

RÈGLEMENT D'EXÉCUTION (UE) 2015/1014 DE LA COMMISSION**du 25 juin 2015****modifiant le règlement (CE) n° 474/2006 établissant la liste communautaire des transporteurs aériens qui font l'objet d'une interdiction d'exploitation dans la Communauté****(Texte présentant de l'intérêt pour l'EEE)**

LA COMMISSION EUROPÉENNE,

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

vu le règlement (CE) n° 2111/2005 du Parlement européen et du Conseil du 14 décembre 2005 concernant l'établissement d'une liste communautaire des transporteurs aériens qui font l'objet d'une interdiction d'exploitation dans la Communauté et l'information des passagers du transport aérien sur l'identité du transporteur aérien effectif, et abrogeant l'article 9 de la directive 2004/36/CE ⁽¹⁾, et notamment son article 4, paragraphe 2,

considérant ce qui suit:

- (1) Le règlement (CE) n° 474/2006 ⁽²⁾ de la Commission a établi la liste 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 ladite liste de l'Union. Des informations pertinentes ont également été communiquées par certains pays tiers. Sur la base de ces informations et des vérifications effectuées par la Commission, la liste de l'Union doit maintenant être actualisée.
- (3) La Commission a informé tous les transporteurs aériens concernés soit directement, soit par l'intermédiaire des autorités responsables de leur surveillance réglementaire, des faits et considérations essentiels qui serviraient de fondement à une décision de leur imposer une interdiction d'exploitation dans l'Union ou de modifier les conditions d'une interdiction d'exploitation imposée à un transporteur aérien qui figure sur la liste de l'Union.
- (4) La Commission a donné aux transporteurs aériens concernés la possibilité de consulter les documents fournis par les États membres, l'AESA et les pays tiers concernés, de lui soumettre des commentaires par écrit et de faire un exposé oral à la Commission et au comité de la sécurité aérienne institué par le règlement (CEE) n° 3922/1991 du Conseil ⁽³⁾.
- (5) La Commission a tenu le comité de la sécurité aérienne informé des discussions conjointes en cours, dans le cadre du règlement (CE) n° 2111/2005 et de son règlement d'application (CE) n° 473/2006 ⁽⁴⁾, avec les autorités compétentes et des transporteurs aériens des États suivants: Angola, Botswana, République démocratique du Congo, Gabon, Ghana, Inde, Indonésie, Iran, Kazakhstan, Liban, Libye, Madagascar, République islamique de Mauritanie, Mozambique, Philippines, Soudan, Thaïlande, Yémen et Zambie. Le comité de la sécurité aérienne a également reçu des informations de la Commission sur l'Afghanistan, le Bénin, la République de Guinée, la République kirghize, le Népal, la Corée du Nord, São Tomé e Príncipe et Taïwan et la Commission l'a tenu au courant des consultations techniques avec la Fédération de Russie.
- (6) L'AESA a présenté à la Commission et au comité de la sécurité aérienne les conclusions de l'analyse des rapports relatifs aux audits réalisés par l'Organisation de l'aviation civile internationale (ci-après l'«OACI») dans le cadre de

⁽¹⁾ JO L 344 du 27.12.2005, p. 15.

⁽²⁾ Règlement (CE) n° 474/2006 de la Commission du 22 mars 2006 établissant la liste communautaire des transporteurs aériens qui font l'objet d'une interdiction d'exploitation dans la Communauté, visée au chapitre II du règlement (CE) n° 2111/2005 du Parlement européen et du Conseil (JO L 84 du 23.3.2006, p. 14).

⁽³⁾ Règlement (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).

⁽⁴⁾ 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).

son programme universel d'évaluation de la surveillance de la sécurité (USOAP). À cette occasion, il a été rappelé aux États membres l'importance d'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 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, donner la priorité aux inspections au sol devrait permettre d'obtenir des informations supplémentaires sur les performances en matière de sécurité des transporteurs aériens titulaires d'une licence dans ces États.

- (7) L'AESA a présenté à la Commission et au comité de la sécurité aérienne les conclusions de l'analyse des inspections au sol effectuées dans le cadre du programme d'évaluation de la sécurité des aéronefs étrangers (SAFA) conformément aux dispositions du règlement (UE) n° 965/2012 de la Commission ⁽¹⁾.
- (8) L'AESA a tenu la Commission et le comité de la sécurité aérienne informés des 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. L'AESA a présenté ses plans à cet égard et fourni des informations concernant 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 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 «Safety Collaborative Assistance Network» 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) Eurocontrol a fait le point, pour la Commission et le comité de la sécurité aérienne, sur la mise en place de la fonction d'alerte SAFA et sur les dernières statistiques en date sur les messages d'alerte relatifs aux transporteurs interdits d'exploitation.

Transporteurs aériens de l'Union

- (10) À la suite de l'analyse, par l'AESA, d'informations recueillies lors d'inspections au sol effectuées sur 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 certaines mesures d'exécution forcée et en ont informé la Commission et le comité de la sécurité aérienne. L'Estonie a indiqué que l'autorité estonienne de l'aviation civile avait audité le transporteur aérien AS Avies et que celui-ci était en train de prendre en compte les conclusions.
- (11) Les États membres ont réaffirmé qu'ils étaient prêts à intervenir en conséquence, si des informations pertinentes quant à la sécurité devaient indiquer l'existence de risques imminents en matière de sécurité dus au non-respect des normes de sécurité applicables par des transporteurs aériens de l'Union.

Transporteurs aériens de l'Angola

- (12) En vertu du règlement (CE) n° 474/2006, tel que modifié par le règlement d'exécution (UE) n° 1197/2011 de la Commission ⁽²⁾, le transporteur aérien TAAG *Angola Airlines* certifié en Angola est autorisé à exploiter, à destination de l'Union, quatre appareils de type Boeing 737-700 immatriculés D2-TBF, D2-TBG, D2-TBH et D2-TBJ, trois appareils de type Boeing 777-200 immatriculés D2-TED, D2-TEE et D2-TEF, et deux appareils de type Boeing 777-300 immatriculés D2-TEG et D2-TEH.
- (13) Le 21 novembre 2014, TAAG *Angola Airlines* a demandé, par l'intermédiaire des autorités compétentes de l'Angola (INAVIC), d'ajouter un nouvel appareil de type Boeing 777-300 à l'annexe B du règlement (CE) n° 474/2006. En réponse à l'invitation lancée par la Commission, l'INAVIC et TAAG *Angola Airlines* ont participé

⁽¹⁾ 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).

⁽²⁾ Règlement d'exécution (UE) n° 1197/2011 de la Commission du 21 novembre 2011 (JO L 303 du 22.11.2011, p. 14). Voir notamment les considérants (26) à (30) dudit règlement.

à une réunion de consultation technique à Bruxelles le 25 février 2015, au cours de laquelle tous les aspects de la situation actuelle en matière de sécurité ont été minutieusement examinés, y compris en ce qui concerne l'ajout de nouveaux appareils à la flotte de *TAAG Angola Airlines*.

- (14) L'INAVIC a fait porter ses efforts principalement sur la mise en conformité du cadre juridique avec les exigences internationales, sur l'amélioration de l'infrastructure (couverture radio de leur territoire), sur le renforcement des conditions d'octroi de licences pour le personnel et les organismes, ainsi que sur la supervision des opérateurs existants. En ce qui concerne cette dernière activité, la conformité aux normes de sécurité internationales n'étant pas encore pleine et entière du fait que la procédure de certification des opérateurs n'est pas suffisamment fiable, il n'y a pas lieu d'assouplir l'interdiction actuelle portant sur tous les transporteurs certifiés par l'INAVIC autres que *TAAG Angola Airlines*. La Commission constate une amélioration de la communication et de la coordination entre l'INAVIC et *TAAG Angola Airlines*, qui se réunissent régulièrement pour examiner tous les aspects des activités du transporteur aérien.
- (15) *TAAG Angola Airlines* a fourni des informations relatives au renouvellement et à l'expansion de la flotte, avec la mise hors service du B 737-200 et du B 747-300 Combi et l'achat de nouveaux appareils B 777-200, B 777-300 ER et B 737-700, complétés par un effort particulier quant à la qualité des opérations, l'ingénierie et l'entretien, et la croissance. La formation des pilotes a été sensiblement améliorée avec l'aide de consultants externes. La sécurité a également été renforcée par la mise en place d'un mécanisme non répressif et anonymisé de comptes rendus d'événements. Ces informations, accompagnées d'une analyse complète des données de vol, sont désormais systématiquement utilisées pour déceler des incidents ou anomalies passés et éviter qu'ils ne se reproduisent; elles sont intégrées dans le programme de formation des pilotes.
- (16) Dans le cadre de la procédure d'autorisation de l'exploitant de pays tiers ⁽¹⁾, la compagnie *TAAG Angola Airlines* dialogue en continu avec l'AESA depuis novembre 2014 et fournit des données factuelles détaillées sur sa flotte d'aéronefs et ses activités.
- (17) Par conséquent, sur la base des critères communs fixés à l'annexe du règlement (CE) n° 2111/2005, il est jugé nécessaire de modifier la liste de l'Union des transporteurs aériens qui font l'objet d'une interdiction d'exploitation au sein de l'Union pour ajouter l'aéronef de type Boeing 777-300, immatriculé D2-TEL, de *TAAG Angola Airlines* sur la liste de l'annexe B du règlement (CE) n° 474/2006, son exploitation étant ainsi autorisée dans l'Union.
- (18) Les États membres continueront de contrôler le respect effectif, par *TAAG Angola Airlines*, des normes de sécurité applicables en accordant la priorité aux inspections au sol à effectuer sur les appareils de ce transporteur aérien en vertu du règlement (UE) n° 965/2012.

Transporteurs aériens du Botswana

- (19) À la demande de la Commission, l'autorité de l'aviation civile du Botswana a fourni des informations sur l'état d'avancement de la résolution des graves problèmes de sécurité et autres constatés par l'OACI par lettre du 30 janvier 2015. L'autorité de l'aviation civile du Botswana a montré des progrès en ce qui concerne la mise en œuvre des normes de sécurité internationales. Elle est encouragée à demander à l'OACI de vérifier la résolution des problèmes graves de sécurité.
- (20) Les informations de sécurité disponibles ne permettent pas d'imposer une interdiction ou des restrictions d'exploitation aux transporteurs aériens certifiés au Botswana. Toutefois, la Commission considère que la situation devrait continuer de faire l'objet d'un suivi attentif.
- (21) 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 de l'Union des transporteurs aériens qui font l'objet d'une interdiction d'exploitation au sein de l'Union pour y inclure des transporteurs aériens du Botswana.

⁽¹⁾ Règlement (UE) n° 452/2014 de la Commission du 29 avril 2014 déterminant les exigences techniques et les procédures administratives applicables aux opérations aériennes des exploitants de pays tiers conformément au règlement (CE) n° 216/2008 du Parlement européen et du Conseil.

