

RÈGLEMENT D'EXÉCUTION (UE) 2016/2214 DE LA COMMISSION**du 8 décembre 2016****modifiant le règlement (CE) n° 474/2006 en ce qui concerne la liste des transporteurs aériens qui font l'objet d'une interdiction d'exploitation dans l'Union****(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 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 des pays tiers et des organisations internationales. Il y a donc lieu d'actualiser ladite liste sur la base de ces informations.
- (3) La Commission a informé tous les transporteurs aériens concernés soit directement, soit par l'intermédiaire des autorités responsables de leur surveillance réglementaire, des faits et considérations essentiels qui serviraient de fondement à une décision de leur imposer une interdiction d'exploitation dans l'Union ou de modifier les conditions d'une interdiction d'exploitation imposée à un transporteur aérien qui figure sur ladite liste.
- (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 lui présenter un exposé oral ainsi qu'au comité institué par le règlement (CEE) n° 3922/1991 du Conseil ⁽³⁾ (ci-après 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: Afghanistan, Bénin, Inde, Indonésie, Iran, Kazakhstan, République kirghize, Libye, Mozambique et Thaïlande. La Commission a également fourni des informations au comité de la sécurité aérienne sur la situation en matière de sécurité aérienne au Cameroun, en République démocratique du Congo, en République dominicaine, en Iraq, au Liban, au Népal, aux Philippines et au Soudan 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. À cette occasion, les États membres ont été invités à accorder la priorité aux inspections au sol sur des transporteurs aériens titulaires d'une licence dans des États où l'OACI a relevé de graves problèmes de sécurité ou dans des États dont le régime de surveillance en matière de 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.

⁽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).

- (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 (ci-après «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 remédier à tout cas de non-conformité aux normes internationales applicables en matière d'aviation civile. Les États membres ont été invités à répondre à ces demandes sur une base bilatérale en coordination avec la Commission et l'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. La Grèce a informé la Commission et le comité de la sécurité aérienne de mesures qu'elle avait prises à l'égard du transporteur aérien *Olympus Airways*.
- (11) Les États membres ont réaffirmé qu'ils étaient prêts à intervenir en conséquence si des informations pertinentes quant à la sécurité devaient indiquer l'existence de risques imminents en matière de sécurité dus au non-respect par des transporteurs aériens de l'Union des normes de sécurité applicables.

Transporteurs aériens de l'Afghanistan

- (12) Par lettre du 10 janvier 2016, l'autorité de l'aviation civile de la République islamique d'Afghanistan (ci-après l'«ACAA») a informé la Commission des progrès accomplis dans la mise en œuvre de la législation afghane sur l'aviation, la réglementation aérienne civile de l'Afghanistan, l'organisation de l'ACAA, notamment le recrutement et la formation des inspecteurs, la procédure de certification des transporteurs aériens, les résultats des activités de surveillance de la sécurité des transporteurs aériens certifiés en Afghanistan pour les années 2014 et 2015, les événements notifiés en matière de sécurité et les informations relatives aux enquêtes sur les accidents récents.
- (13) Il ressort de ces informations que, si les bases d'un système de surveillance de la sécurité sont en place en Afghanistan, il reste des progrès à faire dans la mise en œuvre effective de l'ensemble des normes de sécurité de l'aviation civile internationale. Les informations communiquées par l'ACAA sur les activités de surveillance de la sécurité sont superficielles. Si l'ACAA a montré que, lors des audits et des inspections, elle effectue des constatations et des observations, aucun élément probant n'a été fourni quant à la suite donnée à ces constatations, notamment une analyse des causes profondes et un suivi adéquat de la part des transporteurs aériens concernés.
- (14) L'ACAA a indiqué que le transporteur aérien *Pamir Airlines* n'est plus titulaire d'un certificat de transporteur aérien et qu'elle a certifié les transporteurs aériens de passagers *Afghan JET International Airlines* (CTA n° 008) et *East Horizon Airlines* (CTA n° 1013). L'ACAA n'a toutefois pas fourni d'éléments attestant que ces deux transporteurs aériens font l'objet d'une surveillance en matière de sécurité conforme aux normes internationales de sécurité.
- (15) Par conséquent, conformément aux 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 le transporteur aérien *Pamir Airlines* de la liste de l'annexe A du règlement (CE) n° 474/2006 et y inscrire les transporteurs aériens *Afghan JET International Airlines* et *East Horizon Airlines*.

