

RÈGLEMENT D'EXÉCUTION (UE) 2015/2322 DE LA COMMISSION**du 10 décembre 2015****modifiant le règlement (CE) n° 474/2006 établissant la liste communautaire des transporteurs aériens qui font l'objet d'une interdiction d'exploitation dans la Communauté****(Texte présentant de l'intérêt pour l'EEE)**

LA COMMISSION EUROPÉENNE,

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

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

considérant ce qui suit:

- (1) Le règlement (CE) n° 474/2006 de la Commission ⁽²⁾ a établi la liste communautaire des transporteurs aériens qui font l'objet d'une interdiction d'exploitation dans l'Union, visée au chapitre II du règlement (CE) n° 2111/2005.
- (2) Conformément à l'article 4, paragraphe 3, du règlement (CE) n° 2111/2005, certains États membres et l'Agence européenne de la sécurité aérienne (ci-après l'«AESA») ont communiqué à la Commission des informations qui sont pertinentes pour la mise à jour de ladite liste. Des informations pertinentes ont également été communiquées par certains pays tiers. Sur la base de ces informations, il y a lieu d'actualiser la liste communautaire.
- (3) La Commission a informé tous les transporteurs aériens concernés soit directement, soit par l'intermédiaire des autorités responsables de leur surveillance réglementaire, des faits et considérations essentiels qui serviraient de fondement à une décision de leur imposer une interdiction d'exploitation dans l'Union ou de modifier les conditions d'une interdiction d'exploitation imposée à un transporteur aérien qui figure sur la liste communautaire.
- (4) La Commission a donné aux transporteurs aériens concernés la possibilité de consulter les documents fournis par les États membres, de lui soumettre des commentaires par écrit et de faire un exposé oral à la Commission et au comité institué par le règlement (CEE) n° 3922/1991 du Conseil ⁽³⁾ (le «comité de la sécurité aérienne»).
- (5) La Commission a tenu le comité de la sécurité aérienne informé des discussions conjointes en cours, dans le cadre du règlement (CE) n° 2111/2005 et du règlement (CE) n° 473/2006 de la Commission ⁽⁴⁾, avec les autorités compétentes et des transporteurs aériens des États suivants: Botswana, République de Guinée, Inde, Indonésie, Iran, Iraq, Kazakhstan, Liban, Madagascar, Mozambique, Népal, Philippines, Soudan, Taïwan, Thaïlande et Zambie. La Commission a également fourni des informations au comité de la sécurité aérienne sur la situation en matière de sécurité aérienne en Géorgie, en Libye, à Sao Tomé-et-Principe, au Tadjikistan et au Yémen et sur les 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 son programme universel d'évaluation de la surveillance de la sécurité (ci-après l'«USOAP»). À cette occasion, les

⁽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).

États membres ont été invités à accorder la priorité aux inspections au sol sur des transporteurs aériens titulaires d'une licence dans des États où l'OACI a relevé de graves problèmes de sécurité ou dans des États dont le régime de surveillance en matière de sécurité présente de graves manquements selon les conclusions de l'AESA. Outre les discussions entamées par la Commission au titre du règlement (CE) n° 2111/2005, la priorité accordée aux inspections au sol permettra d'obtenir des informations supplémentaires sur les performances en matière de sécurité des transporteurs aériens titulaires d'une licence dans ces États.

- (7) L'AESA a également présenté à la Commission et au comité de la sécurité aérienne les conclusions de l'analyse des inspections au sol effectuées dans le cadre du programme d'évaluation de la sécurité des aéronefs étrangers («SAFA») conformément aux dispositions du règlement (UE) n° 965/2012 de la Commission ⁽¹⁾.
- (8) De plus, l'AESA a tenu la Commission et le comité de la sécurité aérienne informés des projets d'assistance technique menés dans des États concernés par des mesures ou faisant l'objet d'un suivi au titre du règlement (CE) n° 2111/2005. Elle a fourni des informations concernant les plans et les demandes d'assistance technique et de coopération accrues afin de développer les capacités administratives et techniques des autorités de l'aviation civile, en vue de contribuer à résoudre les cas de non-conformité aux normes internationales applicables en matière d'aviation civile. Dans ce cadre, 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» («SCAN») de l'OACI, des informations sur l'assistance technique fournie par l'Union et ses États membres afin d'améliorer la sécurité aérienne dans le monde entier.
- (9) Eurocontrol a fait le point, pour la Commission et le comité de la sécurité aérienne, sur la mise en place de la fonction d'alerte SAFA et sur les dernières statistiques en date sur les messages d'alerte relatifs aux transporteurs aériens faisant l'objet d'une interdiction d'exploitation.

Transporteurs aériens de l'Union

- (10) À la suite de l'analyse, par l'AESA, d'informations recueillies lors d'inspections au sol effectuées sur 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. Malte a informé la Commission et le comité de la sécurité aérienne de certaines mesures qu'elle avait prises en ce qui concerne plusieurs transporteurs aériens maltais et l'Estonie a rendu compte de la situation du transporteur aérien AS Avies. Avant la réunion du comité de la sécurité aérienne, la Grèce a fourni des informations sur certaines mesures qu'elle avait prises en ce qui concerne plusieurs transporteurs aériens grecs.
- (11) Les États membres ont réaffirmé que, 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, ils étaient prêts à intervenir en conséquence.

Transporteurs aériens du Botswana

- (12) Dans une lettre du 27 août 2015, l'autorité de l'aviation civile du Botswana (ci-après la «CAAB») a fourni des informations sur l'état d'avancement de la résolution des graves problèmes de sécurité et autres constatés par l'OACI. La CAAB a démontré qu'elle a accompli de nouveaux progrès en ce qui concerne la mise en œuvre des normes de sécurité internationales. La CAAB coopère avec le bureau régional de l'OACI afin de bénéficier d'une assistance accrue en vue de la résolution des graves problèmes de sécurité et autres. La CAAB a invité l'OACI à effectuer une mission de coordination et de validation avant la fin de l'année 2015 afin de vérifier que les graves problèmes de sécurité ont été résolus.
- (13) L'amélioration de la mise en œuvre des normes de sécurité internationales et les informations disponibles en matière de sécurité ne permettent pas de décider d'imposer une interdiction ou des restrictions d'exploitation à des transporteurs aériens certifiés au Botswana. Toutefois, la Commission considère que la situation devrait continuer de faire l'objet d'un suivi attentif.
- (14) Par conséquent, sur la base des critères communs fixés à l'annexe du règlement (CE) n° 2111/2005, il est estimé qu'il n'y a pas lieu, à ce stade, de modifier la liste communautaire des transporteurs aériens qui font l'objet d'une interdiction d'exploitation au sein de l'Union pour y inclure des transporteurs aériens du Botswana.

⁽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).

Transporteurs aériens de la République de Guinée

- (15) Ainsi qu'il avait été convenu lors de la réunion technique tenue avec la Commission à Bruxelles en janvier 2013, les autorités compétentes de la République de Guinée, à savoir la Direction nationale de l'aviation civile (ci-après la «DNAC»), ont régulièrement communiqué à la Commission des informations sur le processus actuel de mise en œuvre du plan de mesures correctives approuvé par l'OACI en décembre 2012, ainsi que sur toutes les activités s'y rapportant.
- (16) Le dernier rapport sur l'évolution de la situation présenté par la DNAC, reçu par la Commission le 10 août 2015, décrit les activités et les évolutions les plus récentes concernant la mise en œuvre du plan de mesures correctives, qui se concentrent actuellement sur l'état d'avancement du processus de certification des transporteurs aériens et l'immatriculation des aéronefs. Tous les certificats de transporteur aérien (ci-après «CTA») en vigueur jusqu'alors ont été suspendus à la fin du mois de mars 2013. La procédure complète de certification aux normes de l'OACI (en cinq phases) des transporteurs aériens *Eagle Air* et *PROBIZ Guinée* est terminée et ces transporteurs aériens ont obtenu leur CTA, respectivement le 10 avril 2015 (CTA n° 1/DNAC/2015) et le 4 août 2015 (CTA n° 2/DNAC/2015). Quatre autres transporteurs aériens, à savoir *Konair*, *Sahel Aviation Guinée*, *Fly Nimba Airlines* et *Ijet Aviation*, ont également entamé le processus de certification.
- (17) L'immatriculation des aéronefs a progressé et la DNAC a indiqué que cinq nouveaux appareils ont été ajoutés au registre des aéronefs.
- (18) La mise en œuvre progressive du plan de mesures correctives, conformément à ce qui a été approuvé par l'OACI en décembre 2012, ainsi que les données disponibles en matière de sécurité ne justifient pas, à l'heure actuelle, de décider d'imposer une interdiction ou des restrictions d'exploitation à des transporteurs aériens certifiés en République de Guinée. Toutefois, la situation devrait continuer de faire l'objet d'un suivi attentif.
- (19) Par conséquent, sur la base des critères communs fixés à l'annexe du règlement (CE) n° 2111/2005, il est estimé qu'il n'y a pas lieu, à ce stade, de modifier la liste communautaire des transporteurs aériens qui font l'objet d'une interdiction d'exploitation au sein de l'Union pour y inclure des transporteurs aériens de la République de Guinée.
- (20) 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