Transporteurs aériens de la République démocratique du Congo

- (22) Tous les transporteurs aériens certifiés en République démocratique du Congo figurent sur la liste de l'annexe A du règlement (CE) n° 474/2006 depuis mars 2006 ⁽¹⁾.
- (23) Par lettre du 27 mai 2015, l'autorité compétente de la République démocratique du Congo, l'Autorité de l'Aviation Civile («AAC»), a informé la Commission que les certificats de transporteur aérien des compagnies aériennes *Air Baraka, Biega Airways, Cetrac Aviation Service SPRL, Congo Express, GIS'AIR, Goma Express, GTRA, Katanga Express, Okapi Airlines, Patron Airways, Pegasus Aviation, Sion Airlines* et *Tracep Congo* ont été révoqués, d'où il s'ensuit que ces transporteurs aériens devraient être supprimés de l'annexe A du règlement (CE) n° 474/2006.
- (24) Le 4 juin 2015, l'AAC a transmis à la Commission des informations complémentaires montrant que les certificats de transporteur aérien des compagnies aériennes *African Air Service Commuter, Air Castilla, Air Malebo, Armi Global Business Airways, Business Aviation, CHC Stellavia, Eagles Services, Ephrata Airlines, Filair, Fly Congo, Galaxy Kavatsi, International Trans Air Business, Jet Congo Airlines, Katanga Wings, Lignes Aériennes Congolaises, Mavivi Air Trade, Safe Air, Stellar Airways, Waltair Aviation* et *Wimbi Dira Airways* ont été révoqués, d'où il s'ensuit que ces transporteurs aériens devraient être supprimés de l'annexe A du règlement (CE) n° 474/2006.
- (25) L'AAC a également informé la Commission qu'une licence d'exploitation avait été délivrée aux transporteurs aériens *Dakota SPRL, Malu Aviation, Serve Air* et *Congo Airways*, sans démontrer que la certification et la surveillance de ces transporteurs aériens respectent pleinement les normes internationales applicables en matière de sécurité. Ces transporteurs aériens devraient donc être ajoutés à l'annexe A du règlement (CE) n° 474/2006.
- (26) Par conséquent, conformément aux critères communs fixés à l'annexe du règlement (CE) n° 2111/2005, il est jugé nécessaire de modifier la liste de l'Union des transporteurs aériens faisant l'objet d'une interdiction d'exploitation au sein de l'Union pour retirer les compagnies *African Air Service Commuter, Air Baraka, Air Castilla, Air Malebo, Armi global Business Airways, Biega Airways, Business Aviation, Cetrac Aviation Service SPRL, CHC Stellavia, Congo Express, Eagles Services, Ephrata Airlines, Filair, Fly Congo, Galaxy Kavatsi, GIS'AIR, Goma Express, GTRA, International Trans Air Business, Jet Congo Airlines, Katanga Express, Katanga Wings, Lignes Aériennes Congolaises, Mavivi Air Trade, Okapi Airlines, Patron Airways, Pegasus Aviation, Safe Air, Sion Airlines, Stellar Airways, Tracep Congo, Waltair Aviation* et *Wimbi Dira Airways* de l'annexe A du règlement (CE) n° 474/2006 et pour ajouter les transporteurs aériens *Dakota, Malu Aviation, Serve Air* et *Congo Airways* à l'annexe A du règlement (CE) n° 474/2006.

Transporteurs aériens du Gabon

- (27) Les transporteurs aériens *Air Services SA* et *SCD Aviation* figurent à l'annexe A depuis juillet 2008. Le transporteur aérien *Gabon Airlines* était autorisé depuis juillet 2008 à exercer ses activités dans l'UE uniquement avec l'appareil de type Boeing 767-200 immatriculé TR-LHP, moyennant le respect des conditions énoncées au considérant (15) du règlement (CE) n° 715/2008 ⁽²⁾.
- (28) Le 5 juin 2015, les autorités compétentes du Gabon ont transmis à la Commission la preuve du retrait du certificat de transporteur aérien (CTA) des compagnies aériennes *Air Services SA, SCD Aviation* et *Gabon Airlines*. Par conséquent, ces transporteurs aériens devraient être retirés de la liste de l'Union des transporteurs aériens qui font l'objet d'une interdiction ou de restrictions d'exploitation.
- (29) Les autorités compétentes du Gabon ont informé la Commission qu'un nouveau CTA avait été délivré au transporteur aérien *Tropical Air Gabon* le mercredi 6 mai 2015, sans démontrer que la certification et la surveillance de ce transporteur aérien respectent pleinement les normes internationales applicables en matière de sécurité. Ce transporteur aérien devrait donc être ajouté à l'annexe A du règlement (CE) n° 474/2006.

⁽¹⁾ 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).

⁽²⁾ Règlement (CE) n° 715/2008 de la Commission du 24 juillet 2008 modifiant le règlement (CE) n° 474/2006 établissant la liste communautaire des transporteurs aériens qui font l'objet d'une interdiction d'exploitation dans la Communauté (JO L 197 du 25.7.2008, p. 36).

- (30) Par conséquent, conformément aux critères communs fixés à l'annexe du règlement (CE) n° 2111/2005, il est jugé nécessaire de modifier la liste de l'Union des transporteurs aériens faisant l'objet d'une interdiction d'exploitation au sein de l'Union pour retirer les compagnies *Air Services SA* et *SCD Aviation* de l'annexe A du règlement (CE) n° 474/2006, pour retirer la compagnie *Gabon Airlines* de l'annexe B du règlement (CE) n° 474/2006 et pour ajouter le transporteur aérien *Tropical Air Gabon* sur la liste de l'annexe A du règlement (CE) n° 474/2006.

Transporteurs aériens du Ghana

- (31) En septembre 2010, la compagnie *Meridian Airways Ltd* a été incluse dans l'annexe A du règlement (CE) n° 474/2006 ⁽¹⁾. En septembre 2010, *Airlift International (GH) LTD* a été inscrit à l'annexe B du règlement (CE) n° 474/2006, un seul appareil, de type DC-8-63F, pouvant ainsi être exploité dans l'Union. Des manquements graves en matière de sécurité constatés lors d'inspections au sol effectuées dans le cadre du programme SAFA ont conduit à ces deux décisions. En novembre 2010, il a été estimé qu'*Airlift International (GH) LTD* pouvait exploiter un deuxième appareil DC- 8-63F dans l'Union ⁽²⁾.
- (32) Le 5 février 2014, l'autorité de l'aviation civile du Ghana (GCAA) a transmis à la Commission les certificats d'annulation de l'immatriculation pour certains appareils DC-8-63F immatriculés au Ghana. La GCAA a également fait savoir qu'elle avait émis une directive interdisant l'utilisation d'appareils de type DC-8 par des transporteurs aériens certifiés au Ghana, avec effet au 31 décembre 2013. Cette preuve devrait être considérée comme une confirmation que l'État du Ghana ne soutient plus l'exploitation du DC-8 sur son registre des aéronefs.
- (33) Le 16 février 2015, la GCAA a apporté à la Commission la preuve écrite qu'elle avait retiré leur certificat de transporteur aérien aux compagnies *Meridian Airways Ltd* et *Airlift International (GH) LTD*. Une réunion technique de haut niveau a eu lieu le 17 mars 2015 entre des représentants de la GCAA, de la Commission et de l'AESA, au cours de laquelle la GCAA a fourni des précisions sur sa structure organisationnelle actuelle, la surveillance qu'elle exerçait sur les transporteurs aériens certifiés au Ghana et la procédure de certification des transporteurs aériens. Les éléments probants du retrait des certificats de ces deux transporteurs aériens et les faits présentés lors de la réunion technique consacrée au régime de surveillance en matière de sécurité aérienne de la GCAA ont été jugés suffisants pour conclure que *Meridian Airways LTD* et *Airlift International (GH) LTD* avaient cessé leurs activités.
- (34) Par conséquent, conformément aux critères communs fixés à l'annexe du règlement (CE) n° 2111/2005, il est jugé nécessaire de modifier la liste de l'Union des transporteurs aériens qui font l'objet d'une interdiction d'exploitation au sein de l'Union en supprimant *Meridian Airways LTD* de la liste de l'annexe A du règlement (CE) n° 474/2006 et *Airlift International (GH) LTD* de la liste de l'annexe B du règlement (CE) n° 474/2006.
- (35) Si des informations pertinentes quant à la sécurité devaient indiquer l'existence de risques imminents en matière de sécurité dus au non-respect de normes de sécurité internationales, la Commission pourrait être contrainte de prendre des mesures en vertu du règlement (CE) n° 2111/2005.

Transporteurs aériens de l'Inde

- (36) Par lettre du 24 décembre 2014 à la Commission, la direction générale de l'aviation civile indienne (DGAC) a fait le point sur les mesures correctives qu'elle a prises en ce qui concerne la décision de l'Administration fédérale de l'aviation des États-Unis (FAA), adoptée en janvier 2014, de ramener le statut de conformité de l'Inde de la catégorie 1 à la catégorie 2 suite à la mission d'évaluation de la sécurité aérienne internationale (IASA). Il indique également dans cette lettre que la FAA a procédé à une réévaluation de la DGAC indienne en décembre 2014. Le 8 avril 2015, la FAA a annoncé avoir relevé le statut de conformité de l'Inde de la catégorie 2 à la catégorie 1 suite à la mission d'évaluation IASA.

⁽¹⁾ Règlement d'exécution (UE) n° 791/2010 de la Commission du 6 septembre 2010 (JO L 237 du 8.9.2010, p. 10). Voir notamment les considérants (9) à (23) dudit règlement.

⁽²⁾ Règlement d'exécution (UE) n° 1071/2010 de la Commission du lundi 22 novembre 2010 (JO L 306 du 23.11.2010, p. 44). Voir notamment les considérants (29) à (31) dudit règlement.

- (37) Par lettre du 10 avril 2015 adressée à la DGAC indienne, la Commission, tout en se félicitant de la décision positive de la FAA de relever le statut de conformité IASA de l'Inde, a réaffirmé que la DGAC indienne devrait continuer à informer régulièrement la Commission concernant le respect, par la DGAC indienne, de ses obligations internationales en matière de sécurité et de surveillance.
- (38) Le 7 mai 2015, des consultations techniques ont eu lieu entre les experts de la Commission, de l'AESA, un État membre et des représentants de haut niveau de la DGAC indienne. La réunion a permis à la DGAC indienne de fournir des précisions sur les mesures qu'elle avait prises et qui ont permis à la FAA de faire passer l'état de conformité de l'Inde de la catégorie 2 à 1. La DGAC indienne a fourni les détails concernant le plan de mesures correctives qu'elle avait mis en œuvre, ainsi que les mesures durables appliquées pour renforcer sa capacité de surveillance de la sécurité. La Commission a pris note de ces informations. Il a été estimé qu'aucune interdiction ou restriction d'exploitation à l'égard des transporteurs aériens certifiés en Inde n'était nécessaire, mais qu'il serait utile d'organiser d'autres réunions techniques afin de pouvoir discuter sur une base continue des sujets liés à la sécurité avec la DGAC de l'Inde.
- (39) 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 de l'Union des transporteurs aériens qui font l'objet d'une interdiction d'exploitation au sein de l'Union pour y inclure des transporteurs aériens de l'Inde.
- (40) Les États membres doivent continuer de contrôler le respect effectif des normes de sécurité applicables en accordant la priorité aux inspections au sol à effectuer sur les transporteurs aériens indiens en vertu du règlement (UE) n° 965/2012.

