
SKY GABON	009/MTAC/ANAC-G/DSA	SKG	République gabonaise
SOLENTA AVIATION GABON	006/MTAC/ANAC-G/DSA	SVG	République gabonaise
<b>Tous les transporteurs aériens certifiés par les autorités de l'Indonésie responsables de la surveillance réglementaire (à l'exception de Garuda Indonesia, Airfast Indonesia, Mandala Airlines, Ekspres Transportasi Antarbenua et Indonesia Air Asia), notamment:</b>			<b>République d'Indonésie</b>
AIR BORN INDONESIA	135-055	Inconnu	République d'Indonésie
AIR PACIFIC UTAMA	135-020	Inconnu	République d'Indonésie
ALFA TRANS DIRGANTATA	135-012	Inconnu	République d'Indonésie
ANGKASA SUPER SERVICES	135-050	LBZ	République d'Indonésie
ASCO NUSA AIR	135-022	Inconnu	République d'Indonésie
ASI PUDJIASTUTI	135-028	SQS	République d'Indonésie
AVIASTAR MANDIRI	121-043	Inconnu	République d'Indonésie



Nom de personne morale du transporteur aérien figurant sur son CTA (et raison sociale si elle diffère)	Numéro de certificat de transporteur aérien (CTA) ou numéro de la licence d'exploitation	Code OACI de la compagnie aérienne	État du transporteur
<i>AVIASTAR MANDIRI</i>	135-029	VIT	République d'Indonésie
<i>BATIK AIR</i>	121-050	BTK	République d'Indonésie
<i>CITILINK INDONESIA</i>	121-046	CTV	République d'Indonésie
<i>DABI AIR NUSANTARA</i>	135-030	Inconnu	République d'Indonésie
<i>DERAYA AIR TAXI</i>	135-013	DRY	République d'Indonésie
<i>DERAZONA AIR SERVICE</i>	135-010	DRZ	République d'Indonésie
<i>DIRGANTARA AIR SERVICE</i>	135-014	DIR	République d'Indonésie
<i>EASTINDO</i>	135-038	ESD	République d'Indonésie
<i>ENGGANG AIR SERVICE</i>	135-045	Inconnu	République d'Indonésie
<i>ERSA EASTERN AVIATION</i>	135-047	Inconnu	République d'Indonésie
<i>GATARI AIR SERVICE</i>	135-018	GHS	République d'Indonésie
<i>HEAVY LIFT</i>	135-042	Inconnu	République d'Indonésie
<i>INDONESIA AIR TRANSPORT</i>	121-034	IDA	République d'Indonésie
<i>INTAN ANGKASA AIR SERVICE</i>	135-019	Inconnu	République d'Indonésie
<i>JAYAWIJAYA DIRGANTARA</i>	121-044	Inconnu	République d'Indonésie
<i>JOHNLIN AIR TRANSPORT</i>	135-043	JLB	République d'Indonésie
<i>KAL STAR</i>	121-037	KLS	République d'Indonésie
<i>KARTIKA AIRLINES</i>	121-003	KAE	République d'Indonésie
<i>KOMALA INDONESIA</i>	135-051	Inconnu	République d'Indonésie
<i>KURA-KURA AVIATION</i>	135-016	KUR	République d'Indonésie
<i>LION MENTARI AIRLINES</i>	121-010	LNI	République d'Indonésie
<i>MANUNGGAL AIR SERVICE</i>	121-020	MNS	République d'Indonésie