- (21) Le 20 octobre 2015, des consultations techniques ont eu lieu entre la Commission, l'AESA, des États membres et des représentants de la direction générale de l'aviation civile de l'Inde (ci-après la «DGAC indienne») et du transporteur aérien *Air India*. La DGAC indienne a fourni des précisions en ce qui concerne les mesures d'amélioration durable qu'elle continue de mettre en œuvre en ce qui concerne sa capacité de surveillance de la sécurité. Les consultations techniques ont également été l'occasion d'examiner avec la DGAC indienne les liens entre les transporteurs aériens indiens et le programme SAFA.
- (22) Ces consultations ont clairement montré que, même si la DGAC indienne a mis en œuvre certaines mesures pour s'assurer de la durabilité des améliorations apportées jusqu'à présent en matière de sécurité aérienne, la nécessité de poursuivre l'action dans différents domaines a été mise en évidence. Par ailleurs, la DGAC indienne utilise la base de données SAFA afin de surveiller les performances des transporteurs aériens indiens dans le cadre du programme SAFA. Cela ressort notamment de la déclaration de la DGAC indienne selon laquelle elle a rencontré, en juin 2015, des représentants d'*Air India* afin d'examiner les procédures existantes au sein de la compagnie en ce qui concerne la manière dont celle-ci gère ses performances dans le cadre du programme SAFA.
- (23) *Air India* a fourni un aperçu de son système de gestion de la sécurité, une synthèse des informations statistiques SAFA par flotte, des exemples de sa stratégie de communication concernant son programme de gestion de la sécurité et des précisions quant à la procédure SAFA qu'elle a mise en place dans un but d'amélioration permanente.
- (24) Par lettres du 29 octobre 2015, faisant suite aux consultations techniques, la Commission a rappelé à la DGAC indienne un certain nombre de messages, notamment que les performances des transporteurs aériens indiens dans le cadre du programme SAFA devraient faire l'objet d'un suivi plus attentif. La Commission a également indiqué à *Air India* que les progrès concernant la gestion de la procédure SAFA doivent être démontrés par les

performances de la compagnie dans le cadre du programme SAFA. Tant la DGAC indienne qu'*Air India* ont été informées de la responsabilité qui incombe à l'AESA, en vertu du règlement (UE) n° 452/2014 de la Commission ⁽¹⁾ («partie TCO»), de procéder à des évaluations de la sécurité des exploitants de pays tiers, ainsi que du fait que les performances dans le cadre du programme SAFA sont l'un des éléments essentiels dont l'AESA tient compte lorsqu'elle procède à ces évaluations.

- (25) La Commission a pris note des informations fournies par la DGAC indienne et *Air India*. Il a été estimé qu'à cette occasion, aucune interdiction ou restriction d'exploitation ne s'impose à l'égard des transporteurs aériens certifiés en Inde, mais que de nouvelles consultations techniques demeurent nécessaires afin de faire en sorte que les questions de sécurité puissent faire l'objet de discussions en permanence.
- (26) Par conséquent, sur la base des critères communs fixés à l'annexe du règlement (CE) n° 2111/2005, il est estimé qu'il n'y a pas lieu, à ce stade, de modifier la liste communautaire des transporteurs aériens qui font l'objet d'une interdiction d'exploitation au sein de l'Union pour y inclure des transporteurs aériens de l'Inde.
- (27) La Commission a l'intention de poursuivre ses consultations officielles avec la DGAC indienne, en application des dispositions de l'article 3, paragraphe 2, du règlement (CE) n° 473/2006.
- (28) 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

- (29) Les consultations avec les autorités compétentes de l'Indonésie, à savoir la direction générale de l'aviation civile de l'Indonésie (ci-après la «DGAC indonésienne»), se poursuivent en vue de suivre les progrès accomplis par la DGAC indonésienne pour faire en sorte que la surveillance de la sécurité de tous les transporteurs aériens certifiés en Indonésie soit mise en conformité avec les normes de sécurité internationales. À la suite de l'audit effectué par l'OACI en mai 2014, la DGAC indonésienne a parachevé son plan de mesures correctives et le met actuellement en application. À la demande de la DGAC indonésienne, une réunion technique a été organisée le 29 octobre entre la Commission, l'AESA, certains États membres et la DGAC indonésienne ainsi que les transporteurs aériens *Citilink*, *Lion Air* et *Batik Air*. Cette réunion a montré que les mesures correctives nécessaires pour corriger les manquements constatés lors de précédents audits sont en cours d'élaboration, mais que ces mesures ne sont encore qu'à des stades divers de mise en œuvre. La principale faiblesse signalée réside dans la conduite des inspections des transporteurs aériens et des aéronefs. Les procédures à mettre en œuvre à cette fin existent, mais elles ne sont pas toujours suivies en pratique. Le nombre de manquements constatés lors des inspections reste faible et la communication des résultats aux compagnies faisant l'objet d'inspections n'est pas toujours effectuée conformément aux procédures applicables. Des procédures appropriées de suivi des constatations font défaut, le suivi effectif des constatations demeure insuffisant et les délais ne sont pas respectés, ni même toujours imposés. La DGAC indonésienne doit gérer quelque 59 CTA et un certain nombre de transporteurs aériens concernés se développent à un rythme très rapide. Il est essentiel que la DGAC indonésienne s'adapte à ces évolutions.
- (30) Le transporteur aérien *Citilink* a présenté l'évolution de la compagnie et la gestion de la sécurité en son sein. La croissance de la compagnie continue, avec environ huit nouveaux appareils par an, tandis que les systèmes et procédures semblent peu à peu se stabiliser. L'analyse des données de vol s'est améliorée et la compagnie est consciente des risques opérationnels. Le système de gestion de la sécurité a été mis en place, mais il doit encore être perfectionné, notamment en ce qui concerne le faible taux de notification d'incidents et événements.
- (31) *Lion Air* et *Batik Air* ont fait un exposé conjoint, étant donné que toutes deux sont membres de *Lion Air Group*. La croissance de ces deux compagnies aériennes demeure considérable, et il est prévu que chacune dispose d'environ dix nouveaux appareils en 2016 et d'un nombre comparable de nouveaux appareils au cours des années suivantes. Les principaux défis auxquels sont confrontés ces transporteurs aériens sont le recrutement et la formation d'un personnel suffisant dans tous les domaines. Les deux transporteurs aériens ont présenté leurs plans pour la formation des équipages de conduite et pour le recrutement et la formation des autres catégories de personnel. Le niveau minimal de qualification requis pour les pilotes nouvellement recrutés ainsi que les conditions de promotion au rang de commandant de bord chez *Lion Air* sont relativement peu exigeants, eu égard aux défis fréquemment posés par l'environnement opérationnel. En conséquence, et en raison de la croissance rapide du transporteur aérien, *Lion Air* compte un nombre élevé de pilotes relativement peu expérimentés. Cela pourrait avoir un lien avec le grand nombre d'approches non stabilisées et le risque élevé d'incidents à l'atterrissage (atterrissages brutaux, sorties de piste). Par exemple, un aéronef du transporteur aérien *Batik Air* a effectué une sortie de piste le 6 novembre 2015. En ce qui concerne cet incident particulier, la DGAC indonésienne et le transporteur aérien *Batik Air* ont pris des mesures immédiates afin d'enquêter de manière

⁽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 (JO L 133 du 6.5.2014, p. 12).

appropriée sur l'incident et de prendre des mesures d'atténuation. En outre, le système de suivi des données de vol s'est amélioré et conduit à des résultats et améliorations appréciables en matière de sécurité. Le système de gestion de la sécurité semble bien développé et la notification des incidents et événements a récemment également commencé à s'améliorer, mais la mise en œuvre effective et l'identification des dangers doivent encore être améliorées. La réunion a fait clairement apparaître que la croissance rapide et la relative inexpérience des équipages de conduite constituent des menaces pour *Lion Air* et *Baltic Air*.

- (32) La DGAC indonésienne a été invitée à une audition devant le comité de la sécurité aérienne le 25 novembre 2015. Elle a répété les observations présentées lors de la réunion technique du 29 octobre 2015. Ses déclarations ont concerné le programme de surveillance continue et le système de gestion des constatations. Les résultats de la surveillance exercée sur les quatre transporteurs aériens indonésiens qui sont actuellement exemptés de l'interdiction générale imposée aux transporteurs aériens indonésiens, ainsi que sur les trois transporteurs aériens présents lors de l'audition, ont été exposés. La DGAC indonésienne a également présenté l'état d'avancement du système de gestion des risques en matière de sécurité. Elle a invité la Commission à effectuer une mission de vérification sur place. Une telle mission sera l'occasion de passer en revue les progrès accomplis et de déterminer le degré de mise en œuvre effective des normes de sécurité internationales auprès de l'autorité et des transporteurs aériens.
- (33) Les transporteurs aériens *Citilink*, *Lion Air* et *Batik Air* ont décrit l'état d'avancement et la mise en œuvre de leur système de gestion de la sécurité, d'une manière largement conforme à la présentation qu'ils en avaient faite au cours de la réunion technique du 29 octobre.
- (34) Dans une lettre du 22 octobre 2015, la DGAC indonésienne a informé la Commission que deux nouveaux transporteurs aériens avaient été certifiés depuis la dernière mise à jour, et plus précisément que le CTA n° 135-054 avait été délivré à *Alda Trans Papua* et le CTA n° 135-059 à *Weststar Aviation Indonesia*. La DGAC indonésienne n'a toutefois pas fourni d'éléments attestant que la surveillance de ces transporteurs aériens en matière de sécurité est assurée conformément aux normes de sécurité internationales. Dans cette même lettre, la DGAC indonésienne a informé la Commission que les CTA des transporteurs aériens *Pacific Royale Airways* (CTA n° 121-045), *Air Maleo* (CTA n° 121-041, opérations intérieures de fret uniquement), *Manunggal Air Service* (CTA n° 121-020), *Nusantara Buana Air* (CTA n° 135-041), *Survai Udara Penas* (Persero, CTA n° 135-006) et *Asconusa Air Transport* (CTA n° 135-022) leur avaient été retirés.
- (35) Bien que des progrès puissent être relevés depuis l'audit de l'OACI de mai 2014, et même depuis la réunion technique d'octobre, la vérification des améliorations constitue une condition préalable pour s'assurer de la confiance nécessaire avant d'envisager un nouvel assouplissement de l'interdiction d'exploitation imposée aux transporteurs aériens indonésiens. Par conséquent, une mission d'évaluation sur place de l'Union doit être organisée en 2016 afin de recueillir les informations nécessaires. À ce jour, cependant, il n'existe pas suffisamment d'éléments de preuve permettant de décider d'assouplir de nouveau l'interdiction d'exploitation imposée aux transporteurs aériens de l'Indonésie, y compris en ce qui concerne *Citilink*, *Lion Air* et *Batik Air*.
- (36) Par conséquent, sur la base des critères communs fixés à l'annexe du règlement (CE) n° 2111/2005, il est estimé qu'il y a lieu de modifier la liste communautaire des transporteurs aériens qui font l'objet d'une interdiction d'exploitation au sein de l'Union pour inscrire *Alda Trans Papua* et *Weststar Aviation* sur la liste figurant à l'annexe A du règlement (CE) n° 474/2006. Il y a lieu de supprimer *Pacific Royale Airways*, *Manunggal Air Service*, *Nusantara Buana Air*, *Survai Udara Penas* et *Asconusa Air Transport* de ladite annexe A.