Transporteurs aériens de l'Indonésie

- (41) La Commission et la direction générale de l'aviation civile (DGAC) de l'Indonésie continuent de se consulter régulièrement en vue de suivre les efforts de la DGAC de l'Indonésie pour garantir que la surveillance de la sécurité de tous les transporteurs aériens certifiés en Indonésie est conforme aux normes de sécurité internationales. À la suite de l'audit effectué par l'OACI en mai 2014, la DGAC a parachevé son plan de mesures correctives et le met actuellement en application.
- (42) Le 28 décembre 2014, un accident s'est produit en mer de Java sur le vol QZ8501 du transporteur aérien Indonesia AirAsia. L'aéronef a été détruit et tous les passagers et membres d'équipage ont trouvé la mort. Le comité national de la sécurité des transports mène l'enquête sur l'accident; il devrait rendre son rapport final avant la fin 2015.
- (43) En janvier 2015, des représentants de la Commission se sont rendus en Indonésie afin de discuter des résultats de l'audit de l'OACI de mai 2014 et veiller à ce que le niveau de surveillance de la sécurité des transporteurs aériens qui ne figurent plus sur la liste de l'Union se maintienne de telle façon qu'il n'existe pas de motifs de les y inscrire de nouveau. Les représentants de la Commission ont rencontré le ministre indonésien des transports et des représentants de la DGAC indonésienne, du comité national de la sécurité des transports et des transporteurs aériens concernés. Ces transporteurs aériens ont donné un bon aperçu de leurs systèmes de gestion de la sécurité et de la mise en œuvre des normes de sécurité internationales.
- (44) Par lettre du 31 mars 2015, la DGAC a fourni des informations complètes sur les mesures correctives qui sont prises pour résoudre les problèmes constatés par l'OACI. Par ailleurs, la DGAC a fourni des informations sur la surveillance de la sécurité des transporteurs aériens concernés. Après avoir analysé les informations qui lui ont été fournies, la Commission a demandé des précisions concernant la surveillance de la sécurité des transporteurs aériens certifiés en Indonésie et la liste actuelle des titulaires de certificat de transporteur aérien en Indonésie.
- (45) Elle a obtenu ces clarifications par lettre du 13 mai 2015, et notamment des informations concernant le programme de surveillance des compagnies aériennes actuellement exemptées de l'interdiction d'exploitation, à savoir *PT Garuda Indonesia*, *Airfast Indonesia*, *Ekspres Transportasi Antarbenua* et *Indonesia Air Asia*. Sur la base des informations fournies, il a été conclu que la DGAC effectue la surveillance de la sécurité desdits transporteurs aériens et qu'il n'y a pas d'informations en matière de sécurité susceptibles d'appuyer une décision visant à imposer une interdiction d'exploitation.

- (46) Dans cette même lettre, la DGAC de l'Indonésie informait la Commission que les certificats de transporteur aérien des compagnies *Mandala Airlines* (CTA n° 121-005), *Merpati Nusantara Airlines* (CTA n° 121-002), *Sky Aviation* (CTA n° 121-028 et 135-044) et *Republik Express* (CTA n° 121-040) avaient été retirés. Par conséquent, le transporteur aérien *Mandala Airlines* devrait être retiré de la liste des transporteurs aériens de l'Indonésie exemptés et *Merpati Nusantara Airlines*, *Sky Aviation* et *Republik Express* devraient être retirés de l'annexe A du règlement (CE) n° 474/2006.
- (47) Par conséquent, conformément aux critères communs fixés à l'annexe du règlement (CE) n° 2111/2005, il est jugé nécessaire de modifier la liste l'Union des transporteurs aériens faisant l'objet d'une interdiction d'exploitation au sein de l'Union pour retirer le transporteur aérien *Mandala Airlines* de la liste des transporteurs aériens exemptés et pour retirer les transporteurs aériens *Merpati Nusantara Airlines*, *Sky Aviation* et *Republik Express* de la liste de l'annexe A du règlement (CE) n° 474/2006.

Transporteurs aériens de l'Iran

- (48) Le 30 mars 2010, le transporteur aérien *Iran Air*, certifié par l'organisation de l'aviation civile de la République islamique d'Iran, a été inclus dans l'annexe B du règlement (CE) n° 474/2006 ⁽¹⁾. À la suite d'une mission d'évaluation sur place effectuée par l'Union, les restrictions d'exploitation de la flotte d'*Iran Air* ont été précisées le 5 juillet 2010 ⁽²⁾.
- (49) *Iran Air* a fourni à la Commission des informations sur sa flotte actuelle, en fournissant les documents permettant de les étayer. Le transporteur aérien a demandé d'exclure le type d'aéronef A320 des restrictions d'exploitation afin de pouvoir utiliser cet aéronef pour des vols à destination de l'Union. Toutefois, il n'a pas été possible à ce jour de vérifier les éléments fournis dans le cadre d'une réunion technique et/ou d'une mission d'évaluation sur place de l'Union. Il n'est donc pas possible, à l'heure actuelle, de prendre une décision visant à autoriser l'exploitation des aéronefs de type A320 par *Iran Air*.
- (50) 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 de l'Union des transporteurs aériens qui font l'objet d'une interdiction d'exploitation au sein de l'Union en ce qui concerne les transporteurs aériens certifiés en Iran.

Transporteurs aériens du Kazakhstan

- (51) La Commission continue de suivre la mise en œuvre, par le Kazakhstan, du plan d'actions correctives adopté suite à la mission de coordination et de validation menée par l'OACI dans le pays en 2014. Cette mission a confirmé qu'un problème de sécurité grave dans le domaine de la navigabilité avait été résolu et que des progrès avaient été faits dans la mise en œuvre des normes de sécurité internationales. Toutefois, l'OACI a mis en lumière de graves lacunes dans le domaine des opérations aériennes, et a même élargi le grave problème de sécurité lié à ce domaine.
- (52) Le 27 avril 2015, des consultations techniques ont eu lieu avec la Commission de l'aviation civile (CAC) du Kazakhstan afin que celle-ci communique à la Commission un état de la situation concernant ses activités de surveillance et ses priorités à court et moyen terme. Selon les informations fournies par la CAC, certaines des actions correctives ont été lancées. Les autres actions sont à des stades divers de mise en œuvre. La CAC a indiqué que ses priorités pour 2015 comprennent le lancement d'une cinquième phase du processus de certification des transporteurs aériens, l'élaboration de procédures d'autorisations spéciales, le recrutement de techniciens, l'élaboration et la mise en œuvre d'un plan de surveillance de la sécurité et d'un programme d'inspection, l'introduction de nouvelles listes de contrôle pour les inspections et les audits, la formation des inspecteurs et leur habilitation à exécuter leurs fonctions de surveillance et de contrôle.
- (53) Au cours de consultations techniques, *Air Astana* a indiqué que la CAC lui avait délivré un nouveau certificat en avril 2015. Cette compagnie a en outre fourni régulièrement des informations sur ses activités aériennes, de formation et de maintenance.

⁽¹⁾ Règlement d'exécution (UE) n° 273/2010 de la Commission du mardi 30 mars 2010 (JO L 84 du 31.3.2010, p. 25). Voir notamment les considérants (41) à (49) dudit règlement.

⁽²⁾ Règlement d'exécution (UE) n° 590/2010 de la Commission du lundi 5 juillet 2010 (JO L 170 du 6.7.2010, p. 9). Voir notamment les considérants (60) à (71) dudit règlement.

- (54) À l'occasion des consultations techniques d'avril 2015, le transporteur aérien SCAT *Air Company* a également informé la Commission qu'il avait été soumis avec succès à un audit IOSA de l'IATA et qu'il allait probablement obtenir un certificat IOSA d'ici à la fin de 2015, pour autant qu'il ait corrigé les défauts de conformité constatés.
- (55) Sur la base des informations dont dispose la Commission et des discussions qui ont eu lieu au cours des réunions de consultation technique, il a été conclu que le Kazakhstan continue de faire face à des difficultés dans la mise en œuvre des normes de sécurité internationales. La Commission encourage vivement la CAC à intensifier ses efforts dans la mise en œuvre des normes de sécurité internationales, condition préalable pour que la Commission envisage favorablement un nouvel assouplissement des restrictions telles qu'elles s'appliquent actuellement aux transporteurs aériens dont la CAC assure la surveillance.
- (56) 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 de l'Union des transporteurs aériens qui font l'objet d'une interdiction d'exploitation au sein de l'Union en ce qui concerne les transporteurs aériens du Kazakhstan.
- (57) 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 appareils d'*Air Astana* en vertu du règlement (UE) n° 965/2012.

Transporteurs aériens du Liban

- (58) Des consultations sont en cours avec la direction générale de l'aviation civile (DGAC) du Liban pour confirmer que le Liban met en œuvre le plan de mesures correctives qui a été élaboré en réponse aux constatations de la mission de coordination et de validation de l'OACI de décembre 2012 et au grave problème de sécurité décelé alors.
- (59) Lors d'une réunion à Bruxelles le 9 avril 2015, le conseiller du ministre des transports du Liban a informé la Commission et l'AESA de la création d'un comité des autorités de l'aviation civile. Il a également évoqué les propositions relatives à la séparation entre les fonctions de surveillance de la sécurité et les fonctions de prestation de services, qui sont actuellement toutes deux assurées par la DGAC du Liban. Il a par ailleurs donné de plus amples informations sur les mesures prises par la DGAC en collaboration avec l'OACI. L'équipe de sécurité du bureau régional de l'OACI a effectué une mission en mars 2015 pour vérifier l'état d'avancement des actions visant à remédier au grave problème de sécurité.
- (60) De septembre 2014 à mars 2015, dans le cadre du suivi du projet MASC (Mediterranean Aviation Safety Cell), la Commission a fourni, via l'AESA, une assistance technique à la DGAC du Liban pour la mise en œuvre des normes de sécurité internationales. Elle a ainsi aidé la DGAC du Liban à mettre en œuvre les mesures correctives, à améliorer ses procédures internes, ses manuels et guides pratiques, ainsi que sa structure organisationnelle.
- (61) Les informations de sécurité disponibles ne permettent pas d'imposer une interdiction ou des restrictions d'exploitation aux transporteurs aériens certifiés au Liban. Toutefois, la Commission a considéré que la situation devait continuer de faire l'objet d'un suivi attentif. Il convient de poursuivre les discussions avec les autorités libanaises conformément à l'article 3, paragraphe 2, du règlement (CE) n° 473/2006.
- (62) 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 de l'Union des transporteurs aériens qui font l'objet d'une interdiction d'exploitation au sein de l'Union pour y inclure des transporteurs aériens du Liban.
- (63) Si des informations pertinentes quant à la sécurité devaient indiquer l'existence de risques imminents en matière de sécurité dus au non-respect de normes de sécurité internationales, la Commission pourrait être contrainte de prendre de nouvelles mesures en vertu du règlement (CE) n° 2111/2005.

Transporteurs aériens de la Libye

- (64) La Commission continue à être préoccupée par la situation en matière de sécurité aérienne en Libye. Le gouvernement reconnu par l'Union a désigné une nouvelle autorité compétente, l'autorité de l'aviation civile en Libye (AACL). Certaines tâches liées à la sécurité aérienne, telles que l'émission d'avis aux navigants (NOTAM), ont été assignées par l'AACL aux autorités compétentes d'autres États. Toutefois, la précédente autorité compétente, à savoir la «Libyan Civil Aviation Authority» (LYCAA) continue à fonctionner et à émettre des NOTAM en plus de ceux émis au nom de l'AACL. La sécurité aérienne pourrait en être affectée, car les NOTAM émis par ces organisations, s'ils concernent le même espace aérien ou les mêmes aérodromes, pourraient contenir des informations contradictoires.
- (65) La Commission a pris contact avec l'AACL mais n'a pas reçu d'informations utiles et vérifiables concernant la situation actuelle en matière de surveillance de l'aviation civile ou de sécurité aérienne en Libye.
- (66) En raison du manque de clarté et de stabilité de la situation en Libye et des capacités limitées dont dispose la LCAA pour effectuer une surveillance satisfaisante des transporteurs aériens libyens et maîtriser les risques imminents en matière de sécurité, il est estimé que la LYCAA n'est pas en mesure de respecter ses obligations internationales en matière de sécurité aérienne.
- (67) 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 de l'Union 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 Libye.