Nom de personne morale du transporteur aérien figurant sur son CTA (et raison sociale si elle diffère)	Numéro de certificat de transporteur aérien (CTA) ou numéro de la licence d'exploitation	Code OACI de la compagnie aérienne	État du transporteur
MARTABUANA ABADION	135-049	Inconnu	République d'Indonésie
MATTHEW AIR NUSANTARA	135-048	Inconnu	République d'Indonésie
MERPATI NUSANTARA AIRLINES	121-002	MNA	République d'Indonésie
MIMIKA AIR	135-007	Inconnu	République d'Indonésie
NAM AIR	121-058	Inconnu	République d'Indonésie
NATIONAL UTILITY HELICOPTER	135-011	Inconnu	République d'Indonésie
NUSANTARA AIR CHARTER	121-022	SJK	République d'Indonésie
NUSANTARA BUANA AIR	135-041	Inconnu	République d'Indonésie
PACIFIC ROYALE AIRWAYS	121-045	PRQ	République d'Indonésie
PEGASUS AIR SERVICES	135-036	Inconnu	République d'Indonésie
PELITA AIR SERVICE	121-008	PAS	République d'Indonésie
PENERBANGAN ANGKASA SEMESTA	135-026	Inconnu	République d'Indonésie
PURA WISATA BARUNA	135-025	Inconnu	République d'Indonésie
RIAU AIRLINES	121-016	RIU	République d'Indonésie
SAYAP GARUDA INDAH	135-004	Inconnu	République d'Indonésie
SKY AVIATION	121-028	Inconnu	République d'Indonésie
SKY AVIATION	135-044	Inconnu	République d'Indonésie
SMAC	135-015	SMC	République d'Indonésie
SRIWIJAYA AIR	121-035	SJY	République d'Indonésie
SURVEI UDARA PENAS	135-006	PNS	République d'Indonésie
SURYA AIR	135-046	Inconnu	République d'Indonésie
TRANSNUSA AVIATION MANDIRI	121-048	TNU	République d'Indonésie

Nom de personne morale du transporteur aérien figurant sur son CTA (et raison sociale si elle diffère)	Numéro de certificat de transporteur aérien (CTA) ou numéro de la licence d'exploitation	Code OACI de la compagnie aérienne	État du transporteur
TRANSWISATA PRIMA AVIATION	135-021	TWT	République d'Indonésie
TRAVEL EXPRESS AVIATION SERVICE	121-038	XAR	République d'Indonésie
TRAVIRA UTAMA	135-009	Inconnu	République d'Indonésie
TRI MG INTRA ASIA AIRLINES	121-018	TMG	République d'Indonésie
TRIGANA AIR SERVICE	121-006	TGN	République d'Indonésie
UNINDO	135-040	Inconnu	République d'Indonésie
WING ABADI AIRLINES	121-012	WON	République d'Indonésie
<b>Tous les transporteurs aériens certifiés par les autorités du Kazakhstan responsables de la surveillance réglementaire (à l'exception d'Air Astana), notamment:</b>			<b>République du Kazakhstan</b>
AIR ALMATY	AK-0453-11	LMY	République du Kazakhstan
AIR TRUST AIRCOMPANY	AK-0455-12	RTR	République du Kazakhstan
ATMA AIRLINES	AK-0437-10	AMA	République du Kazakhstan
AVIA-JAYNAR/AVIA-ZHAYNAR	AK-067-12	SAP	République du Kazakhstan
BEK AIR	AK-0463-12	BEK	République du Kazakhstan
BEYBARS AIRCOMPANY	AK-0442-11	BBS	République du Kazakhstan
BURUNDAYAVIA AIRLINES	AK-0456-12	BRY	République du Kazakhstan
COMLUX-KZ	AK-0449-11	KAZ	République du Kazakhstan
EAST WING	AK-0465-12	EWZ	République du Kazakhstan
EURO-ASIA AIR	AK-0441-11	EAK	République du Kazakhstan
FLY JET KZ	AK-0446-11	FJK	République du Kazakhstan
INVESTAVIA	AK-0447-11	TLG	République du Kazakhstan
IRTYSH AIR	AK-0439-11	MZA	République du Kazakhstan

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 de la compagnie aérienne	État du transporteur
JET AIRLINES	AK-0459-12	SOZ	République du Kazakhstan
JET ONE	AK-0468-12	JKZ	République du Kazakhstan
KAZAIR JET	AK-0442-11	KEJ	République du Kazakhstan
KAZAIRTRANS AIRLINE	AK-0466-12	KUY	République du Kazakhstan
KAZAVIASPAS	AK-0452-11	KZS	République du Kazakhstan
LUK AERO (anciennement EASTERN EXPRESS)	AK-0464-12	LIS	République du Kazakhstan
PRIME AVIATION	AK-0448-11	PKZ	République du Kazakhstan
SCAT	AK-0460-12	VSV	République du Kazakhstan
ZHETYSU AIRCOMPANY	AK-0438-11	JTU	République du Kazakhstan
<b>Tous les transporteurs aériens certifiés par les autorités de la République kirghize responsables de la surveillance réglementaire, notamment:</b>			<b>République kirghize</b>
AIR BISHKEK (anciennement EASTOK AVIA)	15	EAA	République kirghize
AIR MANAS	17	MBB	République kirghize
AVIA TRAFFIC COMPANY	23	AVJ	République kirghize
CENTRAL ASIAN AVIATION SERVICES (CAAS)	13	CBK	République kirghize
CLICK AIRWAYS	11	CGK	République kirghize
HELI SKY	Inconnu	HAC	République kirghize
KYRGYZ TRANS AVIA	31	KTC	République kirghize
KYRGYZ AIRLINES	Inconnu	KGZ	République kirghize
KYRGYZSTAN	03	LYN	République kirghize
MANAS AIRWAYS	42	BAM	République kirghize
S GROUP AVIATION	6	Inconnu	République kirghize
S GROUP INTERNATIONAL	Inconnu	IND	République kirghize
SKY BISHKEK	Inconnu	BIS	République kirghize