Transporteurs aériens de l'Iran

- (37) Le 30 mars 2010, le transporteur aérien *Iran Air*, certifié par l'organisation de l'aviation civile de la République islamique d'Iran (ci-après la «CAOIRI»), a été inscrit sur la liste figurant à l'annexe B du règlement (CE) n° 474/2006. À la suite d'une mission d'évaluation sur place, les restrictions d'exploitation imposées à la flotte d'*Iran Air* ont été précisées le 5 juillet 2010.
- (38) *Iran Air* a pris contact avec la Commission et lui a fourni des informations sur sa flotte actuelle, ainsi que des documents permettant de les étayer. La compagnie a demandé que tous les aéronefs de type A320 soient exclus des restrictions d'exploitation, afin d'exploiter également ses récents appareils de type A320 au sein de l'Union. Selon les informations fournies par *Iran Air*, l'âge moyen de la flotte d'aéronefs A320 d'*Iran Air* est inférieur à l'âge moyen des aéronefs dont l'exploitation est autorisée dans l'Union. *Iran Air* fait également valoir que ces aéronefs peuvent être exploités de façon fiable. Toutefois, comme la vérification des éléments de preuve fournis n'a pu avoir lieu, il n'est pas possible, sur la base des informations dont la Commission dispose actuellement, d'ajouter de nouveaux appareils à la liste des appareils qu'*Iran Air* peut exploiter à destination de l'Union.

- (39) Selon le CTA d'*Iran Air*, le nombre d'aéronefs des types dont l'exploitation est autorisée au sein de l'Union a diminué. Il y a donc lieu de modifier en conséquence la liste des aéronefs exemptés figurant à l'annexe B du règlement (CE) n° 474/2006.
- (40) Par conséquent, sur la base des critères communs fixés à l'annexe du règlement (CE) n° 2111/2005, il est estimé qu'il y a lieu de modifier la liste communautaire des transporteurs aériens qui font l'objet d'une interdiction d'exploitation au sein de l'Union pour que l'annexe B du règlement (CE) n° 474/2006 corresponde à la flotte actuelle d'aéronefs d'*Iran Air*.

Transporteurs aériens de l'Iraq

- (41) L'AESA a écrit à l'autorité de l'aviation civile iraquienne (ci-après l'«ICAA») à quatre reprises entre le 13 juin 2014 et le 16 mars 2015 au sujet de problèmes de sécurité liés aux performances d'*Iraqi Airways* dans le cadre du programme SAFA. En ce qui concerne ces problèmes, les données SAFA mettent en évidence l'absence d'une analyse suffisante des causes profondes par *Iraqi Airways*.
- (42) *Iraqi Airways* a demandé à l'AESA une autorisation d'exploitant de pays tiers (ci-après «EPT») le 20 août 2014. L'AESA a évalué la demande d'*Iraqi Airways* conformément aux exigences applicables de la «partie TCO».
- (43) Dans son évaluation de la sécurité d'*Iraqi Airways* aux fins de l'autorisation d'EPT, l'AESA a fait état d'inquiétudes fondamentales en ce qui concerne l'incapacité d'*Iraqi Airways* à répondre aux problèmes de sécurité soulevés et à présenter en temps utile des documents liés à la sécurité. Par conséquent, l'AESA a conclu qu'une évaluation plus approfondie ne permettrait pas de délivrer une autorisation à *Iraqi Airways* et que cette dernière ne satisfaisait donc pas aux exigences applicables du règlement (UE) n° 452/2014. En conséquence, le 16 juillet 2015, l'AESA a rejeté la demande d'autorisation d'EPT présentée par *Iraqi Airways*, pour les raisons évidentes de sécurité décrites ci-dessus.
- (44) Le 28 septembre 2015, la Commission a écrit à l'ICAA. La lettre marquait l'ouverture de consultations officielles avec les autorités responsables de la surveillance réglementaire des transporteurs aériens certifiés en Iraq, conformément aux dispositions de l'article 3, paragraphe 2, du règlement (CE) n° 473/2006. Dans cette lettre, la Commission expliquait que l'ouverture de ces consultations officielles était notamment due aux performances d'*Iraqi Airways* en matière de sécurité dans le cadre du programme SAFA ainsi qu'à la décision négative de l'AESA faisant suite à la demande d'autorisation d'EPT présentée par *Iraqi Airways*.
- (45) Le 27 octobre 2015, la Commission a écrit à l'ICAA et à *Iraqi Airways* afin d'informer les deux parties que le cas d'*Iraqi Airways* avait été inscrit à l'ordre du jour de la réunion du comité de la sécurité aérienne du 24 au 26 novembre 2015 et que tant l'ICAA qu'*Iraqi Airways* auraient la possibilité d'être entendues devant ledit comité conformément au règlement (CE) n° 2111/2005.
- (46) Le 3 novembre 2015, une vidéoconférence s'est tenue entre la Commission, l'AESA, des États membres et des représentants de l'ICAA et d'*Iraqi Airways*. Au cours de cette vidéoconférence, l'ICAA a présenté une vue d'ensemble de ses fonctions, y compris les principes de base de son activité de surveillance de la sécurité. Les autres informations fournies par l'ICAA comprenaient une description d'ensemble de la surveillance exercée sur *Iraqi Airways* ainsi que de la manière dont l'ICAA assure le suivi des informations relatives au programme SAFA. La présentation faite par *Iraqi Airways* au cours de cette vidéoconférence ne donnait notamment qu'un aperçu très général de son système de gestion de la sécurité et de la qualité et des autres procédures liées à la sécurité.
- (47) L'ICAA et *Iraqi Airways* ont été entendues par le comité de la sécurité aérienne le 25 novembre 2015. L'ICAA a notamment indiqué qu'elle était chargée de la surveillance de sept titulaires d'un CTA, y compris *Iraqi Airways*. L'ICAA a également résumé les mesures prévues pour renforcer ses capacités. L'AESA a fourni des informations sur les problèmes de sécurité ayant motivé sa décision de refus d'une autorisation d'EPT.
- (48) *Iraqi Airways* a fait état de divers éléments, notamment des informations relatives à l'analyse et au suivi des rapports SAFA. L'exposé n'a pas fourni d'éléments de preuve suffisants du fonctionnement détaillé du système de gestion de la sécurité et de la qualité d'*Iraqi Airways*. Les informations fournies par *Iraqi Airways* n'étaient pas suffisantes, par nature, pour répondre pleinement aux problèmes de sécurité ayant motivé la décision négative de l'AESA rejetant la demande d'autorisation d'EPT présentée par *Iraqi Airways*.
- (49) Par conséquent, sur la base des critères communs fixés à l'annexe du règlement (CE) n° 2111/2005, il est estimé qu'il y a lieu de modifier la liste communautaire des transporteurs aériens qui font l'objet d'une interdiction d'exploitation au sein de l'Union pour inscrire le transporteur aérien *Iraqi Airways* sur la liste figurant à l'annexe A du règlement (CE) n° 474/2006.

- (50) Dès lors que cette inscription est une conséquence directe de la décision négative de l'AESA faisant suite à une demande d'autorisation d'EPT, la Commission entend réexaminer cette inscription dès que l'AESA l'aura informée qu'elle estime que les conditions d'une décision favorable de l'AESA à l'égard d'*Iraqi Airways* au titre de la «partie TCO» sont remplies.