Transporteurs aériens de Madagascar

- (68) Les discussions avec les autorités compétentes de Madagascar, Aviation Civile de Madagascar («ACM») se sont poursuivies activement afin de suivre les progrès accomplis par ces autorités pour garantir que la surveillance en matière de sécurité de tous les transporteurs aériens certifiés à Madagascar s'effectue dans le respect des normes de sécurité internationales.
- (69) La Commission, assistée par l'AESA, a organisé une réunion de concertation le 28 avril 2015 avec ACM et des représentants du transporteur aérien *Air Madagascar*. Lors de cette réunion, ACM et le transporteur aérien ont fourni des informations sur les progrès réalisés dans la mise en œuvre des plans de mesures correctives et préventives qu'ils ont respectivement entrepris pour répondre aux préoccupations de sécurité soulevées au cours de la mission d'évaluation de l'UE à Madagascar en février 2014.
- (70) En particulier, ACM a fait le point sur les progrès accomplis dans le domaine de la formation de ses inspecteurs, dans le cadre du programme d'assistance technique de l'OACI (SAFE), et a estimé que les inspecteurs actuellement qualifiés avaient reçu, au moment de la réunion, environ 65 % de la formation nécessaire pour permettre à ACM d'atteindre un niveau de performance acceptable dans l'exercice de ses obligations de surveillance. Tandis que la mise en œuvre du programme de surveillance de 2014 avait bénéficié de l'aide de tierces parties, ACM est convaincue que le programme de surveillance de 2015 démontrera sa capacité à exercer ses obligations de surveillance. ACM a également fait savoir qu'elle avait récemment décidé de suspendre le certificat d'exploitation aérienne des transporteurs aériens *Aeromarine*, *Henri Fraïse Fils Transport Aérien* et *Insolite Travel Fl* ainsi que l'agrément de l'organisme de formation «École Nationale d'Enseignement de l'Aéronautique et de la Météorologie». ACM a enfin souligné que l'évaluation à distance, par l'OACI, des éléments critiques 1 à 5 d'un système de supervision de la sécurité était en cours et que cette évaluation devrait s'achever en juillet 2015.
- (71) En sus des informations sur son plan de mesures préventives et correctives, le transporteur aérien *Air Madagascar* a fourni les dernières précisions en ce qui concerne l'évolution de sa flotte, et a signalé en particulier que l'acquisition d'un troisième aéronef de type ATR 72-600 était en cours d'examen et que les deux aéronefs de type Boeing 737-300 devaient être remplacés par des aéronefs de type Boeing 737-700 au cours du quatrième trimestre de 2015.
- (72) La Commission a pris note des informations fournies par ACM et le transporteur aérien *Air Madagascar*. Elle salue les progrès qu'ils ont réalisés dans la mise en place de nouveaux procédés ou l'amélioration de ceux qui existent. Toutefois, la Commission insiste fortement sur la nécessité pour les deux organisations d'avoir la capacité de

mettre en œuvre efficacement ces processus. La Commission recommande de progresser pas à pas et d'éviter que des procédures ne soient mises en œuvre que partiellement, comme cela a été constaté au cours de la visite d'évaluation de l'Union à Madagascar en février 2014.

- (73) Le 8 mai 2015, ACM a informé la Commission que le transporteur aérien *Air Madagascar* avait demandé l'ajout de l'appareil de type Airbus A 340-300 immatriculé 5R-EAA à la liste des aéronefs de la compagnie figurant déjà à l'annexe B du règlement (CE) n° 474/2006.
- (74) Le 29 mai 2015, le ministre du tourisme, des transports et de la météorologie de Madagascar a exprimé le souhait de voir la situation des deux aéronefs de type Airbus A 340-300 réévaluée lors de la réunion du comité de la sécurité aérienne de juin 2015. Toutefois, si la réévaluation de l'éventuelle suppression du transporteur aérien *Air Madagascar* de l'annexe B du règlement (CE) n° 474/2006 n'a pas pu être achevée avant la réunion de juin 2015, il apporterait son soutien à la demande, formulée par le transporteur aérien *Air Madagascar*, d'inclure l'aéronef de type Airbus A 340-300 immatriculé 5R-EAA à l'annexe B du règlement (CE) n° 474/2006.
- (75) Compte tenu de la gravité des constatations effectuées à l'occasion de la mission d'évaluation de l'UE à Madagascar en février 2014, la Commission considère que les conditions permettant une telle inclusion ne diffèrent pas, en substance, des conditions qui doivent être réunies pour supprimer le transporteur aérien *Air Madagascar* de l'annexe B du règlement (CE) n° 474/2006. L'examen des informations présentées après la réunion du 28 avril 2014 par ACM et le transporteur aérien *Air Madagascar* à l'appui de l'inclusion de l'aéronef de type Airbus A 340-300 immatriculé 5R-EAA à l'annexe B du règlement (CE) n° 474/2006 ne démontre pas que ces conditions sont remplies.
- (76) 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 de l'Union 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 Madagascar.

Transporteurs aériens de la République islamique de Mauritanie

- (77) Le 24 février 2015, une réunion technique a été organisée à Bruxelles entre la Commission, l'AESA, plusieurs États membres et les autorités de l'aviation civile de la Mauritanie, l'Agence nationale de l'aviation civile, ainsi que le transporteur aérien *Mauritania Airlines International* (MAI). L'Agence nationale de l'aviation civile a présenté la situation en matière de sécurité en Mauritanie et son plan national de sécurité, en mettant en évidence les bons résultats de l'audit de l'OACI couronnant un niveau élevé de mise en œuvre effective des normes de sécurité internationales. MAI a expliqué de quelle manière il répondait aux récentes constatations des inspections SAFA et a annoncé qu'il allait entamer la procédure d'enregistrement pour l'audit IOSA. MAI a confirmé que, pour des raisons économiques, il avait cessé de desservir certaines destinations de l'Union et qu'il entendait développer un réseau régional en coopération avec un transporteur aérien de l'Union. Par conséquent, MAI a également décidé de modifier la composition de sa flotte afin d'exploiter des aéronefs plus petits selon une plus grande fréquence de vols.
- (78) La dernière analyse de l'AESA dans le cadre du programme SAFA indique une amélioration, en ce sens que moins de constatations ont été faites lors des contrôles SAFA dans l'Union, bien que certains États membres aient souligné que l'introduction d'un nouveau type d'aéronef dans la flotte de MAI, l'Embraer ERJ 145, ne se soit pas déroulée de manière satisfaisante. L'audit préalable IOSA s'est déroulé à Nouakchott du 10 au 14 mars 2015. L'Agence nationale de l'aviation civile et MAI ont fourni à la Commission les résultats préliminaires de cet audit préalable. Sur cette base, il apparaît que la mise en œuvre des normes de sécurité internationales est acceptable et qu'aucun élément n'indique l'existence de manquements particulièrement alarmants en matière de sécurité.
- (79) 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 de l'Union 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 islamique de Mauritanie.

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

Transporteurs aériens du Mozambique

- (81) Une mission de coordination et de validation de l'OACI a eu lieu en novembre et en décembre 2014 afin de valider les progrès réalisés dans la mise en œuvre du plan de mesures correctives des autorités compétentes en matière d'aviation civile au Mozambique, l'Instituto de Aviação Civil de Moçambique (IACM). La mission de coordination et de validation de l'OACI couvrait les domaines de la réglementation de l'aviation civile au Mozambique, l'organisation interne de l'IACM, les aérodromes et aides au sol et les services de navigation aérienne au Mozambique. Le rapport sur cette mission de coordination et de validation de l'OACI a été publié sur le site web de l'OACI le 5 mai 2015.
- (82) Reconnaissant les progrès accomplis par l'IACM dans la rectification des manquements décelés par l'OACI ainsi que les efforts faits par l'IACM pour achever l'établissement d'un système de transport aérien conforme aux normes de sécurité internationales, il avait été envisagé qu'une mission d'évaluation de la sécurité de l'Union puisse avoir lieu en 2015.
- (83) La mission d'évaluation de l'Union au Mozambique a eu lieu en avril 2015, avec la participation d'experts de la Commission, de l'AESA et d'États membres. Les domaines évalués ont été la législation primaire relative à l'aviation et la réglementation de l'aviation civile, l'organisation interne de l'IACM, l'octroi de licences au personnel, la formation du personnel, ainsi que la surveillance de la navigabilité et de l'exploitation des aéronefs.
- (84) La mission d'évaluation de l'Union a clairement fait savoir que le cadre juridique en place présentait un certain nombre de divergences par rapport aux normes de sécurité internationales. La loi de base sur l'aviation révisée, qui comporte les modifications qui résoudront ces divergences, est en attente de l'approbation du gouvernement. Une réglementation juridique et technique spécifique est en place mais elle manque d'exhaustivité et de cohérence. Les statuts révisés de l'IACM, qui lui confèrent l'autonomie financière et opérationnelle nécessaire et résolvent les manquements constatés dans ce domaine, attend également l'approbation gouvernementale. Si la plupart des recrutements sont achevés et que certaines des modifications organisationnelles prévues ont été réalisées, une part importante de la mise en œuvre qui doit s'ensuivre doit encore être menée à son terme.
- (85) La mission d'évaluation de l'Union a également décelé des faiblesses et des manquements dans différents domaines de travail de l'IACM, notamment l'octroi de licences au personnel, la formation du personnel, ainsi que le contrôle de la navigabilité et de l'exploitation des aéronefs. Chez les trois opérateurs qui ont fait l'objet d'une visite à titre d'échantillon pertinent, l'équipe d'évaluateurs de l'Union a fait les constats suivants: lacunes importantes dans la tenue des registres, manuels inadéquats, mécanismes organisationnels flous et pratiques d'entretien laissant à désirer. Si certains de ces manquements relèvent entièrement de la responsabilité de l'exploitant, bon nombre d'entre eux peuvent être considérés comme des signes de manque de contrôle adéquat de la part de l'autorité.
- (86) Par ailleurs, l'IACM s'est montré fermement résolu à continuer d'œuvrer à son objectif final de parvenir à un système de transport aérien conforme aux normes de sécurité internationales. Il continue de bénéficier pleinement du soutien et de l'aval du gouvernement. Toutefois, l'IACM aura également besoin d'orientations professionnelles, impartiales et compétentes pour la période à venir. La Commission prépare, en collaboration avec l'AESA et l'IACM, la fourniture de ce type d'assistance technique, en vue de contribuer à combler les lacunes restantes et de conclure le processus de renforcement des capacités internes nécessaires pour parvenir à la durabilité.
- (87) La mission d'évaluation de l'Union a permis à la Commission de conclure que, si l'IACM a montré des progrès significatifs dans la mise en œuvre des normes de sécurité internationales, il subsiste d'importantes faiblesses dans le système de surveillance de la sécurité au Mozambique. La capacité de l'IACM de superviser les activités de l'aviation civile au Mozambique n'a, à ce stade, pas encore atteint un niveau suffisant au regard des normes de sécurité internationales. Il n'y a donc pas d'éléments de preuve suffisants pour étayer une décision visant à assouplir l'interdiction d'exploitation de tous les transporteurs aériens certifiés au Mozambique.
- (88) 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 de l'Union 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 Mozambique.