⁽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 du Bénin

- (16) Par lettre du 20 juillet 2016, l'agence nationale de l'aviation civile du Bénin (ci-après l'«ANAC Bénin») a informé la Commission que les certificats de transporteur aérien des transporteurs aériens *Aero Benin*, *Benin Golf Air*, *Cotair*, *Royal Air Limited*, *Trans Air Benin*, *Alafia JET*, *Benin Littoral Airways* et *Africa Airways* avaient été retirés.
- (17) Par lettre du 18 novembre 2016, l'ANAC Bénin a informé la Commission qu'un nouveau transporteur aérien, à savoir *Air Taxi Benin* (CTA n° BEN 004 ATB-5), avait été certifié depuis la dernière mise à jour communiquée à la Commission. L'ANAC Bénin n'a toutefois pas fourni d'éléments attestant que la surveillance de ce transporteur aérien en matière de sécurité est assurée conformément aux normes de sécurité internationales.
- (18) 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 *Air Taxi Benin* sur la liste de l'annexe A du règlement (CE) n° 474/2006 et en retirer les transporteurs aériens *Aero Benin*, *Benin Golf Air*, *Cotair*, *Royal Air Limited*, *Trans Air Benin*, *Alafia JET*, *Benin Littoral Airways* et *Africa Airways*.

Transporteurs aériens de l'Inde

- (19) Le 8 novembre 2016, des consultations techniques ont eu lieu entre la Commission, l'AESA, un État membre 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*, certifié en Inde. Ces consultations ont eu lieu dans le cadre de l'accord antérieur conclu avec la DGAC indienne, conformément à l'article 3, paragraphe 2, du règlement (CE) n° 473/2006, quant à sa participation à des consultations techniques régulières avec la Commission en vue de discuter des obligations de la DGAC indienne en matière de certification et de surveillance des transporteurs aériens qu'elle a certifiés.
- (20) Au cours de ces consultations, la DGAC indienne a fourni des informations, dont une analyse réalisée par son unité spécialisée pour les inspections au sol, concernant les performances des transporteurs aériens indiens, y compris d'*Air India*, dans le cadre du programme SAFA. Elle a notamment fourni des précisions sur son interaction avec *Air India* et d'autres transporteurs aériens certifiés en Inde dans le cadre de ses obligations en matière de certification et de surveillance. Elle a ainsi communiqué un aperçu des activités de surveillance comprenant une synthèse des données relatives à 2015 et 2016. La DGAC indienne a également fourni des informations actualisées sur son programme de renforcement de la gestion des bases de données.
- (21) *Air India* a communiqué des informations actualisées concernant son programme de gestion SAFA, dont des précisions sur sa façon de gérer les informations relatives aux tendances récurrentes observées dans le cadre du programme SAFA. En ce qui concerne son système de gestion de la sécurité et de la qualité, *Air India* a rendu compte de la structure de ses réunions et de son organisation internes, de la manière dont les informations sur la sécurité des vols sont diffusées et sur ses contacts avec les parties prenantes internes et externes.
- (22) Lors de ces consultations, la Commission a rappelé à la DGAC indienne un certain nombre d'éléments ayant trait aux obligations de cette dernière en matière de certification et de surveillance. Plus particulièrement, s'il est vrai que la DGAC indienne a fait preuve de transparence en fournissant à la Commission des informations relatives à la sécurité, il lui a été rappelé qu'une approche proactive dans la poursuite du développement de ses processus internes en matière de certification et de surveillance reste nécessaire, notamment pour le suivi et le contrôle de la surveillance en matière de sécurité et les suites données aux constatations.
- (23) En ce qui concerne *Air India*, tout en tenant compte de la capacité d'*Air India* à fournir des informations détaillées de manière transparente, la Commission a rappelé que la réalisation d'améliorations durables dans le cadre du programme SAFA devait rester une priorité spécifique.
- (24) La Commission prend note des informations fournies par la DGAC indienne et *Air India*. Sur la base de toutes les informations disponibles à ce jour, y compris les précisions fournies à la fois par la DGAC indienne et *Air India* lors de la réunion de consultation technique du 8 novembre 2016 ainsi que de l'octroi, par l'AESA, d'autorisations d'exploitants de pays tiers au titre du règlement (UE) n° 452/2014 de la Commission ⁽¹⁾ à plusieurs transporteurs aériens certifiés en Inde, dont *Air India*, il est estimé qu'il n'y a pas lieu, à ce stade, d'imposer une interdiction ou des restrictions d'exploitation aux transporteurs aériens certifiés en Inde.