Transporteurs aériens du Kazakhstan

- (51) Depuis juillet 2009, tous les transporteurs aériens certifiés au Kazakhstan, sauf un, font l'objet d'une interdiction totale d'exploitation, principalement en raison de l'incapacité de l'autorité chargée de la surveillance de la sécurité des transporteurs aériens certifiés au Kazakhstan, la commission de l'aviation civile du Kazakhstan (ci-après la «CAC»), à mettre en œuvre et à faire respecter les normes de sécurité internationales applicables. Une exception partielle a été faite pour le transporteur aérien *Air Astana*. *Air Astana* a été inscrite sur la liste figurant à l'annexe B du règlement (CE) n° 474/2006 et a été autorisée à exercer ses activités à destination de l'Union avec une partie de sa flotte, son niveau d'activités étant limité à celui existant à la date de l'inscription.
- (52) En 2014, suite à l'amélioration des informations issues du programme SAFA, *Air Astana* a été autorisée à augmenter le niveau de ses activités à destination de l'Union, mais seulement avec les types d'aéronefs dont l'exploitation était permise à destination de l'Union depuis 2009.
- (53) *Air Astana* a de nouveau été certifiée par la CAC en avril 2015, puis dans le cadre d'une vérification de la sécurité des procédures d'exploitation (ci-après «IOSA») de l'Association internationale du transport aérien («IATA») en mai 2015. Le transporteur aérien tient la Commission régulièrement informée de ses activités aériennes, de formation et de maintenance. L'audit d'*Air Astana* effectué par l'AESA en octobre 2015 dans le cadre de la «partie TCO» n'a apporté aucune preuve de violation des normes internationales. Il a été jugé qu'*Air Astana* était dotée d'un personnel suffisant et qu'elle était gérée de manière efficace par une équipe internationale de gestion compétente, associée à du personnel local. L'entreprise a mis au point une culture de la sécurité solide et crédible. L'équipe d'audit de l'AESA s'est par conséquent prononcée en faveur de l'octroi d'une autorisation d'EPT à *Air Astana*, sans constater de manquement.
- (54) Afin de fournir des informations actualisées sur les activités de surveillance de la sécurité au Kazakhstan, la CAC a été invitée à une audition lors de la réunion du comité de la sécurité aérienne du 24 novembre 2015. Elle a indiqué qu'un certain nombre d'actions sont en cours pour remédier aux manquements relevés par l'OACI en 2014 dans le cadre de la mission de coordination et de validation, y compris le grave problème de sécurité dans le domaine des opérations aériennes. Ces actions comprennent la mise en place d'un programme de formation pour les inspecteurs de la sécurité aérienne et l'amélioration des procédures relatives à la certification des transporteurs aériens et à la délivrance d'autorisations spéciales. En ce qui concerne le grave problème de sécurité, la CAC a indiqué que sa résolution n'est pas attendue avant la fin de l'année 2015 au plus tôt. En outre, en novembre 2015, les autorités compétentes du Kazakhstan ont signé un protocole d'accord avec un prestataire de services de conseil, afin d'accroître le niveau de mise en œuvre effective des normes de sécurité applicables au Kazakhstan. La CAC a également indiqué qu'en 2015, un total de douze exploitants soumis à sa surveillance ont été recertifiés, et que cinq CTA ont été retirés. Même s'il s'agit là d'évolutions favorables, une importante incertitude demeure quant au niveau de conformité des procédures de certification et d'autorisation des transporteurs aériens, ainsi qu'en ce qui concerne l'efficacité des mesures réglementaires mises en œuvre afin de faire face au grave problème de sécurité.
- (55) *Air Astana* a également été invitée à une audition lors de la réunion du comité de la sécurité aérienne du 24 novembre 2015. *Air Astana* a fourni des éléments montrant qu'elle a établi une procédure stable et efficace en matière de gestion de la sécurité, afin de faire face aux risques de sécurité, d'effectuer des analyses des causes profondes et de promouvoir une culture de la sécurité au sein de son organisation. Le transporteur aérien a démontré sa capacité à gérer les changements relatifs à l'étendue et au volume de ses activités d'une manière sûre et efficace. En outre, *Air Astana* a fait en sorte que la surveillance de sa flotte soit assurée conformément aux normes de sécurité internationales applicables.
- (56) Le transporteur aérien SCAT JSC, certifié au Kazakhstan, a demandé à être entendu par le comité de la sécurité aérienne, ce qui a eu lieu le 24 novembre 2015. Le transporteur aérien a satisfait à la certification IOSA. Selon les informations communiquées par SCAT JSC, plusieurs de ses appareils de type Boeing B-737 et B-757 sont immatriculés en Lituanie. Même si la Commission reconnaît les progrès accomplis par SCAT JSC, le transporteur aérien n'a pas apporté la preuve que ses opérations aériennes ainsi que le maintien de la navigabilité et l'entretien de ses aéronefs sont assurés dans le respect des normes de sécurité applicables.
- (57) Sur la base des informations dont dispose la Commission, y compris celles qui ont été communiquées lors de l'audition du 24 novembre 2015, il convient de conclure que le projet de réforme de la réglementation applicable à l'aviation civile au Kazakhstan progresse lentement. Toutefois, à titre de preuve de plus amples progrès, le grave problème de sécurité en suspens dans le domaine des opérations aériennes devrait être résolu avant qu'un assouplissement notable des restrictions actuellement appliquées aux transporteurs aériens soumis à la surveillance de la CAC autres qu'*Air Astana* puisse être envisagée.

- (58) Sur la base des informations dont dispose la Commission, des résultats positifs de l'audit d'*Air Astana* dans le cadre de la demande d'autorisation d'EPT et des explications que la compagnie a données lors de l'audition devant le comité de la sécurité aérienne, il convient de considérer que les conditions du maintien d'une interdiction partielle d'*Air Astana* ne sont plus remplies.
- (59) En ce qui concerne *SCAT JSC*, la Commission a l'intention d'examiner ce dossier plus avant, afin de veiller à ce que l'assouplissement futur éventuel de l'interdiction d'exploitation imposée à *SCAT JSC* n'entraîne pas de risques pour la sécurité des opérations dans l'Union.
- (60) Par conséquent, sur la base des critères communs fixés à l'annexe du règlement (CE) n° 2111/2005, il est estimé qu'il y a lieu de modifier la liste communautaire des transporteurs aériens qui font l'objet d'une interdiction d'exploitation au sein de l'Union pour supprimer *Air Astana* de l'annexe B du règlement (CE) n° 474/2006.
- (61) Les États membres doivent continuer de contrôler le respect effectif des normes de sécurité applicables en accordant la priorité aux inspections au sol à effectuer sur les appareils d'*Air Astana* en vertu du règlement (UE) n° 965/2012.

Transporteurs aériens du Liban

- (62) Les consultations avec les autorités compétentes du Liban, à savoir l'autorité de l'aviation civile libanaise (ci-après la «CAA libanaise»), continuent en vue de 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.
- (63) Le 4 novembre 2015, des représentants de la CAA libanaise et des transporteurs aériens *Middle East Airlines* et *Wings of Lebanon* ont participé à une réunion technique à Bruxelles avec la Commission et l'AESA, pour faire le point sur les progrès réalisés par la CAA libanaise, essentiellement en ce qui concerne la résolution du grave problème de sécurité, la création d'un conseil de l'autorité de l'aviation civile et la séparation des fonctions de surveillance de la sécurité des fonctions de prestation de services, qui relèvent actuellement les unes comme les autres de la CAA libanaise.
- (64) La CAA libanaise a fourni à l'OACI des informations supplémentaires en ce qui concerne le grave problème de sécurité et a présenté ces informations au cours de la réunion technique. La CAA libanaise a récemment invité l'OACI à contrôler les mesures correctives, mais cela n'a pas encore été fait. Il a été indiqué que sa direction de la sécurité des vols, responsable de la certification et de la surveillance des transporteurs aériens, bénéficie d'une situation plus indépendante au sein de la CAA libanaise, mais cela n'a pas été démontré par des éléments de preuve incontestables au cours de la réunion technique.
- (65) Le transporteur aérien *Middle East Airlines* a décrit son fonctionnement et ses modalités de gestion de la sécurité et il semble avoir une bonne maîtrise de ses procédures dans les domaines critiques pour la sécurité que sont les opérations aériennes, la formation des équipages, la gestion de la navigabilité et la gestion de la qualité et de la sécurité. L'AESA a fourni des informations sur les résultats fructueux d'une récente réunion tenue avec *Middle East Airlines* dans le cadre de la demande d'autorisation d'EPT présentée par cette compagnie. Ce transporteur aérien fait régulièrement procéder à des audits par des tiers, pour limiter les effets du manque de surveillance de la sécurité exercée par sa propre autorité et améliorer encore la mise en œuvre des normes de sécurité internationales.
- (66) Le transporteur aérien *Wings of Lebanon* a rendu compte de ses activités avec un seul appareil et des procédures de sécurité qu'il a mises en place. Les principaux responsables de ce transporteur aérien ont été récemment remplacés, ce qui a conduit à une amélioration des procédures opérationnelles en son sein et permis de commencer à mettre au point un système de gestion de la qualité dans de bonnes conditions.
- (67) Les améliorations du système de surveillance en matière de sécurité, bien qu'elles soient limitées, associées aux mesures d'atténuation prises par *Middle East Airlines* et aux données de sécurité disponibles, ne justifient pas, à ce stade, de décider d'imposer une interdiction ou des restrictions d'exploitation à des transporteurs aériens certifiés au Liban. Toutefois, afin d'assurer un suivi attentif de la situation, il convient de poursuivre les consultations avec les autorités libanaises en application des dispositions de l'article 3, paragraphe 2, du règlement (CE) n° 473/2006.
- (68) Par conséquent, sur la base des critères communs fixés à l'annexe du règlement (CE) n° 2111/2005, il est estimé qu'il n'y a pas lieu, à ce stade, de modifier la liste communautaire des transporteurs aériens qui font l'objet d'une interdiction d'exploitation au sein de l'Union pour y inclure des transporteurs aériens du Liban.