Transporteurs aériens des Philippines

- (89) En mars 2010, tous les transporteurs aériens certifiés dans la République des Philippines ont été inscrits à l'annexe A du règlement (CE) n° 474/2006 ⁽¹⁾, compte tenu des preuves avérées de l'incapacité des autorités responsables de la surveillance de ces transporteurs aériens à traiter les manquements en matière de sécurité. Il n'y avait pas non plus de preuves suffisantes de la conformité des transporteurs aériens certifiés dans la République des Philippines avec les normes et pratiques internationales recommandées en matière de sécurité.
- (90) En juillet 2013, le transporteur aérien *Philippine Airlines* a été retiré de l'annexe A du règlement (CE) n° 474/2006 ⁽²⁾. En avril 2014, le transporteur aérien *Cebu Pacific Air* a également été retiré de l'annexe A du règlement (CE) n° 474/2006 ⁽³⁾. Ces deux décisions étaient fondées sur la mission d'évaluation sur place de l'Union de juin 2013, sur l'amélioration de la surveillance de ces transporteurs aériens en matière de sécurité assurée par l'autorité de l'aviation civile des Philippines (CAAP) et sur la capacité de ces transporteurs aériens de se conformer effectivement aux normes de sécurité internationales. En avril 2014, l'Administration fédérale de l'aviation des États-Unis a en outre annoncé sa décision de relever le statut de conformité des Philippines de la catégorie 2 à la catégorie 1 suite à son programme d'évaluation de la sécurité aérienne internationale.
- (91) Le 10 mars 2015, des consultations techniques ont eu lieu entre les experts de la Commission, de l'AESA, d'un État membre et des représentants de haut niveau de la CAAP, ainsi que trois transporteurs aériens certifiés aux Philippines, à savoir *Zest Airways Inc. (Dbn 'Air Asia Zest')*, *Air Philippines Corporation* et *South East Asian Airlines (SEAir) Inc.* La CAAP a présenté les améliorations structurelles en cours, notamment la réorganisation de son service d'inspection des normes de vol, et a détaillé la formation de ses inspecteurs. Par ailleurs, la CAAP a fourni des précisions sur ses activités de surveillance en matière de sécurité concernant les transporteurs aériens *Air Asia Zest*, *Air Philippines Corporation* et *South East Asian Airlines (SEAir) Inc.* En ce qui concerne la surveillance en matière de sécurité assurée par la CAAP, les détails présentés lors de cette réunion portaient notamment sur le programme régulier d'inspections annuelles minimales obligatoires pour chaque transporteur, ainsi que sur des détails spécifiques aux activités de surveillance relatives à chacun d'eux. Lors de la réunion, la CAAP a également présenté l'état d'avancement de la mise en œuvre du programme national de sécurité des Philippines. Elle a notamment présenté des informations spécifiques en ce qui concerne le programme national philippin de sécurité sur les pistes, y compris le programme connexe de formation et de sensibilisation. La CAAP a également présenté l'état d'avancement de l'enquête sur la sortie de piste d'un avion d'*Air Asia Zest* qui a eu lieu le 30 décembre 2014.
- (92) Lors des consultations techniques du 10 mars 2015, *Air Asia Zest*, *Air Philippines Corporation* et *South East Asian Airlines (SEAir) Inc* ont chacun expliqué leur mode de fonctionnement. Les informations fournies par chaque transporteur aérien comportaient des détails sur la structure organisationnelle et le fonctionnement de leurs services de sécurité et de qualité respectifs: informations sur leur flotte actuelle, réduction des préoccupations de sécurité propres à chaque transporteur aérien et dispositions en matière d'assurance de la qualité interne. En outre, chaque transporteur a présenté ses programmes de suivi des données de vol.
- (93) Sur la base des éléments présentés au cours de ces consultations techniques, une mission d'évaluation sur place de l'Union a été effectuée aux Philippines en avril 2015. Des experts de la Commission, de l'AESA et des États membres y ont. Cette mission a eu lieu dans les locaux de la CAAP et, à titre d'échantillon, auprès de plusieurs transporteurs aériens certifiés aux Philippines, à savoir *Air Asia Inc*, *Air Asia Zest*, *Air Philippines Corporation*, *Island Aviation Inc*, *Magnum Air (Skyjet) Inc*, *South East Asian Airlines (SEAir) Inc* et *South East Asian Airlines (SEAIR) International*.
- (94) Un des éléments de preuve présentés lors de la mission d'évaluation sur place de l'Union était que le service d'inspection des normes de vol dispose de 173 agents directement chargés des activités de certification et de surveillance. Les éléments de preuve issus de l'échantillon ont permis de confirmer que les inspecteurs de l'exploitation et de la maintenance étaient suffisamment expérimentés pour assurer une surveillance effective et qu'ils avaient reçu une formation officielle en ce qui concerne leurs responsabilités en matière de surveillance. Pour assister ses inspecteurs dans l'exercice de leurs pouvoirs de contrôle, la CAAP a produit un manuel qui comprend des listes de vérification structurées, des documents d'orientation techniques élaborés par la CAAP, des formulaires d'inspection et des documents de référence en matière de surveillance.

⁽¹⁾ Règlement d'exécution (UE) n° 273/2010 de la Commission du mardi 30 mars 2010 (JO L 84 du 31.3.2010, p. 25). Voir notamment les considérants (74) à (87) dudit règlement.

⁽²⁾ Règlement d'exécution (UE) n° 659/2013 de la Commission du mercredi 10 juillet 2013 (JO L 190 du 11.7.2013, p. 54). Voir notamment les considérants (80) à (94) dudit règlement.

⁽³⁾ Règlement d'exécution (UE) n° 368/2014 de la Commission du jeudi 10 avril 2014 (JO L 108 du 11.4.2014, p. 16). Voir notamment les considérants (102) à (119) dudit règlement.

- (95) Les éléments probants présentés par la CAAP lors de la mission d'évaluation sur place de l'Union comprenaient le fait que, pour aider à la programmation des inspections annuelles minimales obligatoires, la CAAP utilise une base de données CASORT (rapports et suivi concernant la supervision de la sécurité dans le domaine de l'aviation civile). Pour permettre aux inspecteurs nationaux d'établir un calendrier de contrôle structuré, la CAAP publie des «orientations sur le programme national de surveillance et d'inspection». Ce document comprend des options pour des inspections ciblées en cas d'insuffisance d'un titulaire de certificat de transporteur aérien (CTA). En ce qui concerne la certification et le renouvellement du CTA, la CAAP a publié un «manuel de certification des transporteurs aériens et d'administration». Pendant la visite d'évaluation de l'Union, les dossiers de certification de renouvellement CTA de 9 transporteurs aériens certifiés par la CAAP, comprenant tous les transporteurs aériens certifiés inspectés par l'équipe d'évaluation de l'Union, ont été sélectionnés à titre d'échantillon. En outre, des inspecteurs de la CAAP chargés d'activités de surveillance spécifiques ont fait l'objet d'une observation. Il ressort de cette observation que la planification et la mise en œuvre de ces activités sont satisfaisantes.
- (96) À titre d'échantillon pertinent des transporteurs aériens certifiés aux Philippines, sept compagnies aériennes ont été inspectées au cours de la mission d'évaluation sur place de l'Union. Cet échantillon comprenait les quatre plus grands transporteurs aériens certifiés aux Philippines, qui doivent encore être inscrits à l'annexe A du règlement (CE) n° 474/2006. La visite visait à vérifier dans quelle mesure ils respectaient les normes de sécurité internationales. En outre, la visite, sur la base des critères communs fixés à l'annexe du règlement (CE) n° 2111/2005, visait à évaluer la volonté et la capacité de chacun de ces transporteurs aériens à combler les lacunes en matière de sécurité. La principale conclusion de l'inspection de ces transporteurs aériens est qu'il n'y a pas de manque de volonté et généralement pas de problème de capacité à combler les lacunes en matière de sécurité.
- (97) Suite à la mission d'évaluation sur place de l'Union, en ce qui concerne les critères communs fixés à l'annexe du règlement (CE) n° 2111/2005, il a été conclu que l'autorité de l'aviation civile des Philippines est désireuse et capable de combler les lacunes en matière de sécurité et de mettre en œuvre et, le cas échéant, de faire appliquer les normes de sécurité internationales applicables, y compris la réglementation des Philippines relative à l'aviation civile.
- (98) La CAAP a été entendue par le comité de la sécurité aérienne le 10 juin 2015. À cette occasion, à titre d'échantillon pertinent, trois transporteurs aériens certifiés aux Philippines ont également été entendus (*Air Asia Zest*, *Air Philippines Corporation* et *Cebgo Inc*, anciennement *South East Asian Airlines (SEAir) Inc*).
- (99) La CAAP a présenté au comité la structure organisationnelle actuelle de son service d'inspection des normes de vol, a transmis des détails sur son personnel affecté à des tâches de surveillance de la sécurité et a fourni une vue d'ensemble de l'activité aéronautique aux Philippines. Elle a indiqué être responsable de la surveillance de 36 titulaires d'un CTA, dont neuf qu'elle a classés comme exploitants d'aéronefs gros porteurs. La CAAP a également fourni un aperçu de la surveillance qu'elle a prévue pour 2015 en ce qui concerne les trois transporteurs aériens qui ont participé à l'audition. Par ailleurs, la CAAP a souligné sa volonté, en tant qu'autorité compétente des Philippines, de continuer à appliquer sa feuille de route d'amélioration continue.
- (100) Dans sa présentation, la CAAP a fourni une synthèse de son plan de mesures correctives en ce qui concerne les observations formulées par l'équipe d'évaluation de l'UE au cours de la mission d'évaluation sur place de l'Union. Les mesures correctives présentées concernaient notamment certains points prioritaires, tels que le renforcement du programme de formation des inspecteurs de la CAAP, l'amélioration de l'infrastructure informatique, la poursuite des mesures visant à améliorer les compétences de ses inspecteurs ainsi que l'engagement à poursuivre ses travaux de normalisation de la supervision de la sécurité. Par ailleurs, la CAAP a fourni des précisions en ce qui concerne l'amélioration des infrastructures, y compris les mesures liées à son programme national de sécurité sur les pistes.
- (101) *Air Philippines Corporation* a présenté en détail sa structure organisationnelle, ses projets concernant sa flotte aérienne et les détails de son système de gestion de la sécurité. Il a rendu compte de la structure de ses réunions de sécurité, de l'établissement de rapports et de la gestion de la sécurité, de son programme de surveillance des données de vol, y compris de la manière dont elle assure le suivi continu des mesures d'atténuation. *Air Philippines Corporation* a fourni des détails sur sa fonction d'assurance de la sécurité et l'application des procédures de gestion des changements. En outre, le transporteur aérien a rendu compte de ses actions de suivi des observations formulées au cours de la mission d'évaluation sur place de l'Union.
- (102) *Cebgo Inc* a présenté les caractéristiques de sa structure de gestion, de son système de gestion de la sécurité, de son programme de prévention des accidents et de sécurité des vols, de son programme de gestion des données de vol, de son système de gestion de la qualité et du contrôle de la navigabilité et de la maintenance. Ont notamment été mentionnés ses objectifs de sécurité pour 2015 et des éléments de preuve de son processus d'élaboration des rapports de sécurité. *Cebgo Inc* a rendu compte de ses cinq grandes priorités en matière de sécurité et des mesures prises. En outre, le transporteur aérien a synthétisé ses actions de suivi des observations formulées au cours de la mission d'évaluation sur place de l'Union.