⁽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).

- (25) 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 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.
- (26) La Commission prévoit 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, notamment afin d'examiner régulièrement les mesures de sécurité mises en œuvre tant par la DGAC indienne que par les transporteurs aériens certifiés en Inde, dont *Air India*,
- (27) 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 de l'Inde, en vertu du règlement (UE) n° 965/2012.
- (28) 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 conformément au règlement (CE) n° 2111/2005.

Transporteurs aériens de l'Indonésie

- (29) Les consultations avec la direction générale de l'aviation civile de l'Indonésie (ci-après la «DGAC indonésienne») se poursuivent afin de suivre les progrès accomplis par celle-ci pour garantir la mise en conformité du système de surveillance de la sécurité aérienne en Indonésie avec les normes de sécurité internationales. Dans ce contexte, la DGAC indonésienne a transmis un complément d'informations à la Commission par lettre du 15 novembre 2016.
- (30) Cette lettre faisait notamment état de la décision de l'Administration fédérale de l'aviation des États-Unis (FAA) du 15 août 2016 de relever le statut de l'Indonésie pour la faire passer à la catégorie 1 dans le cadre de son programme d'évaluation de la sécurité aérienne internationale (IASA). La DGAC indonésienne s'attend à faire l'objet en 2017 d'une mission de coordination et de validation de l'OACI destinée à vérifier les progrès accomplis. Après avoir analysé les informations communiquées par la DGAC indonésienne, la Commission observe que la mise en œuvre effective des normes de sécurité internationales reste faible et que la DGAC indonésienne doit poursuivre ses efforts de mise en œuvre des mesures correctives.
- (31) Par la même lettre, la DGAC indonésienne a également fait savoir à la Commission que quatre nouveaux transporteurs aériens ont été certifiés depuis la dernière mise à jour qu'elle lui a communiquée. Plus précisément, le CTA n° 135-037 a été délivré à *Tri M.G. Intra Asia Airlines* le 11 novembre 2015, le CTA n° 135-054 a été délivré à *AMA* le 29 décembre 2015, le CTA n° 135-057 a été délivré à *Indo Star Aviation* le 29 juin 2016 et le CTA n° 135-058 a été délivré à *Spirit Aviation Sentosa* le 7 mars 2016. 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.
- (32) Par conséquent, conformément aux 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 ces quatre transporteurs aériens sur la liste de l'annexe A du règlement (CE) n° 474/2006.
- (33) 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 Indonésie, en vertu du règlement (UE) n° 965/2012.

Transporteurs aériens de l'Iran

- (34) L'AESA a écrit à l'organisation de l'aviation civile de la République islamique d'Iran (ci-après la «CAO-IRI») à cinq reprises entre le 8 octobre 2014 et le 16 décembre 2015 au sujet de problèmes de sécurité liés aux résultats des inspections au sol dont le transporteur aérien *Iran Aseman Airlines* a fait l'objet dans le cadre du programme SAFA. Les données SAFA témoignent d'un nombre élevé de constatations récurrentes quant aux performances en matière de sécurité d'*Iran Aseman Airlines*.
- (35) Le 15 octobre 2014, le transporteur aérien *Iran Aseman Airlines* a présenté à l'AESA une demande d'autorisation d'exploitant de pays tiers. L'AESA a évalué cette demande au regard des exigences du règlement (UE) n° 452/2014 de la Commission.