Nom de personne morale du transporteur aérien figurant sur son CTA (et raison sociale si elle diffère)	Numéro de certificat de transporteur aérien (CTA) ou numéro de la licence d'exploitation	Code OACI de la compagnie aérienne	État du transporteur
SKY KG AIRLINES	41	KGK	République kirghize
SKY WAY AIR	39	SAB	République kirghize
STATE AVIATION ENTERPRISE UNDER THE MINISTRY OF EMERGENCY SITUATIONS (SAEMES)	20	DAM	République kirghize
SUPREME AVIATION	40	SGK	République kirghize
TEZ JET	46	TEZ	République kirghize
VALOR AIR	07	VAC	République kirghize
<b>Tous les transporteurs aériens certifiés par les autorités du Liberia responsables de la surveillance réglementaire</b>			<b>Liberia</b>
<b>Tous les transporteurs aériens certifiés par les autorités de la République du Mozambique responsables de la surveillance réglementaire, notamment:</b>			<b>République du Mozambique</b>
AERO-SERVIÇOS SARL	MOZ-08	Inconnu	République du Mozambique
CFM — TRABALHOS E TRANSPORTES AÉREOS LDA	MOZ-07	Inconnu	République du Mozambique
COA — COASTAL AVIATION	MOZ-15	Inconnu	République du Mozambique
CPY — CROPSPRAYERS	MOZ-06	Inconnu	République du Mozambique
CRA — CR AVIATION LDA	MOZ-14	Inconnu	République du Mozambique
EMÍLIO AIR CHARTER LDA	MOZ-05	Inconnu	République du Mozambique
ETA — EMPRESA DE TRANSPORTES AÉREOS LDA	MOZ-04	Inconnu	République du Mozambique
HCP — HELICÓPTEROS CAPITAL LDA	MOZ-11	Inconnu	République du Mozambique
KAY — KAYA AIRLINES, LDA	MOZ-09	KYY	République du Mozambique
LAM — LINHAS AÉREAS DE MOÇAMBIQUE S.A.	MOZ-01	LAM	République du Mozambique

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 de la compagnie aérienne	État du transporteur
MEX — MOÇAMBIQUE EXPRESSO, SARL MEX	MOZ-02	MXE	République du Mozambique
OHI — OMNI HELICÓPTEROS INTERNATIONAL LDA	MOZ-17	Inconnu	République du Mozambique
SAF — SAFARI AIR LDA	MOZ-12	Inconnu	République du Mozambique
SAM — SOLENTA AVIATION MOZAMBIQUE, SA	MOZ-10	Inconnu	République du Mozambique
TTA — TRABALHOS E TRANSPORTES AÉREOS LDA	MOZ-16	TTA	République du Mozambique
UNIQUE AIR CHARTER LDA	MOZ-13	Inconnu	République du Mozambique
<b>Tous les transporteurs aériens certifiés par les autorités du Népal responsables de la surveillance réglementaire, notamment:</b>			<b>République du Népal</b>
AIR DYNASTY HELI. S.	035-01	Inconnu	République du Népal
AIR KASTHAMANDAP	051/2009	Inconnu	République du Népal
BUDDHA AIR	014/96	BHA	République du Népal
BUDDHA AIR (INTERNATIONAL OPERATIONS)	058/2010	Inconnu	République du Népal
FISHTAIL AIR	017/01	Inconnu	République du Népal
GOMA AIR	064/2010	Inconnu	République du Népal
MAKALU AIR	057A/2009	Inconnu	République du Népal
MOUNTAIN HELICOPTERS	055/2009	Inconnu	République du Népal
MUKTINATH AIRLINES	081/2013	Inconnu	République du Népal
NEPAL AIRLINES CORPORATION	003/2000	RNA	République du Népal
SHREE AIRLINES	030/02	SHA	République du Népal
SHREE AIRLINES (INTERNATIONAL OPERATIONS)	059/2010	Inconnu	République du Népal
SIMRIK AIR	034/00	Inconnu	République du Népal
SIMRIK AIRLINES	052/2009	RMK	République du Népal