- (103) *Air Asia Zest* a présenté les caractéristiques de sa flotte, de sa structure organisationnelle et de son service de gestion de la qualité et de la sécurité. Ont notamment été mentionnés ses objectifs élevés en matière de sécurité, son processus d'élaboration de rapports en matière de sécurité et son programme d'analyse des données de vol, ainsi que ses cinq grandes priorités en matière de sécurité. En outre, le transporteur aérien a synthétisé ses actions de suivi des observations formulées au cours de la mission d'évaluation sur place de l'Union.
- (104) Sur la base de toutes les informations disponibles, y compris les résultats de la mission d'évaluation sur place de l'Union et les informations fournies lors de l'audition devant le comité de la sécurité aérienne, la Commission considère que la CAAP a accompli des progrès durables sur une période continue. Elle reconnaît également qu'il n'y a pas eu de manque de volonté de la CAAP pour dialoguer de manière continue avec la Commission, et que la CAAP fait preuve de transparence lorsqu'elle admet qu'elle doit poursuivre l'amélioration de ses procédures de surveillance et de supervision de la sécurité. Il est estimé que la CAAP a la capacité de s'acquitter de ses responsabilités en ce qui concerne la surveillance des transporteurs aériens certifiés aux Philippines. Lors de l'audition devant le comité de la sécurité aérienne, la CAAP s'est engagée à participer pleinement à un dialogue continu sur la sécurité avec la Commission, y compris en assistant à des réunions supplémentaires si et lorsque la Commission le juge nécessaire.
- (105) La Commission a constaté que l'ensemble des trois transporteurs aériens certifiés aux Philippines qui avaient, à titre d'échantillon pertinent, été invités à l'audition devant le comité de la sécurité aérienne, présentaient un niveau satisfaisant et étaient tous en mesure d'apporter des précisions en ce qui concerne la sécurité de leurs activités respectives. La Commission considère comme suffisantes les preuves de la conformité des transporteurs aériens certifiés dans la République des Philippines avec les normes et pratiques internationales recommandées en matière de sécurité.
- (106) Par conséquent, conformément aux critères communs fixés à l'annexe du règlement (CE) n° 2111/2005, il est jugé nécessaire de modifier la liste de l'Union des transporteurs aériens qui font l'objet d'une interdiction d'exploitation au sein de l'Union pour retirer tous les transporteurs aériens certifiés dans la République des Philippines de la liste de l'annexe A du règlement (CE) n° 474/2006.
- (107) Les États membres continueront de contrôler le respect effectif, par tous les transporteurs aériens des Philippines, 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 de sécurité internationales 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

- (108) 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 exerçant leurs activités dans l'Union, notamment en accordant la priorité aux inspections au sol à effectuer sur certains transporteurs aériens de la Fédération de Russie conformément au règlement (UE) n° 965/2012.
- (109) Le 23 mars 2015, la Commission, assistée de l'AESA, a rencontré des représentants de l'Agence fédérale du transport aérien (FATA) de la Fédération de Russie. L'objectif de cette réunion était d'examiner les performances des transporteurs aériens russes en matière de sécurité lors des inspections au sol SAFA, pour la période comprise entre le 10 mars 2014 et le 9 mars 2015, et d'identifier les dossiers qui exigent une attention particulière. Au cours de la réunion, la FATA s'est engagée à donner suite à certains cas de non-respect qui n'avaient pas encore été corrigés de façon appropriée et à informer la Commission de la situation avant la fin du mois de mai.
- (110) La FATA a informé la Commission que, en raison de l'expansion du système SAFA, celui-ci surveille les performances SAFA des transporteurs aériens russes dans certains pays tiers également. La FATA a également fait savoir qu'elle avait nommé de nouveaux inspecteurs de sécurité pour prendre en charge les transporteurs aériens qui ont des problèmes en suspens, à la suite d'inspections menées dans le cadre du programme SAFA. La FATA a exprimé l'espoir que cette surveillance continue d'améliorer la rapidité de réaction et la qualité des mesures correctives prises par les opérateurs. La FATA a également informé la Commission sur les dernières suspensions et révocations de certificats des transporteurs aériens sous leur responsabilité.
- (111) Sur la base des informations disponibles, la Commission n'a pas jugé nécessaire 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.

- (112) 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 de l'Union 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.
- (113) Les États membres continueront de contrôler le respect effectif, par les transporteurs aériens de la Fédération de Russie, des normes de sécurité internationales en accordant la priorité aux inspections au sol à effectuer en vertu du règlement (UE) n° 965/2012.
- (114) Si ces inspections devaient déceler l'existence d'un risque imminent en matière de sécurité dû au non-respect des normes de sécurité applicables, la Commission pourrait être contrainte de prendre des mesures à l'égard des transporteurs aériens de la Fédération de Russie conformément au règlement (CE) n° 2111/2005.

Transporteurs aériens du Soudan

- (115) Sur la base des contacts réguliers entre l'autorité de l'aviation civile du Soudan (SCAA) et la Commission, il s'avère que la SCAA a réalisé des progrès satisfaisants en ce qui concerne ses activités de surveillance des transporteurs aériens certifiés au Soudan. La SCAA a également informé la Commission que certains transporteurs aériens avaient bien progressé dans la mise en œuvre des normes de sécurité internationales.
- (116) La SCAA a accepté de recevoir une mission d'évaluation sur place de l'Union en octobre 2015. Cette visite d'évaluation est prévue afin de vérifier les informations fournies par la SCAA et de recueillir des informations complémentaires pour étayer une décision éventuelle en ce qui concerne les transporteurs aériens certifiés au Soudan. Il n'y a à l'heure actuelle pas assez d'informations disponibles pour étayer une décision en ce qui concerne les transporteurs aériens certifiés au Soudan.
- (117) 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 de l'Union 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 de Thaïlande

- (118) Un audit complet a été effectué en janvier 2015 au Royaume de Thaïlande par l'OACI, selon la méthode de surveillance continue dans le cadre du programme universel d'évaluation de la surveillance de la sécurité. Il en résulte que globalement, la mise en œuvre effective des normes de sécurité internationales en Thaïlande est bien inférieure à la moyenne mondiale. Sur la base des résultats de l'audit, l'OACI a soulevé un grave problème de sécurité concernant la certification des opérateurs aériens, y compris l'autorisation de procédures opérationnelles spécifiques. Le département de l'aviation civile («DCA») en Thaïlande a présenté un plan de mesures correctives à l'OACI pour remédier aux manquements constatés.
- (119) Le DCA a pris contact avec l'Union européenne et l'AESA pour demander une assistance technique à l'appui de la résolution des manquements relevés par l'OACI. Une mission d'assistance technique a été effectuée par l'AESA en Thaïlande en avril 2015 et une assistance et une coopération techniques supplémentaires seront fournies dans les mois à venir.
- (120) Sur la base des résultats de l'audit de l'OACI et des recommandations de la mission d'assistance technique, le DCA thaïlandais, ainsi que le transporteur aérien *Thai Airways International*, ont été invités à Bruxelles pour des consultations techniques afin de recueillir des informations supplémentaires sur les mesures correctives à court, moyen et long terme prises par le DCA. Le DCA thaïlandais et *Thai Airways International* ont accueilli favorablement cette invitation et ont fourni de manière transparente toutes les informations demandées avant la réunion.
- (121) Lors de la consultation technique, qui a eu lieu le 3 juin 2015, le DCA et *Thai Airways International* ont montré une volonté claire de dialoguer et de fournir autant d'informations que possible. Le DCA a souligné que le gouvernement de la Thaïlande est tout à fait conscient de l'importance de la sécurité de l'aviation civile et qu'il s'est engagé à fournir les moyens nécessaires pour améliorer le système de surveillance de la sécurité du DCA, qui sera bientôt réorganisé pour devenir l'autorité de l'aviation civile de la Thaïlande, avec un budget considérablement renforcé.

- (122) *Thai Airways International* a présenté d'une manière claire son système de gestion de la sécurité et de la qualité. Le transporteur aérien a démontré qu'il était en mesure d'assurer un niveau suffisant de conformité avec les normes de sécurité internationales.
- (123) La Commission considère que les informations de sécurité disponibles ne permettent pas d'imposer une interdiction ou des restrictions d'exploitation aux transporteurs aériens certifiés en Thaïlande. Toutefois, elle considère que la situation devrait continuer de faire l'objet d'un suivi attentif.
- (124) 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 de l'Union des transporteurs aériens qui font l'objet d'une interdiction d'exploitation au sein de l'Union en ce qui concerne les transporteurs aériens de la Thaïlande.
- (125) Les États membres doivent continuer de contrôler le respect effectif des normes de sécurité applicables en accordant la priorité aux inspections au sol à effectuer sur les transporteurs aériens certifiés en Thaïlande en vertu du règlement (UE) n° 965/2012.
- (126) Si des informations pertinentes quant à la sécurité devaient indiquer l'existence de risques imminents en matière de sécurité dus au non-respect de normes de sécurité internationales, la Commission pourrait être contrainte de prendre de nouvelles mesures en vertu du règlement (CE) n° 2111/2005.

Transporteurs aériens du Yémen

- (127) Par lettre du 10 avril 2015, la Commission s'est informée auprès de l'autorité de l'aviation civile et de la météorologie (CAMA) du Yémen sur la question de savoir si la détérioration des conditions de sécurité au Yémen affectait la capacité de la CAMA à assurer la surveillance de la sécurité des transporteurs aériens certifiés au Yémen.
- (128) Le 18 mai 2015, le transporteur aérien *Yemen Airways* («*Yemenia*») a fait savoir à la Commission qu'il avait suspendu ses activités à la fin du mois de mars 2015 en raison de la détérioration de la situation au Yémen. En outre, cette communication de *Yemenia* indiquait que ses aéronefs étaient entreposés dans différents lieux en dehors du Yémen. Dans une lettre du 1^{er} juin 2015, la CAMA a informé la Commission que les aéronefs de *Yemenia* ne se trouvaient plus au Yémen et que la CAMA comptait se concerter avec les autorités aéronautiques des États où les aéronefs sont actuellement entreposés en ce qui concerne ses responsabilités en matière de surveillance de la sécurité. Dans cette même lettre, la CAMA indiquait également qu'en raison de la détérioration des conditions de sécurité au Yémen, l'activité aérienne était actuellement réduite dans le pays.
- (129) Sur la base des informations transmises par la CAMA et *Yemenia*, il a été conclu que, si la situation devait continuer à faire l'objet d'un suivi attentif, il n'y avait pas d'éléments de preuve suffisants pour étayer une décision d'interdiction à l'égard des transporteurs aériens certifiés au Yémen en ce moment.
- (130) 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 de l'Union 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 Yémen.
- (131) Les États membres doivent continuer de contrôler le respect effectif des normes de sécurité applicables en accordant la priorité aux inspections au sol à effectuer sur les transporteurs aériens certifiés au Yémen en vertu du règlement (UE) n° 965/2012.

Transporteurs aériens de la Zambie

- (132) Le 25 février 2015, une réunion technique a été organisée avec la participation de représentants de haut niveau de l'autorité de l'aviation civile de la Zambie (ZCAA), la Commission, l'AESA et les États membres. La ZCAA a donné une présentation exhaustive et transparente des mesures prises au cours de l'année écoulée en ce qui concerne son développement, le recrutement de son personnel, l'élaboration d'une réglementation relative à l'aviation civile en Zambie et l'amélioration de la surveillance des transporteurs aériens.

- (133) Il apparaît que la ZCAA a bien progressé dans la résolution d'un certain nombre de problèmes soulevés par l'OACI et qu'elle a établi une base solide pour la poursuite du développement du système de surveillance de la sécurité de l'aviation civile en Zambie. Toutefois, d'importants efforts restent à faire dans la plupart des huit éléments critiques de l'OACI qui constituent le système de surveillance de la sécurité de l'aviation civile.
- (134) La ZCAA a indiqué qu'elle poursuivrait ses travaux de mise en œuvre de normes de sécurité internationales. La Commission a l'intention de procéder à des évaluations complémentaires afin de déterminer s'il sera possible d'organiser une mission d'évaluation sur place de l'Union afin de vérifier la mise en œuvre de normes de sécurité internationales en Zambie, avant la fin du mois d'octobre 2015.
- (135) 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 de l'Union 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.