- (36) Dans le cadre de son évaluation de la sécurité d'*Iran Aseman Airlines* aux fins de la délivrance d'une autorisation d'exploitant de pays tiers, l'AESA a fait état d'inquiétudes fondamentales relatives à l'incapacité de ce transporteur aérien à démontrer qu'il respecte les exigences applicables. Par conséquent, l'AESA a conclu qu'une évaluation plus approfondie ne permettrait pas de délivrer une autorisation d'exploitant de pays tiers à *Iran Aseman Airlines* et que ce dernier ne satisfaisait pas aux exigences applicables du règlement (UE) n° 452/2014 de la Commission. En conséquence, le 3 août 2016, l'AESA a rejeté, pour des raisons de sécurité, la demande d'autorisation d'exploitant de pays tiers.
- (37) Le 8 novembre 2016, la Commission a demandé des informations à la CAO-IRI sur les mesures prises à la suite du rejet de la demande d'autorisation d'exploitant de pays tiers d'*Iran Aseman Airlines*. Les problèmes de sécurité n'ayant pas été résolus, la possibilité a été donnée à la CAO-IRI comme à *Iran Aseman* d'être entendus le 22 novembre 2016 par la Commission et par le comité de la sécurité aérienne conformément au règlement (CE) n° 2111/2005.
- (38) À cette occasion, la CAO-IRI a communiqué des informations à la Commission et au comité de la sécurité aérienne concernant le développement de son organisation, la mise en œuvre de nouvelles règles, les activités de surveillance en matière de sécurité et les mesures coercitives prises à la suite des constatations faites au sujet des transporteurs aériens iraniens en général et d'*Iran Aseman Airlines* en particulier. Elle a également fourni des informations sur ses activités de promotion de la sécurité.
- (39) *Iran Aseman Airlines* a communiqué des informations à la Commission et au comité de la sécurité aérienne concernant les mesures correctives engagées depuis l'évaluation de sa sécurité aux fins de l'autorisation d'exploitant de pays tiers, dont des informations sur les mesures correctives ayant trait à la formation et aux qualifications de l'équipage de conduite, aux limitations des temps de vol et de service, au contrôle de la navigabilité et de la maintenance, au système de gestion de la sécurité et de la qualité, à la formation du personnel et aux suites données aux insuffisances constatées lors des inspections SAFA. Les informations fournies ne comprenaient cependant pas suffisamment d'éléments détaillés de nature à prouver que des progrès avaient été réalisés sur ces points, en particulier sur la gestion de la navigabilité d'*Iran Aseman Airlines* et sur le fonctionnement de son système de gestion de la sécurité et de la qualité.
- (40) Selon les informations recueillies à ce jour dans le cadre des inspections SAFA et de l'évaluation de la sécurité aux fins de l'autorisation d'exploitant de pays tiers, combinées avec les informations présentées par *Iran Aseman Airlines*, il existe des éléments avérés prouvant de graves manquements en matière de sécurité de la part d'*Iran Aseman Airlines*, auxquels ce transporteur aérien n'est pas en mesure de remédier, ainsi qu'il ressort notamment du plan de mesures correctives inapproprié et insuffisant qu'il a présenté à la suite des manquements constatés lors de l'évaluation de sa sécurité aux fins de l'autorisation d'exploitant de pays tiers.
- (41) 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 *Iran Aseman Airlines* sur la liste figurant à l'annexe A du règlement (CE) n° 474/2006.
- (42) 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 Iran, en vertu du règlement (UE) n° 965/2012.
- (43) 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 conformément au règlement (CE) n° 2111/2005.

Transporteurs aériens du Kazakhstan

- (44) Depuis juillet 2009, tous les transporteurs aériens certifiés au Kazakhstan, sauf un, à savoir *Air Astana*, 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, à savoir 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. Le transporteur aérien *Air Astana* a été retiré de la liste figurant à l'annexe B du règlement (CE) n° 474/2006 en décembre 2015 et est actuellement autorisé à exercer ses activités à destination de l'Union.
- (45) L'OACI a mené une mission de coordination et de validation au Kazakhstan en avril 2016. À la faveur de cette mission, l'OACI a pu constater que la mise en œuvre effective des normes de sécurité internationales avait progressé pour passer à 74 %. Le 20 avril 2016, elle a levé le grave problème de sécurité en suspens concernant la certification des transporteurs aériens.
- (46) Entre le 19 et le 23 septembre 2016, une mission d'évaluation sur place de l'Union a été menée au Kazakhstan. Des experts de la Commission, de l'AESA et des États membres y ont participé. Lors de cette mission, la CAC

a montré qu'elle avait accompli des progrès considérables au cours des dernières années. La CAC a mis l'accent sur la mise en œuvre des normes et des pratiques recommandées de l'OACI. La CAC possède une approche traditionnelle de la sécurité aérienne basée sur le respect des règles et s'est récemment lancée dans la mise en œuvre de techniques modernes de gestion de la sécurité aérienne, comprenant un programme national de sécurité. Elle a également déployé des efforts pour recruter et former des inspecteurs supplémentaires chargés du contrôle du secteur aéronautique au Kazakhstan. L'équipe dirigeante de la CAC est très expérimentée et son personnel est globalement bien préparé. Le système de surveillance en matière de sécurité de la CAC est fondé sur la vérification de la conformité avec les règles applicables au Kazakhstan, mais s'appuie toutefois sur une approche relativement rigide articulée autour de listes de contrôle.