Nom de personne morale du transporteur aérien figurant sur son CTA (et raison sociale si elle diffère)	Numéro de certificat de transporteur aérien (CTA) ou numéro de la licence d'exploitation	Code OACI de la compagnie aérienne	État du transporteur
SITA AIR	033/2000	Inconnu	République du Népal
TARA AIR	053/2009	Inconnu	République du Népal
YETI AIRLINES DOMESTIC	037/2004	NYT	République du Népal
<b>Tous les transporteurs aériens certifiés par les autorités des Philippines responsables de la surveillance réglementaire (à l'exception de Philippine Airlines et Cebu Pacific Air), notamment:</b>			<b>République des Philippines</b>
AEROEQUIPEMENT AVIATION	2010037	Inconnu	République des Philippines
AIR ASIA PHILIPPINES	2012047	APG	République des Philippines
AIR JUAN AVIATION	2013053	Inconnu	République des Philippines
AIR PHILIPPINES CORPORATION	2009006	GAP	République des Philippines
ASIA AIRCRAFT OVERSEAS PHILIPPINES INC.	2012048	Inconnu	République des Philippines
ASIAN AEROSPACE CORPORATION	2012050	Inconnu	République des Philippines
ASTRO AIR INTERNATIONAL	2012049	AAV	République des Philippines
AYALA AVIATION CORP.	4AN9900003	Inconnu	République des Philippines
CANADIAN HELICOPTERS PHILIPPINES INC.	2010026	Inconnu	République des Philippines
CM AERO SERVICES	20110401	Inconnu	République des Philippines
CYCLONE AIRWAYS	2010034	Inconnu	République des Philippines
FAR EAST AVIATION SERVICES	2009013	Inconnu	République des Philippines
INAEC AVIATION CORP.	2010028	Inconnu	République des Philippines
INTERISLAND AIRLINES	2010023	ISN	République des Philippines
ISLAND AVIATION	2009009	SOY	République des Philippines
ISLAND TRANSVOYAGER	2010022	ITI	République des Philippines
LION AIR	2009019	Inconnu	République des Philippines

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 de la compagnie aérienne	État du transporteur
MACRO ASIA AIR TAXI SERVICES	2010029	Inconnu	République des Philippines
MAGNUM AIR	2012051	MSJ	République des Philippines
MISIBIS AVIATION & DEVELOPMENT CORP	2010020	Inconnu	République des Philippines
NORTHSKY AIR INC.	2011042	Inconnu	République des Philippines
OMNI AVIATION CORP.	2010033	Inconnu	République des Philippines
ROYAL AIR CHARTER SERVICES INC.	2010024	Inconnu	République des Philippines
ROYAL STAR AVIATION, INC.	2010021	Inconnu	République des Philippines
SOUTH EAST ASIAN AIRLINES	2009 004	SRQ	République des Philippines
SOUTH EAST ASIAN AIRLINES (SEAIR) INTERNATIONAL	2012052	SGD	République des Philippines
SOUTHERN AIR FLIGHT SERVICES	2011045	Inconnu	République des Philippines
SUBIC SEAPLANE, INC.	2011035	Inconnu	République des Philippines
WCC AVIATION COMPANY	2009015	Inconnu	République des Philippines
ZEST AIRWAYS INCORPORATED	2009003	EZD	République des Philippines
<b>Tous les transporteurs aériens certifiés par les autorités de Sao Tomé-et-Principe responsables de la surveillance réglementaire, notamment:</b>			<b>Sao Tomé-et-Principe</b>
AFRICA CONNECTION	10/AOC/2008	ACH	Sao Tomé-et-Principe
BRITISH GULF INTERNATIONAL COMPANY LTD	01/AOC/2007	BGI	Sao Tomé-et-Principe
EXECUTIVE JET SERVICES	03/AOC/2006	EJZ	Sao Tomé-et-Principe
GLOBAL AVIATION OPERATION	04/AOC/2006	Inconnu	Sao Tomé-et-Principe
GOLIAF AIR	05/AOC/2001	GLE	Sao Tomé-et-Principe
ISLAND OIL EXPLORATION	01/AOC/2008	IOE	Sao Tomé-et-Principe