Considérations finales

- (136) En ce qui concerne les autres transporteurs aériens figurant actuellement sur la liste de l'Union, la Commission a vérifié s'il convient de mettre à jour la liste et a conclu que tel n'est pas le cas. 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 de l'Union des transporteurs aériens qui font l'objet d'une interdiction d'exploitation au sein de l'Union en ce qui concerne ces autres transporteurs aériens.
- (137) 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 dès lors indispensable, pour assurer la protection des informations sensibles et pour réduire au minimum les incidences commerciales, que les décisions prises par la Commission 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 au Journal officiel de l'Union européenne et entrent en vigueur le lendemain de leur publication.
- (138) Il y a donc lieu de modifier le règlement (CE) n° 474/2006 en conséquence.
- (139) 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 25 juin 2015.

*Par la Commission,
au nom du président,
Violeta BULC
Membre de la Commission*

ANNEXE A

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

Nom de personne morale du transporteur aérien figurant sur son CTA (et raison sociale si elle diffère)	Numéro de certificat de transporteur aérien (CTA) ou numéro de la licence d'exploitation	Code OACI de la compagnie aérienne	État de l'exploitant
BLUE WING AIRLINES	SRBWA-01/2002	BWI	Suriname
Tous les transporteurs aériens certifiés par les autorités de l'Afghanistan responsables de la surveillance réglementaire, notamment:			République islamique d'Afghanistan
ARIANA AFGHAN AIRLINES	AOC 009	AFG	République islamique d'Afghanistan
KAM AIR	AOC A 001	KMF	République islamique d'Afghanistan
PAMIR AIRLINES	Inconnu	PIR	République islamique d'Afghanistan
SAFI AIRWAYS	AOC 181	SFW	République islamique d'Afghanistan
Tous les transporteurs aériens certifiés par les autorités de l'Angola responsables de la surveillance réglementaire (à l'exception de TAAG Angola Airlines qui figure à l'annexe B), notamment:			République d'Angola
AEROJET	AO 008-01/11	TEJ	République d'Angola
AIR GICANGO	009	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

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

Nom de personne morale du transporteur aérien figurant sur son CTA (et raison sociale si elle diffère)	Numéro de certificat de transporteur aérien (CTA) ou numéro de la licence d'exploitation	Code OACI de la compagnie aérienne	État de l'exploitant
HELLANG	010	Inconnu	République d'Angola
HELIMALONGO	AO 005-01/11	Inconnu	République d'Angola
MAVEWA	016	Inconnu	République d'Angola
SONAIR	AO 002-01/10-SOR	SOR	République d'Angola
Tous les transporteurs aériens certifiés par les autorités du Bénin responsables de la surveillance réglementaire, notamment:			République du Bénin
AERO BENIN	PEA No 014/MDCTTTATP-PR/ ANAC/DEA/SCS	AEB	République du Bénin
AFRICA AIRWAYS	Inconnu	AFF	République du Bénin
ALAFIA JET	PEA No 014/ANAC/ MDCTTTATP-PR/DEA/SCS	Inconnu	République du Bénin
BENIN GOLF AIR	PEA No 012/MDCTTP-PR/ ANAC/DEA/SCS.	BGL	République du Bénin
BENIN LITTORAL AIRWAYS	PEA No 013/MDCTTTATP-PR/ ANAC/DEA/SCS	LTL	République du Bénin
COTAIR	PEA No 015/MDCTTTATP-PR/ ANAC/DEA/SCS	COB	République du Bénin
ROYAL AIR	PEA No 11/ANAC/MDCTTP-PR/ DEA/SCS	BNR	République du Bénin
TRANS AIR BENIN	PEA No 016/MDCTTTATP-PR/ ANAC/DEA/SCS	TNB	République du Bénin
Tous les transporteurs aériens certifiés par les autorités de la République du Congo responsables de la surveillance réglementaire, notamment:			République du Congo
AERO SERVICE	RAC06-002	RSR	République du Congo
CANADIAN AIRWAYS CONGO	RAC06-012	Inconnu	République du Congo
EMERAUDE	RAC06-008	Inconnu	République du Congo
EQUAFLIGHT SERVICES	RAC 06-003	EKA	République du Congo

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 de l'exploitant
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	STG	République du Congo
Tous les transporteurs aériens certifiés par les autorités de la République démocratique du Congo (RDC) responsables de la surveillance réglementaire, notamment:			République démocratique du Congo (RDC)
AIR FAST CONGO	409/CAB/MIN/ TVC/0112/2011	Inconnu	République démocratique du Congo (RDC)
AIR KASAI	409/CAB/MIN/ TVC/0053/2012	Inconnu	République démocratique du Congo (RDC)
AIR KATANGA	409/CAB/MIN/ TVC/0056/2012	Inconnu	République démocratique du Congo (RDC)
AIR TROPIQUES	409/CAB/MIN/ TVC/00625/2011	Inconnu	République démocratique du Congo (RDC)
BLUE AIRLINES	106/CAB/MIN/TVC/2012	BUL	République démocratique du Congo (RDC)
BLUE SKY	409/CAB/MIN/ TVC/0028/2012	Inconnu	République démocratique du Congo (RDC)
BUSY BEE CONGO	409/CAB/MIN/ TVC/0064/2010	Inconnu	République démocratique du Congo (RDC)
COMPAGNIE AFRICAINE D'AVIATION (CAA)	409/CAB/MIN/ TVC/0050/2012	Inconnu	République démocratique du Congo (RDC)
CONGO AIRWAYS	019/CAB/MIN/TVC/2015	Inconnu	République démocratique du Congo (RDC)
DAKOTA SPRL	409/CAB/MIN/ TVC/071/2011	Inconnu	République démocratique du Congo (RDC)
DOREN AIR CONGO	102/CAB/MIN/TVC/2012	Inconnu	République démocratique du Congo (RDC)
GOMAIR	409/CAB/MIN/ TVC/011/2010	Inconnu	République démocratique du Congo (RDC)

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 de l'exploitant
KIN AVIA	409/CAB/MIN/ TVC/0059/2010	Inconnu	République démocratique du Congo (RDC)
KORONGO AIRLINES	409/CAB/MIN/ TVC/001/2011	KGO	République démocratique du Congo (RDC)
MALU AVIATION	098/CAB/MIN/TVC/2012	Inconnu	République démocratique du Congo (RDC)
MANGO AIRLINES	409/CAB/MIN/ TVC/009/2011	Inconnu	République démocratique du Congo (RDC)
SERVE AIR	004/CAB/MIN/TVC/2015	Inconnu	République démocratique du Congo (RDC)
SERVICES AIR	103/CAB/MIN/TVC/2012	Inconnu	République démocratique du Congo (RDC)
SWALA AVIATION	409/CAB/MIN/ TVC/0084/2010	Inconnu	République démocratique du Congo (RDC)
TRANSAIR CARGO SERVICES	409/CAB/MIN/ TVC/073/2011	Inconnu	République démocratique du Congo (RDC)
WILL AIRLIFT	409/CAB/MIN/ TVC/0247/2011	Inconnu	République démocratique du Congo (RDC)
Tous les transporteurs aériens certifiés par les autorités de Djibouti responsables de la surveillance réglementaire, notamment:			Djibouti
DAALLO AIRLINES	Inconnu	DAO	Djibouti
Tous les transporteurs aériens certifiés par les autorités de Guinée équatoriale responsables de la surveillance réglementaire, notamment:			Guinée équatoriale
CEIBA INTERCONTINENTAL	2011/0001/MTTCT/DGAC/SOPS	CEL	Guinée équatoriale
CRONOS AIRLINES	2011/0004/MTTCT/DGAC/SOPS	Inconnu	Guinée équatoriale
PUNTO AZUL	2012/0006/MTTCT/DGAC/SOPS	Inconnu	Guinée équatoriale
TANGO AIRWAYS	Inconnu	Inconnu	Guinée équatoriale

Nom de personne morale du transporteur aérien figurant sur son CTA (et raison sociale si elle diffère)	Numéro de certificat de transporteur aérien (CTA) ou numéro de la licence d'exploitation	Code OACI de la compagnie aérienne	État de l'exploitant
Tous les transporteurs aériens certifiés par les autorités de l'Érythrée responsables de la surveillance réglementaire, notamment:			Érythrée
ERITREAN AIRLINES	AOC 004	ERT	Érythrée
NASAIR ERITREA	AOC 005	NAS	Érythrée
Tous les transporteurs aériens certifiés par les autorités de la République gabonaise responsables de la surveillance réglementaire (à l'exception d'Afrijet et de SN2AG qui figurent à l'annexe B), notamment:			République gabonaise
AFRIC AVIATION	010/MTAC/ANAC-G/DSA	EKG	République gabonaise
ALLEGIANCE AIR TOURIST	007/MTAC/ANAC-G/DSA	LGE	République gabonaise
NATIONALE REGIONALE TRANSPORT (N.R.T)	008/MTAC/ANAC-G/DSA	NRG	République gabonaise
SKY GABON	009/MTAC/ANAC-G/DSA	SKG	République gabonaise
SOLENTA AVIATION GABON	006/MTAC/ANAC-G/DSA	SVG	République gabonaise
TROPICAL AIR-GABON	011/MTAC/ANAC-G/DSA	Inconnu	République gabonaise
Tous les transporteurs aériens certifiés par les autorités de l'Indonésie responsables de la surveillance réglementaire (à l'exception de Garuda Indonesia, Airfast Indonesia, Ekspres Transportasi Antarbenua et Indonesia Air Asia), notamment:			République d'Indonésie
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