- (47) Il y a lieu de considérer que la mise en œuvre globale des tâches dévolues à la CAC est conforme aux normes de l'OACI, que la CAC a mis en place un plan d'audit et de surveillance pour assurer la surveillance de la sécurité des transporteurs aériens certifiés au Kazakhstan, qu'elle met en œuvre ce plan d'audit et de surveillance et qu'elle effectue des inspections au sol.
- (48) À titre d'échantillon pertinent des transporteurs aériens certifiés au Kazakhstan, deux compagnies aériennes ont été inspectées au cours de la mission d'évaluation sur place de l'Union. Cet échantillon comprenait les deux plus grands transporteurs aériens qui, au moment de la mission, étaient encore inscrits à l'annexe A du règlement (CE) n° 474/2006. La mission visait à vérifier dans quelle mesure ils respectaient les normes de sécurité internationales. Elle visait en outre, sur la base des critères communs fixés à l'annexe du règlement (CE) n° 2111/2005, à évaluer la volonté et la capacité de chacun de ces transporteurs aériens à combler les lacunes en matière de sécurité. La principale conclusion de l'inspection de ces transporteurs aériens est qu'il n'y avait pas de manque de volonté ni de problème de capacité à combler les lacunes en matière de sécurité.
- (49) Le 23 novembre 2016, la CAC a présenté à la Commission et au comité de la sécurité aérienne les mesures prises au Kazakhstan pour améliorer la sécurité aérienne. Les principales mesures concernent la modification de sa législation relative à l'aviation civile et de ses règlements d'application, les améliorations liées à sa structure et à ses effectifs, l'augmentation du nombre d'inspecteurs, et la mise à jour du système de gestion des qualifications et de formation des inspecteurs, notamment en matière de formation initiale, périodique et interne supplémentaire des inspecteurs. En outre, la CAC a expliqué qu'elle a mis au point des procédures et des listes de contrôle supplémentaires, qu'elle a rédigé le programme de surveillance en matière de sécurité, qu'elle a exercé des activités de surveillance en matière de sécurité et qu'elle a mis en œuvre un mécanisme de résolution des problèmes de sécurité. Les mesures coercitives prises par la CAC en 2015 et 2016 témoignent des améliorations apportées au système de surveillance en matière de sécurité.
- (50) Lors de sa présentation, la CAC a résumé son plan de mesures correctives suite aux observations formulées au cours de la mission d'évaluation sur place de l'Union. Les mesures correctives présentées comprenaient la mise à jour de plusieurs procédures et listes de contrôles visant à améliorer les activités de surveillance en matière de sécurité, la mise en œuvre d'une base de données électronique à l'appui de son processus de surveillance, la mise en place d'un système de comptes rendus volontaires des incidents, l'élaboration d'un nouveau programme de formation pour 2017 et des activités de formation supplémentaires pour augmenter l'effectif des inspecteurs qualifiés pour les inspections au sol de marchandises dangereuses.
- (51) Le 23 novembre 2016, à titre d'échantillon pertinent, le transporteur aérien *Aircompany SCAT* a présenté un exposé à la Commission et au comité de la sécurité aérienne concernant son développement, notamment ses antécédents, son réseau, sa flotte ainsi que ses perspectives et projets pour l'avenir. *Aircompany SCAT* a également fourni des informations sur son organisation de la maintenance et de la formation. Il a donné des précisions sur son système de gestion de la sécurité et sur les inspections et audits dont il a fait l'objet. *Aircompany SCAT* a montré qu'il participe à l'IOSA [programme de vérification de la sécurité des procédures d'exploitation de l'Association internationale du transport aérien (IATA)] et que l'organisme de maintenance détient un certificat d'agrément d'organisme de maintenance de l'AESA.
- (52) Sur la base de toutes les informations disponibles, y compris les résultats de la mission d'évaluation sur place de l'Union et les informations fournies lors de l'audition du 23 novembre 2016, il est estimé que la CAC a accompli des progrès durables sur une période continue. Il est également reconnu que la CAC s'est montrée désireuse de dialoguer de manière continue avec la Commission et qu'elle fait preuve de transparence lorsqu'elle admet devoir poursuivre ses efforts en matière de développement de ses obligations de surveillance et de résolution des problèmes de sécurité. Il est estimé que la CAC a la capacité de s'acquitter de ses responsabilités en ce qui concerne la surveillance des transporteurs aériens certifiés au Kazakhstan. Lors de l'audition, la CAC s'est engagée à participer pleinement à un dialogue continu sur la sécurité avec la Commission, y compris en assistant à des réunions supplémentaires si et lorsque la Commission le juge nécessaire.
- (53) En ce qui concerne *Aircompany SCAT*, le transporteur aérien certifié au Kazakhstan qui, à titre d'échantillon pertinent, avait été invité à l'audition, les informations qu'il a fournies le 23 novembre 2016 sont considérées comme satisfaisantes. Il a notamment fourni des précisions sur le système de gestion de la sécurité qu'il a mis en place.