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 de la compagnie aérienne	État du transporteur
STP AIRWAYS	03/AOC/2006	STP	Sao Tomé-et-Principe
TRANSAFRIK INTERNATIONAL LTD	02/AOC/2002	TFK	Sao Tomé-et-Principe
TRANSCARG	01/AOC/2009	TRG	Sao Tomé-et-Principe
TRANSLIZ AVIATION (TMS)	02/AOC/2007	TLZ	Sao Tomé-et-Principe
<b>Tous les transporteurs aériens certifiés par les autorités de la Sierra Leone responsables de la surveillance réglementaire, notamment:</b>			<b>Sierra Leone</b>
AIR RUM, LTD	Inconnu	RUM	Sierra Leone
DESTINY AIR SERVICES, LTD	Inconnu	DTY	Sierra Leone
HEAVYLIFT CARGO	Inconnu	Inconnu	Sierra Leone
ORANGE AIR SIERRA LEONE LTD	Inconnu	ORJ	Sierra Leone
PARAMOUNT AIRLINES, LTD	Inconnu	PRR	Sierra Leone
SEVEN FOUR EIGHT AIR SERVICES LTD	Inconnu	SVT	Sierra Leone
TEEBAH AIRWAYS	Inconnu	Inconnu	Sierra Leone
<b>Tous les transporteurs aériens certifiés par les autorités du Soudan responsables de la surveillance réglementaire, notamment:</b>			<b>République du Soudan</b>
ALFA AIRLINES	054	AAJ	République du Soudan
ALMAJAL AVIATION SERVICE	015	MGG	République du Soudan
BADER AIRLINES	035	BDR	République du Soudan
BENTIUI AIR TRANSPORT	029	BNT	République du Soudan
BLUE BIRD AVIATION	011	BLB	République du Soudan
DOVE AIRLINES	052	DOV	République du Soudan
ELIDINER AVIATION	008	DND	République du Soudan
FOURTY EIGHT AVIATION	053	WHB	République du Soudan
GREEN FLAG AVIATION	017	Inconnu	République du Soudan
HELEJETIC AIR	057	HJT	République du Soudan
KATA AIR TRANSPORT	009	KTV	République du Soudan

Nom de personne morale du transporteur aérien figurant sur son CTA (et raison sociale si elle diffère)	Numéro de certificat de transporteur aérien (CTA) ou numéro de la licence d'exploitation	Code OACI de la compagnie aérienne	État du transporteur
<i>KUSH AVIATION</i>	060	KUH	République du Soudan
<i>MARSLAND COMPANY</i>	040	MSL	République du Soudan
<i>MID AIRLINES</i>	025	NYL	République du Soudan
<i>NOVA AIRLINES</i>	046	NOV	République du Soudan
<i>SUDAN AIRWAYS</i>	001	SUD	République du Soudan
<i>SUN AIR COMPANY</i>	051	SNR	République du Soudan
<i>TARCO AIRLINES</i>	056	TRQ	République du Soudan
<b>Tous les transporteurs aériens certifiés par les autorités de la Zambie responsables de la surveillance réglementaire, notamment:</b>			<b>République de Zambie</b>
<i>ZAMBEZI AIRLINES</i>	Z/AOC/001/2009	ZMA	République de Zambie