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

Transporteurs aériens de Madagascar

- (70) La Commission a poursuivi ses consultations avec l'autorité de l'aviation civile de Madagascar, Aviation Civile de Madagascar (ci-après «ACM»). À la demande d'ACM, une réunion a eu lieu à Bruxelles le 2 octobre 2015 entre, d'une part, la Commission, l'AESA et un État membre et, d'autre part, ACM et le transporteur aérien *Air Madagascar*.
- (71) Lors de cette réunion, ACM et *Air Madagascar* ont fourni des informations sur les progrès réalisés par les deux organisations en ce qui concerne les plans de mesures correctives et préventives qu'elles ont respectivement mis en œuvre pour remédier aux défaillances en matière de sécurité mentionnées aux considérants 66 à 74 du règlement d'exécution (UE) n° 390/2011. Tant ACM qu'*Air Madagascar* considèrent qu'il a été correctement remédié à ces défaillances en matière de sécurité; ACM a demandé la réévaluation des restrictions d'exploitation imposées à *Air Madagascar*.
- (72) La Commission a pris note des progrès décrits par ACM pour corriger les défaillances décelées par l'OACI ainsi que des informations fournies par ACM et le transporteur aérien *Air Madagascar* en ce qui concerne leurs plans de mesures correctives et préventives respectifs. S'il est vrai que des progrès ont été réalisés par ACM et le transporteur aérien *Air Madagascar*, même si l'on tient compte des progrès supplémentaires attendus, les conditions d'un assouplissement de l'interdiction partielle actuellement imposée à *Air Madagascar* ne sont toutefois pas remplies. La vérification du respect effectif des normes de sécurité internationales demeure nécessaire. ACM doit consolider son expérience en ce qui concerne les nouvelles procédures qu'elle a mises en œuvre. À cet égard, une mission d'évaluation sur place de l'Union à Madagascar peut être envisagée pour le premier trimestre de 2016. De plus, il n'existe pas actuellement suffisamment d'éléments de preuve justifiant un assouplissement quelconque des restrictions d'exploitation imposées aux transporteurs aériens de Madagascar.
- (73) Par conséquent, sur la base des critères communs fixés à l'annexe du règlement (CE) n° 2111/2005, il est estimé qu'il n'y a pas lieu, à ce stade, de modifier la liste communautaire des transporteurs aériens qui font l'objet d'une interdiction d'exploitation au sein de l'Union en ce qui concerne les transporteurs aériens de Madagascar.

Transporteurs aériens du Mozambique

- (74) La mission d'évaluation de l'Union qui a été effectuée en avril 2015 a permis à la Commission de conclure que, s'il est vrai que les autorités de l'aviation civile compétentes au Mozambique, à savoir l'Instituto de Aviação Civil de Moçambique (ci-après l'IACM), ont démontré que des progrès notables avaient été accomplis dans la mise en œuvre des normes de sécurité internationales, il subsistait d'importants manquements dans le système de surveillance de la sécurité au Mozambique. Il a par conséquent été décidé que la Commission, avec l'appui de l'AESA, fournirait une assistance technique à l'IACM, en vue de contribuer à résoudre les manquements qui subsistent et de conclure le processus de renforcement des capacités internes nécessaire pour parvenir à l'amélioration durable requise.
- (75) Un projet d'assistance technique de longue durée a été lancé le 12 octobre 2015 et durera jusqu'au début du mois de juin 2016. La première phase du projet a donné de premiers résultats. Un examen approfondi du cadre juridique et de la réglementation applicable en matière d'aviation a conduit à déterminer certaines corrections et améliorations qu'il conviendra d'adopter ultérieurement. Il est envisagé d'adapter aux spécificités du système de transport aérien du Mozambique les principes et la structure d'un certain nombre d'actes de droit de l'Union relatifs à l'aviation civile. Des efforts particuliers sont déployés afin de remédier de manière systématique à tous les manquements en suspens constatés par l'OACI dans le cadre du protocole USOP, en vue d'améliorer de façon notable le taux de mise en œuvre effective. Une série de contacts a eu lieu avec tous les transporteurs aériens existants et leur situation en matière de certification a été examinée. Un certain nombre de protocoles de coopération sont envisagés afin de renforcer certains des segments les plus fragiles de l'IACM. Le recensement de tous les processus et procédures internes de l'IACM qui nécessitent une réforme d'envergure a été entrepris.
- (76) Un projet d'assistance technique de courte durée a été lancé le 14 septembre 2015 et s'est terminé le 13 novembre 2015. Il comprenait une formation sur le terrain et des conseils sur la certification et la surveillance des aérodromes, en mettant en particulier l'accent sur le nouvel aéroport international de Nacala et sur l'actuel aéroport international de Beira.
- (77) Toutefois, 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. Par conséquent, il n'existe pas d'éléments de preuve justifiant de décider d'assouplir l'interdiction d'exploitation de tous les transporteurs aériens certifiés au Mozambique.

- (78) Selon une liste fournie par l'IACM le 5 novembre 2015, trois nouveaux transporteurs aériens ont été certifiés au Mozambique, à savoir *Ambassador Lda* (CTA MOZ-21), *Everett Aviation Lda* (CTA MOZ-18) et *Inaer Aviation Mozambique Lda* (CTA MOZ-19). L'IACM n'a toutefois pas été en mesure de fournir des éléments de preuve attestant que la surveillance de ces transporteurs aériens en matière de sécurité est assurée conformément aux normes de sécurité internationales. Par cette même liste, l'IACM a informé la Commission que les CTA des transporteurs aériens *Aero-Serviços Sarl* (CTA MOZ-08), *Emílio Air Charter Lda* (CTA MOZ-05) et *Unique Air Charter Lda* (CTA MOZ-13), précédemment suspendus pendant le processus de recertification, leur avaient à présent été retirés, en raison de leur incapacité à mener à bien ce processus.
- (79) Par conséquent, sur la base des critères communs fixés à l'annexe du règlement (CE) n° 2111/2005, il est estimé qu'il y a lieu de modifier la liste communautaire des transporteurs aériens qui font l'objet d'une interdiction d'exploitation au sein de l'Union pour inscrire les transporteurs aériens *Ambassador Lda*, *Everett Aviation Lda* et *Inaer Aviation Mozambique Lda* sur la liste figurant à l'annexe A du règlement (CE) n° 474/2006 et pour supprimer les transporteurs aériens *Aero-Serviços Sarl*, *Emílio Air Charter Lda* et *Unique Air Charter Lda* de ladite annexe A.

Transporteurs aériens du Népal

- (80) La Commission a poursuivi ses discussions avec l'autorité de l'aviation civile du Népal (ci-après la «CAAN») pour déterminer la capacité de la CAAN à mettre en œuvre et à faire respecter de manière suffisante les normes de sécurité internationales applicables.
- (81) La Commission et l'AESA se sont rendues à la CAAN du 5 au 9 octobre 2015. Pour l'AESA, le but de cette mission sur place était de fournir une assistance technique sous la forme d'une évaluation des progrès réalisés par la CAAN en ce qui concerne les résultats de l'audit de l'OACI, et de revoir la feuille de route afin d'y inclure des recommandations en vue de clôturer les dossiers en souffrance. La Commission a participé à cette mission sur place pour évaluer les progrès accomplis par la CAAN en ce qui concerne les manquements ayant conduit à l'interdiction des transporteurs aériens népalais en décembre 2013.
- (82) La mission sur place a confirmé que la CAAN a accompli des progrès dans la mise en œuvre des normes de sécurité internationales. Selon l'OACI, le plan de mesures correctives élaboré par la CAAN remédie pleinement aux manquements, y compris ceux ayant entraîné le grave problème de sécurité constaté par l'OACI. Toutefois, la mise en œuvre des mesures n'a pas pu être vérifiée au cours de la mission sur place. Le grave problème de sécurité relatif aux opérations aériennes demeure. La CAAN prévoit une mission de l'équipe de sécurité du bureau régional de l'OACI en décembre 2015, afin d'obtenir une première évaluation de la mise en œuvre des mesures correctives, en vue d'une éventuelle mission de coordination et de validation au cours du premier trimestre de 2016. Au cours de cette mission de coordination et de validation, la mise en œuvre effective des mesures correctives devra être vérifiée par l'OACI. La CAAN applique un programme d'audits réguliers à tous les transporteurs aériens et autres prestataires de services placés sous sa surveillance. Toutefois, le programme d'inspection doit être renforcé.
- (83) Au cours d'une réunion avec le ministre népalais du tourisme, de la culture et de l'aviation civile, il a été souligné que la pleine capacité de la CAAN à fonctionner indépendamment des autorités politiques dans l'exercice de ses missions liées à la sécurité et à se doter d'un personnel qualifié suffisant sont des éléments nécessaires à l'amélioration du système de surveillance de l'aviation au Népal. Le ministre a fait savoir que de nouvelles modifications de la loi népalaise sur l'aviation civile sont en cours d'élaboration, afin de résoudre les problèmes institutionnels et la question de l'indépendance de la fonction de surveillance de la sécurité vis-à-vis des prestataires de services, et que la CAAN bénéficie d'un soutien sans réserve en ce qui concerne la résolution de tous les manquements.
- (84) Les 7 et 8 octobre 2015, la Commission et l'AESA ont effectué une mission auprès des transporteurs aériens *Buddha Air*, *Yeti Airlines*, *Tara Air* et *Nepal Airlines Corporation*, enregistrés au Népal, afin de procéder à un examen de l'évolution de la situation depuis la précédente mission, en février 2014. Les quatre transporteurs aériens ont obtenu un nouveau certificat conformément à l'approche en cinq étapes et une surveillance régulière est assurée par la CAAN. L'amélioration des systèmes de gestion de la sécurité et le développement d'une culture de la sécurité au sein de ces transporteurs aériens ont atteint des niveaux d'avancement divers et, bien que certains soient manifestement plus avancés que d'autres, aucun de ces transporteurs aériens ne satisfait actuellement aux normes de sécurité internationales applicables.
- (85) La CAAN a également fait savoir que deux nouveaux transporteurs aériens avaient été certifiés. *Saurya Airlines* s'est vu délivrer le CTA n° 083/2014 le 13 novembre 2014, et *Himalaya Airlines* le CTA n° 084/2015 le 9 mars 2015. La CAAN n'a toutefois pas été en mesure de fournir des éléments de preuve attestant que la surveillance de ces transporteurs aériens en matière de sécurité est assurée conformément aux normes de sécurité internationales.