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 de l'exploitant
AVIASTAR MANDIRI	121 — 043	Inconnu	République d'Indonésie
AVIASTAR MANDIRI	135 — 029	VIT	République d'Indonésie
BATIK AIR	121 — 050	BTK	République d'Indonésie
CITILINK INDONESIA	121 — 046	CTV	République d'Indonésie
DABI AIR NUSANTARA	135 — 030	Inconnu	République d'Indonésie
DERAYA AIR TAXI	135 — 013	DRY	République d'Indonésie
DERAZONA AIR SERVICE	135 — 010	DRZ	République d'Indonésie
DIRGANTARA AIR SERVICE	135 — 014	DIR	République d'Indonésie
EASTINDO	135 — 038	ESD	République d'Indonésie
ELANG LINTAS INDONESIA	135 — 052	Inconnu	République d'Indonésie
ELANG NUSANTARA AIR	135 — 053	Inconnu	République d'Indonésie
ENGGANG AIR SERVICE	135 — 045	Inconnu	République d'Indonésie
ERSA EASTERN AVIATION	135 — 047	Inconnu	République d'Indonésie
GATARI AIR SERVICE	135 — 018	GHS	République d'Indonésie
HEAVY LIFT	135 — 042	Inconnu	République d'Indonésie
INDONESIA AIR ASIA EXTRA	121 — 054	Inconnu	République d'Indonésie
INDONESIA AIR TRANSPORT	121 — 034	IDA	République d'Indonésie
INTAN ANGKASA AIR SERVICE	135 — 019	Inconnu	République d'Indonésie
JAYAWIJAYA DIRGANTARA	121 — 044	JWD	République d'Indonésie
JOHNLIN AIR TRANSPORT	135 — 043	JLB	République d'Indonésie
KAL STAR	121 — 037	KLS	République d'Indonésie
KARTIKA AIRLINES	121 — 003	KAE	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 de l'exploitant
KOMALA INDONESIA	135 — 051	Inconnu	République d'Indonésie
KURA-KURA AVIATION	135 — 016	KUR	République d'Indonésie
LION MENTARI AIRLINES	121 — 010	LNI	République d'Indonésie
MANUNGGAL AIR SERVICE	121 — 020	MNS	République d'Indonésie
MARTABUANA ABADION	135 — 049	Inconnu	République d'Indonésie
MATTHEW AIR NUSANTARA	135 — 048	Inconnu	République d'Indonésie
MIMIKA AIR	135 — 007	Inconnu	République d'Indonésie
MY INDO AIRLINES	121 — 042	Inconnu	République d'Indonésie
NAM AIR	121 — 058	Inconnu	République d'Indonésie
NATIONAL UTILITY HELICOPTER	135 — 011	Inconnu	République d'Indonésie
NUSANTARA AIR CHARTER	121 — 022	SJK	République d'Indonésie
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
SMAC	135 — 015	SMC	République d'Indonésie
SRIWIJAYA AIR	121 — 035	SJY	République d'Indonésie
SURVEI UDARA PENAS	135 — 006	PNS	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 de l'exploitant
SURYA AIR	135 — 046	Inconnu	République d'Indonésie
TRANSNUSA AVIATION MANDIRI	121 — 048	TNU	République d'Indonésie
TRANSWISATA PRIMA AVIATION	135 — 021	TWT	République d'Indonésie
TRAVEL EXPRESS AVIATION SERVICE	121 — 038	XAR	République d'Indonésie
TRAVIRA UTAMA	135 — 009	TVV	République d'Indonésie
TRI MG INTRA ASIA AIRLINES	121 — 018	TMG	République d'Indonésie
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
Tous les transporteurs aériens certifiés par les autorités du Kazakhstan responsables de la surveillance réglementaire (à l'exception d'Air Astana qui figure à l'annexe B), notamment:			République du Kazakhstan
AIR ALMATY	AK-0483-13	LMY	République du Kazakhstan
ATMA AIRLINES	AK-0469-12	AMA	République du Kazakhstan
AVIA-JAYNAR/AVIA-ZHAYNAR	AK-0467-12	SAP	République du Kazakhstan
BEK AIR	AK-0463-12	BEK	République du Kazakhstan
BEYBARS AIRCOMPANY	AK-0473-13	BBS	République du Kazakhstan
BURUNDAYAVIA AIRLINES	KZ-01/001	BRY	République du Kazakhstan
COMLUX-KZ	KZ-01/002	KAZ	République du Kazakhstan
EAST WING	KZ-01/007	EWZ	République du Kazakhstan
EURO-ASIA AIR	AK-0472-13	EAK	République du Kazakhstan
FLY JET KZ	AK-0477-13	FJK	République du Kazakhstan
INVESTAVIA	AK-0479-13	TLG	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 de l'exploitant
IRTYSH AIR	AK-0468-13	MZA	République du Kazakhstan
JET AIRLINES	KZ-01/003	SOZ	République du Kazakhstan
KAZAIR JET	AK-0474-13	KEJ	République du Kazakhstan
KAZAIRTRANS AIRLINE	AK-0466-12	KUY	République du Kazakhstan
KAZAVIASPAS	AK-0484-13	KZS	République du Kazakhstan
PRIME AVIATION	AK-0478-13	PKZ	République du Kazakhstan
SCAT	KZ-01/004	VSV	République du Kazakhstan
ZHETYSU AIRCOMPANY	AK-0470-12	JTU	République du Kazakhstan
Tous les transporteurs aériens certifiés par les autorités de la République kirghize responsables de la surveillance réglementaire, notamment:			République kirghize
AIR BISHKEK (anciennement EASTOK AVIA)	15	EAA	République kirghize
AIR MANAS	17	MBB	République kirghize
AVIA TRAFFIC COMPANY	23	AVJ	République kirghize
CENTRAL ASIAN AVIATION SERVICES (CAAS)	13	CBK	République kirghize
HELI SKY	47	HAC	République kirghize
AIR KYRGYZSTAN	03	LYN	République kirghize
MANAS AIRWAYS	42	BAM	République kirghize
S GROUP INTERNATIONAL (anciennement S GROUP AVIATION)	45	IND	République kirghize
SKY BISHKEK	43	BIS	République kirghize
SKY KG AIRLINES	41	KGK	République kirghize
SKY WAY AIR	39	SAB	République kirghize
TEZ JET	46	TEZ	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 de l'exploitant
VALOR AIR	07	VAC	République kirghize
Tous les transporteurs aériens certifiés par les autorités du Liberia responsables de la surveillance réglementaire.			Liberia
Tous les transporteurs aériens certifiés par les autorités de la Libye responsables de la surveillance réglementaire, notamment:			Libye
AFRIQYAH AIRWAYS	007/01	AAW	Libye
AIR LIBYA	004/01	TLR	Libye
BURAQ AIR	002/01	BRQ	Libye
GHADAMES AIR TRANSPORT	012/05	GHT	Libye
GLOBAL AVIATION AND SERVICES	008/05	GAK	Libye
LIBYAN AIRLINES	001/01	LAA	Libye
PETRO AIR	025/08	PEO	Libye
Tous les transporteurs aériens certifiés par les autorités de la République du Mozambique responsables de la surveillance réglementaire, notamment:			République du Mozambique
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

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 de l'exploitant
KAY — KAYA AIRLINES, LDA	MOZ-09	KYY	République du Mozambique
LAM — LINHAS AÉREAS DE MOÇAMBIQUE S.A.	MOZ-01	LAM	République du Mozambique
MAKOND, LDA	MOZ-20	Inconnu	République du Mozambique
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
Tous les transporteurs aériens certifiés par les autorités du Népal responsables de la surveillance réglementaire, notamment:			République du Népal
AIR DYNASTY HELI. S.	035/2001	Inconnu	République du Népal
AIR KASTHAMANDAP	051/2009	Inconnu	République du Népal
BUDDHA AIR	014/1996	BHA	République du Népal
FISHTAIL AIR	017/2001	Inconnu	République du Népal
GOMA AIR	064/2010	Inconnu	République du Népal
MAKALU AIR	057A/2009	Inconnu	République du Népal
MANANG AIR PVT LTD	082/2014	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

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 de l'exploitant
SHREE AIRLINES	030/2002	SHA	République du Népal
SIMRIK AIR	034/2000	Inconnu	République du Népal
SIMRIK AIRLINES	052/2009	RMK	République du Népal
SITA AIR	033/2000	Inconnu	République du Népal
TARA AIR	053/2009	Inconnu	République du Népal
YETI AIRLINES DOMESTIC	037/2004	NYT	République du Népal
Tous les transporteurs aériens certifiés par les autorités de Sao Tomé-et-Principe responsables de la surveillance réglementaire, notamment:			Sao Tomé-et-Principe
AFRICA'S CONNECTION	10/AOC/2008	ACH	Sao Tomé-et-Principe
STP AIRWAYS	03/AOC/2006	STP	Sao Tomé-et-Principe
Tous les transporteurs aériens certifiés par les autorités de la Sierra Leone responsables de la surveillance réglementaire, notamment:			Sierra Leone
AIR RUM, LTD	INCONNU	RUM	Sierra Leone
DESTINY AIR SERVICES, LTD	INCONNU	DTY	Sierra Leone
HEAVYLIFT CARGO	INCONNU	Inconnu	Sierra Leone
ORANGE AIR SIERRA LEONE LTD	INCONNU	ORJ	Sierra Leone
PARAMOUNT AIRLINES, LTD	INCONNU	PRR	Sierra Leone
SEVEN FOUR EIGHT AIR SERVICES LTD	INCONNU	SVT	Sierra Leone
TEEBAH AIRWAYS	INCONNU	Inconnu	Sierra Leone
Tous les transporteurs aériens certifiés par les autorités du Soudan responsables de la surveillance réglementaire, notamment:			République du Soudan
ALFA AIRLINES	54	AAJ	République du Soudan
ALMAJAL AVIATION SERVICE	15	MGG	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 de l'exploitant
BADER AIRLINES	35	BDR	République du Soudan
BENTIU AIR TRANSPORT	29	BNT	République du Soudan
BLUE BIRD AVIATION	11	BLB	République du Soudan
DOVE AIRLINES	52	DOV	République du Soudan
ELIDINER AVIATION	8	DND	République du Soudan
FOURTY EIGHT AVIATION	53	WHB	République du Soudan
GREEN FLAG AVIATION	17	Inconnu	République du Soudan
HELEJETIC AIR	57	HJT	République du Soudan
KATA AIR TRANSPORT	9	KTV	République du Soudan
KUSH AVIATION	60	KUH	République du Soudan
MARSLAND COMPANY	40	MSL	République du Soudan
MID AIRLINES	25	NYL	République du Soudan
NOVA AIRLINES	46	NOV	République du Soudan
SUDAN AIRWAYS	1	SUD	République du Soudan
SUN AIR COMPANY	51	SNR	République du Soudan
TARCO AIRLINES	56	TRQ	République du Soudan
Tous les transporteurs aériens certifiés par les autorités de la Zambie responsables de la surveillance réglementaire, notamment:			Zambie
ZAMBEZI AIRLINES	Z/AOC/001/2009	ZMA	Zambie

ANNEXE B

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

Nom de personne morale du transporteur aérien figurant sur son CTA (et raison sociale si elle diffère)	Numéro de certificat de transporteur aérien (CTA)	Code OACI de la compagnie aérienne	État de l'exploitant	Type d'appareil faisant l'objet de la restriction	Numéros d'immatriculation et, si possible, numéros de série des appareils faisant l'objet de la restriction	État d'immatriculation
TAAG ANGOLA AIRLINES	001	DTA	République d'Angola	Toute la flotte sauf: 6 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-TEI, D2-TBF, D2-TBG, D2-TBH, D2-TBJ.	République d'Angola
AIR ASTANA ⁽¹⁾	AK-0475-13	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	Comores	Toute la flotte sauf: LET 410 UVP	Toute la flotte sauf: D6-CAM (851336)	Comores
AFRIJET BUSINESS SERVICE ⁽²⁾	002/MTAC/ANAC-G/DSA	ABS	République gabonaise	Toute la flotte sauf: 2 appareils de type Falcon 50, 2 appareils de type Falcon 900.	Toute la flotte sauf: TR-LGV; TR-LGY; TR-AFJ; TR-AFR	République gabonaise
NOUVELLE AIR AFFAIRES GABON (SN2AG)	003/MTAC/ANAC-G/DSA	NVS	République gabonaise	Toute la flotte sauf: 1 appareil de type Challenger CL-601, 1 appareil de type HS-125-800.	Toute la flotte sauf: TR-AAG, ZS-AFG.	République gabonaise; République d'Afrique du Sud
IRAN AIR ⁽³⁾	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

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

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 de l'exploitant	Type d'appareil faisant l'objet de la restriction	Numéros d'immatriculation et, si possible, numéros de série des appareils faisant l'objet de la restriction	État d'immatriculation
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: appareils de type Boeing B737, appareils de type ATR 72/42 et 3 appareils de type DHC 6-300.	Toute la flotte sauf: appareils appartenant à la flotte de Boeing B737, comme indiqué sur le CTA, appareils appartenant à la flotte ATR 72/42, comme indiqué sur le CTA; 5R-MGC, 5R-MGD, 5R-MGF.	République de Madagascar

(¹) 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.

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

(³) 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.