- (54) Sur la base des résultats de la mission d'évaluation sur place de l'Union menée au Kazakhstan, notamment auprès de la CAC et de deux transporteurs aériens, ainsi que de l'exposé de la CAC et du transporteur aérien *Aircompany SCAT*, il existe des preuves suffisantes de la conformité de la CAC et des transporteurs aériens certifiés au Kazakhstan avec les normes de sécurité internationales applicables et les pratiques recommandées.
- (55) Par conséquent, conformément aux critères communs fixés à l'annexe du règlement (CE) n° 2111/2005, il est jugé nécessaire de modifier la liste de l'Union des transporteurs aériens qui font l'objet d'une interdiction d'exploitation au sein de l'Union pour retirer tous les transporteurs aériens certifiés de la République du Kazakhstan de la liste de l'annexe A du règlement (CE) n° 474/2006.
- (56) Les États membres doivent continuer de contrôler le respect effectif, par tous les transporteurs aériens certifiés au Kazakhstan, des normes de sécurité applicables en accordant la priorité aux inspections au sol à effectuer en vertu du règlement (UE) n° 965/2012.
- (57) 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 conformément au règlement (CE) n° 2111/2005.

Transporteurs aériens de la République kirghize

- (58) Dans le cadre de son programme universel d'évaluation de la surveillance de la sécurité, l'OACI a procédé à un audit du système kirghize de l'aviation civile entre le 25 janvier et le 5 février 2016. Sur la base des résultats de l'audit, l'OACI a constaté un grave problème de sécurité dans le domaine de l'octroi de licences au personnel et de sa formation, en ce qui concerne la délivrance de licences de pilote et de qualifications dans la République kirghize. Le 30 juin 2016, l'OACI a annoncé que la République kirghize avait mis en œuvre des mesures correctives et que le grave problème de sécurité relatif à l'octroi de licences au personnel avait été résolu. En revanche, le grave problème de sécurité lié au processus de certification pour la délivrance des certificats de transporteur aérien, que l'OACI avait relevé le 16 juillet 2015, n'est toujours pas résolu.
- (59) Le 8 juillet 2016, des consultations ont eu lieu entre la Commission et des représentants de l'agence de l'aviation civile de la République kirghize. Ces derniers ont, à cette occasion, déclaré que la République kirghize souhaitait entamer un dialogue avec la Commission et fournir des mises à jour techniques sur les progrès accomplis pour se conformer à ses obligations internationales en matière de sécurité aérienne.
- (60) Sur la base des informations limitées communiquées par l'agence de l'aviation civile de la République kirghize, il apparaît que, si louable soit la volonté manifestée par la République kirghize d'entamer un dialogue avec la Commission, les progrès accomplis pour améliorer la mise en œuvre des normes de sécurité internationales en ce qui concerne les obligations en matière de certification et de surveillance incombant à l'agence de l'aviation civile de la République kirghize sont actuellement insuffisants.
- (61) Par conséquent, sur la base des critères communs fixés à l'annexe du règlement (CE) n° 2111/2005, il est estimé qu'il n'y a pas lieu, à ce stade, de modifier la liste de l'Union des transporteurs aériens qui font l'objet d'une interdiction d'exploitation au sein de l'Union en ce qui concerne les transporteurs aériens de la République kirghize.