- (86) Par conséquent, sur la base des critères communs fixés à l'annexe du règlement (CE) n° 2111/2005, il est estimé qu'il y a lieu de modifier la liste communautaire des transporteurs aériens qui font l'objet d'une interdiction d'exploitation au sein de l'Union pour inscrire *Saurya Airlines* et *Himalaya Airlines* sur la liste figurant à l'annexe A du règlement (CE) n° 474/2006.

Transporteurs aériens des Philippines

- (87) La Commission, l'AESA et les États membres ont surveillé étroitement les performances en matière de sécurité des transporteurs aériens certifiés aux Philippines qui exercent des activités au sein de l'Union, notamment en accordant la priorité aux inspections au sol à effectuer sur les transporteurs aériens philippins conformément au règlement (UE) n° 965/2012.
- (88) Avant la réunion du comité de la sécurité aérienne, l'autorité de l'aviation civile des Philippines (ci-après la «CAAP») a fourni à la Commission certaines informations techniques relatives à la surveillance qu'elle exerce en matière de sécurité sur les transporteurs aériens certifiés aux Philippines. Selon les informations fournies, il y a actuellement 38 titulaires actifs d'un CTA aux Philippines. La direction de la CAAP, qui a jusqu'à présent contribué aux améliorations dans le secteur de l'aviation civile des Philippines, reste en place et demeure déterminée à mettre en œuvre son programme d'amélioration continue. De plus, les informations fournies par la CAAP et l'analyse des informations disponibles relatives aux accidents et incidents ne montrent pas de tendances inquiétantes en ce qui concerne les transporteurs aériens certifiés aux Philippines.
- (89) *Philippine Airlines*, *Air Philippines' Corporation* et *Cebu Pacific Air* ont toutes récemment fait l'objet d'inspections au sol dans le cadre du programme SAFA. Les rapports ne font état d'aucune tendance négative liée à ces inspections.
- (90) Par conséquent, sur la base des critères communs fixés à l'annexe du règlement (CE) n° 2111/2005, il est estimé qu'il n'y a pas lieu, à ce stade, de modifier la liste communautaire des transporteurs aériens qui font l'objet d'une interdiction d'exploitation au sein de l'Union pour y inclure des transporteurs aériens des Philippines.
- (91) Les États membres doivent continuer de contrôler le respect effectif, par les transporteurs aériens des Philippines, des normes de sécurité internationales en accordant la priorité aux inspections au sol effectuées conformément au règlement (UE) n° 965/2012.

Transporteurs aériens de la Fédération de Russie

- (92) 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 qui exercent des activités au sein de l'Union, notamment en accordant la priorité aux inspections au sol à effectuer sur certains transporteurs aériens russes conformément au règlement (UE) n° 965/2012.
- (93) Le 23 octobre 2015, la Commission, assistée de l'AESA et d'un État membre, a rencontré des représentants de l'Agence fédérale du transport aérien de la Fédération de Russie (ci-après la «FATA»). L'objectif de cette réunion était d'examiner les performances des transporteurs aériens russes en matière de sécurité sur la base des rapports d'inspections au sol effectuées dans le cadre du programme SAFA, pour la période comprise entre le 20 septembre 2014 et le 19 octobre 2015, et d'identifier les dossiers qui méritent une attention particulière.
- (94) Au cours de la réunion, la Commission a souligné que certains opérateurs ayant un ratio SAFA égal ou supérieur à 2 ne procédaient pas à une véritable analyse des causes profondes. La FATA a déclaré que les constatations formulées au cours d'inspections SAFA sont régulièrement analysées et que l'efficacité des mesures correctives des opérateurs fait l'objet d'un suivi permanent. La FATA s'est engagée à donner suite aux cas pour lesquels le manquement n'avait pas encore été corrigé de façon appropriée et à tenir la Commission informée de la situation. De plus, la FATA a fourni des informations actualisées sur les derniers cas de suspension ou de retrait du CTA de transporteurs aériens soumis à sa surveillance.
- (95) Sur la base des informations disponibles, il n'a pas été jugé nécessaire de procéder à une audition devant le comité de la sécurité aérienne des autorités russes en matière d'aviation ou des transporteurs aériens certifiés dans la Fédération de Russie. Toutefois, il a été décidé qu'il convient de continuer à organiser des réunions régulières d'experts en matière de sécurité entre la Commission et les autorités russes, à raison d'au moins une réunion avant chaque réunion du comité de la sécurité aérienne.

- (96) Par conséquent, sur la base des critères communs fixés à l'annexe du règlement (CE) n° 2111/2005, il est estimé qu'il n'y a pas lieu, à ce stade, de modifier la liste communautaire des transporteurs aériens qui font l'objet d'une interdiction d'exploitation au sein de l'Union pour y inclure des transporteurs aériens de la Fédération de Russie.
- (97) 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.
- (98) Si ces inspections devaient montrer l'existence d'un risque imminent en matière de sécurité dû au non-respect des normes de sécurité applicables, la Commission pourrait être contrainte de prendre des mesures à l'égard des transporteurs aériens de la Fédération de Russie conformément au règlement (CE) n° 2111/2005.

Transporteurs aériens du Soudan

- (99) L'autorité de l'aviation civile du Soudan (ci-après la «SCAA») a entretenu des contacts réguliers avec la Commission, en particulier en ce qui concerne l'évaluation des transporteurs aériens enregistrés au Soudan. Les activités de surveillance de la SCAA se sont améliorées en ce qui concerne un certain nombre de transporteurs aériens. Bien que la SCAA ait confirmé être disposée à accueillir une mission d'évaluation sur place en octobre 2015, elle en a ensuite demandé le report à 2016, afin que la SCAA et les transporteurs aériens disposent de davantage de temps pour mettre en œuvre les normes de sécurité internationales.
- (100) Une mission d'évaluation de la sécurité de l'Union doit être effectuée afin de déterminer si la SCAA et les transporteurs aériens certifiés au Soudan respectent les normes de sécurité internationales.
- (101) Par conséquent, sur la base des critères communs fixés à l'annexe du règlement (CE) n° 2111/2005, il est estimé qu'il n'y a pas lieu, à ce stade, de modifier la liste communautaire des transporteurs aériens qui font l'objet d'une interdiction d'exploitation au sein de l'Union en ce qui concerne les transporteurs aériens du Soudan.

Transporteurs aériens de Taïwan

- (102) Eu égard aux deux accidents mortels subis par le transporteur aérien *TransAsia Airways* («TNA») au cours des 18 derniers mois, la Commission a entamé des consultations officielles avec l'autorité de l'aviation civile de Taïwan (ci-après la «CAA») en application des dispositions de l'article 3, paragraphe 2, du règlement (CE) n° 473/2006. Dans ce contexte, la CAA et le transporteur aérien TNA ont été invités à participer à une réunion technique avec la Commission et l'AESA le 19 octobre 2015 à Bruxelles, afin d'examiner le système de surveillance de la sécurité mis en place par la CAA ainsi que les performances de TNA en matière de sécurité.
- (103) Au cours de cette réunion, la CAA a indiqué que son système de surveillance de la sécurité se fonde sur les normes et pratiques recommandées de l'OACI et a expliqué, en se référant aux huit éléments critiques de l'OACI, comment elle s'acquitte de ses responsabilités en matière de surveillance de la sécurité. La CAA a décrit de manière détaillée les mesures mises en place après les incidents et accidents impliquant le transporteur aérien TNA au cours des deux dernières années. Conformément aux règles taïwanaises, la CAA a également gelé le niveau des opérations aériennes effectuées par le transporteur aérien TNA pour une période d'un an à compter de la date du deuxième accident. Enfin, la CAA a souligné sa détermination à mettre en œuvre l'annexe 19 de l'OACI et annoncé qu'elle procédera à une évaluation du système de gestion de la sécurité de tous les transporteurs aériens certifiés à Taïwan d'ici à la fin de l'année 2017.
- (104) Au cours de cette même réunion, le transporteur aérien TNA a informé la Commission qu'après les accidents mortels de 2014 et 2015, il a élaboré et mis en œuvre un plan d'action pour l'amélioration de la sécurité des vols, qui couvre les domaines suivants: renforcement de la culture d'entreprise, ingénierie d'organisation, mise en œuvre du système de gestion de la sécurité, formation et système de mesure. Il a indiqué que des changements importants ont été apportés à l'organisation du transporteur aérien au cours de l'année 2015, notamment l'arrivée de nouveaux dirigeants à la tête du transporteur aérien, la création d'un service d'assurance de la qualité, la mise en place d'un comité de la sécurité des vols chargé de l'élaboration de politiques et de la promotion en matière de sécurité, et le renouvellement de la flotte de sorte que l'âge moyen de la flotte soit de quatre ans en 2016. Des actions spécifiques ont également été entreprises pour améliorer la formation des équipages de conduite. Outre les activités de surveillance menées par la CAA, des missions d'évaluation ont été effectuées en 2015 par ATR et la Flight Safety Foundation, avec l'assistance d'Airbus et du Bureau Veritas. Les deux missions d'évaluation sur place ont conduit à une série de recommandations, dont le transporteur aérien TNA a tenu compte dans un plan de mesures correctives qu'il a élaboré par la suite.