## ANNEXE B

LISTE DES TRANSPORTEURS AÉRIENS FAISANT L'OBJET DE RESTRICTIONS D'EXPLOITATION DANS L'UNION EUROPÉENNE <sup>(1)</sup>

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 de la compagnie aérienne	État du transporteur	Type d'appareil faisant l'objet de la restriction	Numéros d'immatriculation et, si possible, numéros de série	État d'immatriculation
TAAG ANGOLA AIRLINES	001	DTA	République d'Angola	Toute la flotte sauf: 5 appareils de type Boeing B777 et 4 appareils de type Boeing B737-700.	Toute la flotte sauf: D2-TED, D2-TEE, D2-TEF, D2-TEG, D2-TEH, D2-TBF, D2-TBG, D2-TBH, D2-TBJ.	République d'Angola
AIR ASTANA <sup>(1)</sup>	AK-0443-11	KZR	Kazakhstan	Toute la flotte sauf: appareils de type Boeing B767, appareils de type Boeing B757, appareils de type Airbus A319/320/321	Toute la flotte sauf: appareils appartenant à la flotte de Boeing B767, comme indiqué sur le CTA; appareils appartenant à la flotte de Boeing B757, comme indiqué sur le CTA; appareils appartenant à la flotte d'Airbus A319/320/321, comme indiqué sur le CTA	Aruba (Royaume des Pays-Bas)
AIR SERVICE COMORES	06-819/TA-15/DGACM	KMD	Union des Comores	Toute la flotte sauf: LET 410 UVP.	Toute la flotte sauf: D6-CAM (851336).	Union des Comores
AFRIJET <sup>(2)</sup>	002/MTAC/ANAC-G/DSA	ABS	République gabonaise	Toute la flotte sauf: 2 appareils de type Falcon 50, 2 appareils de type Falcon 900.	Toute la flotte sauf: TR-LGV; TR-LGY; TR-AFJ; TR-AFR.	République gabonaise
GABON AIRLINES <sup>(3)</sup>	001/MTAC/ANAC	GBK	République gabonaise	Toute la flotte sauf: 1 appareil de type Boeing B767-200.	Toute la flotte sauf: TR-LHP.	République gabonaise
NOUVELLE AIR AFFAIRES GABON (SN2AG)	003/MTAC/ANAC-G/DSA	NVS	République gabonaise	Toute la flotte sauf: 1 appareil de type Challenger CL-601, 1 appareil de type HS-125-800.	Toute la flotte sauf: TR-AAG, ZS-AFG.	République gabonaise; République d'Afrique du Sud
AIRLIFT INTERNATIONAL (GH) LTD	AOC 017	ALE	République du Ghana	Toute la flotte sauf: 2 appareils de type DC8-63F.	Toute la flotte sauf: 9G-TOP et 9G-RAC.	République du Ghana

<sup>(1)</sup> 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.

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 de la compagnie aérienne	État du transporteur	Type d'appareil faisant l'objet de la restriction	Numéros d'immatriculation et, si possible, numéros de série	État d'immatriculation
IRAN AIR <sup>(4)</sup>	FS100	IRA	République islamique d'Iran	Toute la flotte sauf: 14 appareils de type Airbus A300, 8 appareils de type Airbus A310, 1 appareil de type Boeing B737.	Toute la flotte sauf: EP-IBA, EP-IBB, EP-IBC, EP-IBD, EP-IBG, EP-IBH, EP-IBI, EP-IBJ, EP-IBM, EP-IBN, EP-IBO, EP-IBS, EP-IBT, EP-IBV, EP-IBX, EP-IBZ, EP-ICE, EP-ICF, EP-IBK, EP-IBL, EP-IBP, EP-IBQ, EP-AGA.	République islamique d'Iran
AIR KORYO	GAC-AOC/ KOR-01	KOR	République populaire démocratique de Corée	Toute la flotte sauf: 2 appareils de type TU-204.	Toute la flotte sauf: P-632, P-633.	République populaire démocratique de Corée
AIR MADAGASCAR	5R-M01/ 2009	MDG	Madagascar	Toute la flotte sauf: 3 appareils de type Boeing B737-300, 2 appareils de type ATR 72-500, 1 appareil de type ATR 42-500, 1 appareil de type ATR 42-320 et 3 appareils de type DHC 6-300.	Toute la flotte sauf: 5R-MFH, 5R-MFI, 5R-MFL, 5R-MJE, 5R-MJF, 5R-MJG, 5R-MVT, 5R-MGC, 5R-MGD, 5R-MGF.	République de Madagascar

<sup>(1)</sup> Air Astana n'est autorisé à utiliser que les types d'appareils spécifiquement mentionnés ci-dessus, pour autant qu'ils soient immatriculés à Aruba et que toutes les modifications apportées au CTA soient soumises en temps utile à la Commission et à Eurocontrol.

<sup>(2)</sup> Afrijet n'est autorisé à utiliser que les appareils spécifiquement mentionnés pour son niveau actuel d'activités dans l'Union.

<sup>(3)</sup> Gabon Airlines n'est autorisé à utiliser que les appareils spécifiquement mentionnés pour son niveau actuel d'activités dans l'Union.

<sup>(4)</sup> Iran Air est autorisé à exercer ses activités à destination de l'Union, en utilisant les appareils spécifiques, dans les conditions fixées au considérant (69) du règlement (UE) n° 590/2010, JO L 170 du 6.7.2010, p. 15.