- (105) À l'issue de la réunion, la CAA a réaffirmé en conclusion que le secteur de l'aviation à Taïwan est conforme en tous points aux normes internationales établies par l'OACI et elle s'est engagée à continuer de surveiller étroitement les performances en matière de sécurité du transporteur aérien TNA ainsi que la mise en œuvre des plans de mesures correctives et préventives.
- (106) Sur la base des informations dont dispose la Commission, il a été jugé qu'il n'était pas nécessaire que la CAA et le transporteur aérien TNA comparaissent devant le comité de la sécurité aérienne, ni qu'une interdiction d'exploitation soit imposée à des transporteurs aériens de Taïwan. Toutefois, la CAA et le transporteur aérien TNA ont convenu de participer à de nouvelles consultations techniques afin de permettre à la Commission de suivre la mise en œuvre des plans de mesures correctives et préventives respectifs et de faire en sorte que les questions liées à la sécurité puissent faire l'objet de discussions en permanence.
- (107) Par conséquent, sur la base des critères communs fixés à l'annexe du règlement (CE) n° 2111/2005, il est estimé qu'il n'y a pas lieu, à ce stade, de modifier la liste communautaire des transporteurs aériens qui font l'objet d'une interdiction d'exploitation au sein de l'Union en ce qui concerne les transporteurs aériens de Taïwan.
- (108) Les États membres doivent continuer de contrôler le respect effectif des normes de sécurité applicables en accordant la priorité aux inspections au sol à effectuer sur les transporteurs aériens certifiés à Taïwan en vertu du règlement (UE) n° 965/2012.

Transporteurs aériens de Thaïlande

- (109) Par une lettre du 14 octobre 2015, l'autorité de l'aviation civile de Thaïlande (ci-après la «CAA thaïlandaise») a fourni à la Commission des informations sur l'état d'avancement de la mise en œuvre des mesures correctives destinées à remédier au grave problème de sécurité soulevé par l'OACI ainsi qu'aux autres manquements constatés par l'OACI et l'administration fédérale de l'aviation des États-Unis. Il a été observé que le gouvernement thaïlandais a réussi à réorganiser l'ancienne direction de l'aviation civile en créant en quelques mois une autorité autonome, la CAA thaïlandaise. La CAA thaïlandaise a recruté de nouveaux spécialistes techniques et du personnel d'inspection supplémentaire, et elle renforce actuellement encore ses effectifs.
- (110) Du 9 au 12 novembre 2015, l'AESA a effectué une mission en Thaïlande, y compris auprès de la CAA thaïlandaise, afin de réexaminer les manquements constatés par l'OACI, à la suite des demandes d'autorisation d'EPT présentées par deux transporteurs aériens thaïlandais. Les observations formulées par l'AESA sont conformes aux conclusions de l'OACI. L'AESA s'est trouvée confrontée à une CAA thaïlandaise relativement faible et surchargée, mais elle a également relevé des évolutions encourageantes. Afin de réaliser de nouveaux progrès, il convient de disposer d'un soutien politique et d'autant de temps qu'il est objectivement nécessaire pour mettre en œuvre des mesures correctrices de manière durable.
- (111) À la demande du gouvernement thaïlandais, une réunion technique a été organisée le 23 novembre 2015, à laquelle ont participé la Commission, l'AESA, des fonctionnaires de haut rang du gouvernement thaïlandais, des fonctionnaires de la CAA thaïlandaise et des représentants du transporteur aérien *Thai Airways International*. Les informations fournies au cours de cette réunion au sujet des améliorations à apporter au système thaïlandais de l'aviation civile ont également été jugées importantes pour le comité de la sécurité aérienne.
- (112) Par conséquent, la délégation thaïlandaise a été invitée à une audition devant le comité de la sécurité aérienne le 25 novembre 2015. La CAA thaïlandaise a exposé les améliorations organisationnelles ainsi que les plans de mesures à court, moyen et long terme qui devraient remédier aux constatations de l'OACI et résoudre le grave problème de sécurité. En ce qui concerne le calendrier, la CAA thaïlandaise a expliqué qu'elle juge plus important de mettre en place un système de sécurité aérienne de haute qualité que de fixer des délais qu'il ne serait pas réaliste de respecter. La CAA thaïlandaise a l'intention de mettre en œuvre la réglementation européenne en matière de sécurité aérienne et conclut actuellement à cette fin des contrats avec l'AESA et d'autres partenaires européens. *Thai Airways* a rendu compte de son développement, de la mise en œuvre des normes de sécurité internationales et de la gestion de la sécurité dans le cadre de ses activités.
- (113) Bien que la mise en œuvre effective des normes de sécurité internationales soit limitée, comme le montrent les résultats de l'audit effectué par l'OACI en février 2015, le gouvernement thaïlandais et la CAA thaïlandaise font preuve d'une détermination manifeste à améliorer le système de surveillance de la sécurité en Thaïlande et ont

fourni des éléments de preuve montrant que des progrès importants ont déjà été accomplis dans un court laps de temps. De plus, les données de sécurité disponibles en ce qui concerne les transporteurs aériens thaïlandais ne permettent pas de décider de leur imposer une interdiction ou des restrictions d'exploitation. Afin d'assurer un suivi attentif de la situation, il convient de poursuivre les consultations avec les autorités thaïlandaises en application des dispositions de l'article 3, paragraphe 2, du règlement (CE) n° 473/2006.

- (114) Par conséquent, sur la base des critères communs fixés à l'annexe du règlement (CE) n° 2111/2005, il est estimé qu'il n'y a pas lieu, à ce stade, de modifier la liste communautaire des transporteurs aériens qui font l'objet d'une interdiction d'exploitation au sein de l'Union en ce qui concerne les transporteurs aériens de Thaïlande.
- (115) 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.
- (116) 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 Zambie

- (117) Le 4 septembre 2015, l'autorité de l'aviation civile de la Zambie (ci-après la «ZCAA») a informé la Commission de l'évolution récente des travaux relatifs au plan d'action zambien en matière de sécurité. Ces informations montrent que des progrès satisfaisants ont été accomplis. Cependant, certaines actions sont encore dans leur phase finale et n'ont pas été pleinement réalisées. D'un commun accord entre la Commission et la ZCAA, il a été décidé de reporter la mission d'évaluation de l'Union au début de l'année 2016.
- (118) La ZCAA doit poursuivre ses travaux de mise en œuvre des normes de sécurité internationales. La Commission a l'intention de continuer à préparer une mission d'évaluation sur place au début de l'année 2016 afin de vérifier la mise en œuvre de ces normes en Zambie.
- (119) Par conséquent, sur la base des critères communs fixés à l'annexe du règlement (CE) n° 2111/2005, il est estimé qu'il n'y a pas lieu, à ce stade, de modifier la liste communautaire des transporteurs aériens qui font l'objet d'une interdiction d'exploitation au sein de l'Union en ce qui concerne les transporteurs aériens de la Zambie.
- (120) Il convient dès lors de modifier le règlement (CE) n° 474/2006 en conséquence.
- (121) Les mesures prévues dans le présent règlement sont conformes à l'avis du comité de la sécurité aérienne,

A ADOPTÉ LE PRÉSENT RÈGLEMENT:

Article premier

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

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

Article 2

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

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

Fait à Bruxelles, le 10 décembre 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
IRAQI AIRWAYS	001	IAW	Iraq
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 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
HELIANG	010	Inconnu	République d'Angola
HELIMALONGO	AO 005-01/11	Inconnu	République d'Angola
MAVEWA	016	Inconnu	République d'Angola
SONAIR	AO 002-01/10-SOR	SOR	République d'Angola
Tous les transporteurs aériens certifiés par les autorités du Bénin responsables de la surveillance réglementaire, notamment:			République du Bénin
AERO BENIN	PEA No 014/ MDCTTATP-PR/ ANAC/DEA/SCS	AEB	République du Bénin
AFRICA AIRWAYS	Inconnu	AFF	République du Bénin
ALAFIA JET	PEA No 014/ANAC/ MDCTTATP-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/ MDCTTATP-PR/ ANAC/DEA/SCS.	LTL	République du Bénin
COTAIR	PEA No 015/ MDCTTATP-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/ MDCTTATP-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
EQUAJET	RAC06-007	EKJ	République du Congo
EQUATORIAL CONGO AIRLINES S.A.	RAC 06-014	Inconnu	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
MISTRAL AVIATION	RAC06-011	Inconnu	République du Congo
TRANS AIR CONGO	RAC 06-001	TSG	République du Congo
Tous les transporteurs aériens certifiés par les autorités de la République démocratique du Congo (RDC) responsables de la surveillance réglementaire, notamment:			République démocratique du Congo (RDC)
AIR FAST CONGO	409/CAB/MIN/ TVC/0112/2011	Inconnu	République démocratique du Congo (RDC)
AIR KASAI	409/CAB/MIN/ TVC/0053/2012	Inconnu	République démocratique du Congo (RDC)
AIR KATANGA	409/CAB/MIN/ TVC/0056/2012	Inconnu	République démocratique du Congo (RDC)
AIR TROPIQUES	409/CAB/MIN/ TVC/00625/2011	Inconnu	République démocratique du Congo (RDC)
BLUE AIRLINES	106/CAB/MIN/TVC/ 2012	BUL	République démocratique du Congo (RDC)
BLUE SKY	409/CAB/MIN/ TVC/0028/2012	Inconnu	République démocratique du Congo (RDC)
BUSY BEE CONGO	409/CAB/MIN/ TVC/0064/2010	Inconnu	République démocratique du Congo (RDC)
COMPAGNIE AFRICAINE D'AVIATION (CAA)	409/CAB/MIN/ TVC/0050/2012	Inconnu	République démocratique du Congo (RDC)
CONGO AIRWAYS	019/CAB/MIN/TVC/ 2015	Inconnu	République démocratique du Congo (RDC)
DAKOTA SPRL	409/CAB/MIN/ TVC/071/2011	Inconnu	République démocratique du Congo (RDC)
DOREN AIR CONGO	102/CAB/MIN/TVC/ 2012	Inconnu	République démocratique du Congo (RDC)
GOMAIR	409/CAB/MIN/ TVC/011/2010	Inconnu	République démocratique du Congo (RDC)
KIN AVIA	409/CAB/MIN/ TVC/0059/2010	Inconnu	République démocratique du Congo (RDC)
KORONGO AIRLINES	409/CAB/MIN/ TVC/001/2011	KGO	République démocratique du Congo (RDC)
MALU AVIATION	098/CAB/MIN/TVC/ 2012	Inconnu	République démocratique du Congo (RDC)
MANGO AIRLINES	409/CAB/MIN/ TVC/009/2011	Inconnu	République démocratique du Congo (RDC)

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
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, à savoir:			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
Tous les transporteurs aériens certifiés par les autorités de l'Érythrée responsables de la surveillance réglementaire, notamment:			Érythrée
ERITREAN AIRLINES	AOC No 004	ERT	Érythrée
NASAIR ERITREA	AOC No 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

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
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 <i>Garuda Indonesia</i>, <i>Airfast Indonesia</i>, <i>Ekspres Transportasi Antarbenua</i> et <i>Indonesia Air Asia</i>), notamment:			République d'Indonésie
AIR BORN INDONESIA	135-055	Inconnu	République d'Indonésie
AIR PACIFIC UTAMA	135-020	Inconnu	République d'Indonésie
ALDA TRANS PAPUA	135-056	Inconnu	République d'Indonésie
ALFA TRANS DIRGANTATA	135-012	Inconnu	République d'Indonésie
ANGKASA SUPER SERVICES	135-050	LBZ	République d'Indonésie
ASI PUDJIASTUTI	135-028	SQS	République d'Indonésie
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

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
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
ENGANG 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
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
MARTABUANA ABADION	135-049	Inconnu	République d'Indonésie

Nom de personne morale du transporteur aérien figurant sur son CTA (et raison sociale si elle diffère)	Numéro de certificat de transporteur aérien (CTA) ou numéro de la licence d'exploitation	Code OACI de la compagnie aérienne	État de l'exploitant
MATTHEW AIR NUSANTARA	135-048	Inconnu	République d'Indonésie
MIMIKA AIR	135-007	Inconnu	République d'Indonésie
MY INDO AIRLINES	121-042	Inconnu	République d'Indonésie
NAM AIR	121-058	Inconnu	République d'Indonésie
NATIONAL UTILITY HELICOPTER	135-011	Inconnu	République d'Indonésie
NUSANTARA AIR CHARTER	121-022	SJK	République d'Indonésie
PEGASUS AIR SERVICES	135-036	Inconnu	République d'Indonésie
PELITA AIR SERVICE	121-008	PAS	République d'Indonésie
PENERBANGAN ANGKASA SEMESTA	135-026	Inconnu	République d'Indonésie
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
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

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
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
WESTSTAR AVIATION INDONESIA	135-059	Inconnu	République d'Indonésie
WING ABADI AIRLINES	121-012	WON	République d'Indonésie
Tous les transporteurs aériens certifiés par les autorités du Kazakhstan responsables de la surveillance réglementaire (à l'exception d'Air Astana), 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
IRTYSH AIR	AK-0468-13	MZA	République du Kazakhstan

Nom de personne morale du transporteur aérien figurant sur son CTA (et raison sociale si elle diffère)	Numéro de certificat de transporteur aérien (CTA) ou numéro de la licence d'exploitation	Code OACI de la compagnie aérienne	État de l'exploitant
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
KZAVIASPAS	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
VALOR AIR	07	VAC	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
Tous les transporteurs aériens certifiés par les autorités du Liberia responsables de la surveillance réglementaire			Liberia
Tous les transporteurs aériens certifiés par les autorités de la Libye responsables de la surveillance réglementaire, notamment:			Libye
AFRIQIYAH AIRWAYS	007/01	AAW	Libye
AIR LIBYA	004/01	TLR	Libye
BURAQ AIR	002/01	BRQ	Libye
GHADAMES AIR TRANSPORT	012/05	GHT	Libye
GLOBAL AVIATION AND SERVICES	008/05	GAK	Libye
LIBYAN AIRLINES	001/01	LAA	Libye
PETRO AIR	025/08	PEO	Libye
Tous les transporteurs aériens certifiés par les autorités de la République du Mozambique responsables de la surveillance réglementaire, notamment:			République du Mozambique
AMBASSADOR LDA	MOZ-21	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
ETA — EMPRESA DE TRANSPORTES AÉREOS LDA	MOZ-04	Inconnu	République du Mozambique
EVERETT AVIATION LDA	MOZ-18	Inconnu	République du Mozambique
HCP — HELICÓPTEROS CAPITAL LDA	MOZ-11	Inconnu	République du Mozambique
INAER AVIATION MOZAMBIQUE LDA	MOZ-19	Inconnu	République du Mozambique
KAY — KAYA AIRLINES, LDA	MOZ-09	KYY	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
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
Tous les transporteurs aériens certifiés par les autorités du Népal responsables de la surveillance réglementaire, notamment:			République du Népal
AIR DYNASTY HELI. S.	035/2001	Inconnu	République du Népal
AIR KASTHAMANDAP	051/2009	Inconnu	République du Népal
BUDDHA AIR	014/1996	BHA	République du Népal
FISHTAIL AIR	017/2001	Inconnu	République du Népal
GOMA AIR	064/2010	Inconnu	République du Népal
HIMALAYA AIRLINES	084/2015	Inconnu	République du Népal
MAKALU AIR	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
SAURYA AIRLINES	083/2014	Inconnu	République du Népal
SHREE AIRLINES	030/2002	SHA	République du Népal
SIMRIK AIR	034/2000	Inconnu	République du Népal

Nom de personne morale du transporteur aérien figurant sur son CTA (et raison sociale si elle diffère)	Numéro de certificat de transporteur aérien (CTA) ou numéro de la licence d'exploitation	Code OACI de la compagnie aérienne	État de l'exploitant
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
BADR 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

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
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 SERVICE COMORES	06-819/TA-15/DGACM	KMD	Comores	Toute la flotte sauf: LET 410 UVP.	Toute la flotte sauf: D6-CAM (851336)	Comores
AFRIJET BUSINESS SERVICE ⁽¹⁾	002/MTAC/ANAC-G/DSA	ABS	République gabonaise	Toute la flotte sauf: 2 appareils de type Falcon 50, 2 appareils de type Falcon 900.	Toute la flotte sauf: TR-LGV; TR-LGY; TR-AFJ; TR-AFR.	République gabonaise
NOUVELLE AIR AFFAIRES GABON (SN2AG)	003/MTAC/ANAC-G/DSA	NVS	République gabonaise	Toute la flotte sauf: 1 appareil de type Challenger CL-601, 1 appareil de type HS-125-800.	Toute la flotte sauf: TR-AAG, ZS-AFG.	République gabonaise; République d'Afrique du Sud
IRAN AIR ⁽²⁾	FS100	IRA	République islamique d'Iran	Toute la flotte sauf: 10 appareils de type Airbus A300 et 2 appareils de type Airbus A310.	Toute la flotte sauf: EP-IBA, EP-IBB, EP-IBC, EP-IBD, EP-IBG, EP-IBI, EP-IBJ, EP-IBS, EP-ICE, EP-ICF, EP-IBK, EP-IBL.	République islamique d'Iran
AIR KORYO	GAC-AOC/KOR-01	KOR	République populaire démocratique de Corée	Toute la flotte sauf: 2 appareils de type TU- 204.	Toute la flotte sauf: P-632, P-633.	République populaire démocratique de Corée

⁽¹⁾ 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 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) Afrijet n'est autorisé à utiliser que les appareils spécifiquement mentionnés pour son niveau actuel d'activités dans l'Union.

(²) 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.