Transporteurs aériens de la Libye

- (62) Le 27 juillet 2016, des consultations techniques ont eu lieu entre la Commission et l'autorité libyenne de l'aviation civile (ci-après la «LYCAA») concernant notamment l'interdiction d'exploitation actuellement imposée à tous les transporteurs aériens de la Libye en vertu du règlement (CE) n° 2111/2005.
- (63) Lors de ces consultations, la LYCAA a fourni des précisions sur ses plans de développement au regard de ses obligations en matière de certification et de surveillance à l'égard des transporteurs aériens libyens. La LYCAA a indiqué que, dans les limites imposées par un environnement opérationnel difficile, elle était déterminée à respecter ses obligations internationales en matière de sécurité aérienne.
- (64) La Commission salue les efforts déployés par les dirigeants de la LYCAA et le fait que celle-ci soit déterminée à nouer le dialogue avec la Commission afin de fournir des informations actualisées sur l'état d'avancement de sa mise en conformité avec ses obligations en matière de certification et de surveillance.

- (65) La Commission observe toutefois que l'environnement opérationnel difficile en Libye, avec les conséquences qui s'ensuivent pour la LYCAA dans l'exercice de ses obligations de surveillance en matière de sécurité, demeure une préoccupation majeure car il empêche de maîtriser les risques liés à la sécurité aérienne qui ont conduit à la décision d'inscrire tous les transporteurs aériens certifiés en Libye sur la liste de l'Union. Sur la base de toutes les informations disponibles, il est estimé que la Libye n'est pas en mesure, à l'heure actuelle, de respecter ses obligations internationales en matière de sécurité aérienne.
- (66) Par conséquent, sur la base des critères communs fixés à l'annexe du règlement (CE) n° 2111/2005, il est estimé qu'il n'y a pas lieu, à ce stade, de modifier la liste de l'Union des transporteurs aériens qui font l'objet d'une interdiction d'exploitation au sein de l'Union en ce qui concerne les transporteurs aériens de la Libye.

Transporteurs aériens du Mozambique

- (67) Au cours de la période écoulée, la Commission et l'AESA ont continué à apporter une assistance technique aux autorités compétentes du Mozambique. Le 10 novembre 2016, les autorités de l'aviation civile compétentes au Mozambique, à savoir l'Instituto de Aviação Civil de Moçambique (ci-après l'«IACM»), ont informé la Commission qu'elles avaient récemment mis en œuvre de nombreuses mesures pour améliorer leur réglementation, leurs infrastructures et leur organisation, ainsi que leurs capacités de surveillance dans le domaine des normes de vol et des aérodromes. Elles ont par ailleurs confirmé le recrutement de personnel et l'organisation de formations périodiques dans tous les domaines techniques.
- (68) Toutefois, la capacité de l'IACM de superviser les activités de l'aviation civile au Mozambique n'est, à ce stade, pas encore complètement conforme aux normes de sécurité internationales. Par conséquent, il n'existe pas d'éléments de preuve suffisants pour décider d'ajuster l'interdiction d'exploitation en vigueur pour tous les transporteurs aériens certifiés au Mozambique.
- (69) Si les améliorations apportées ne suffisent pas à justifier un ajustement de l'interdiction d'exploitation actuellement en vigueur, la situation est toutefois suffisamment prometteuse pour justifier l'organisation d'une autre mission d'évaluation sur place de l'Union dans les mois à venir.
- (70) Selon la liste communiquée par l'IACM le 16 novembre 2016, deux nouveaux transporteurs aériens ont été certifiés au Mozambique, à savoir *Archipelago Charters Lda* (CTA n° MOZ-25), qui exploite des hélicoptères à des fins d'aviation commerciale, et *Solenta Aviation Mozambique SA* (CTA n° MOZ-23), qui exploite des avions à des fins d'aviation commerciale. L'IACM a également informé la Commission que le certificat de transporteur aérien de SAM — *Solenta Aviation Mozambique SA* (CTA n° MOZ-10), qui exploitait des avions à des fins d'aviation d'affaires, avait été retiré.
- (71) Par conséquent, sur la base des critères communs fixés à l'annexe du règlement (CE) n° 2111/2005, il est estimé qu'il y a lieu de modifier la liste des transporteurs aériens qui font l'objet d'une interdiction d'exploitation au sein de l'Union pour inscrire les transporteurs aériens *Archipelago Charters Lda* et *Solenta Aviation Mozambique SA* sur la liste figurant à l'annexe A du règlement (CE) n° 474/2006 et en retirer le transporteur aérien SAM — *Solenta Aviation Mozambique SA*.

Transporteurs aériens de la Fédération de Russie

- (72) Au cours de la période écoulée, la Commission, l'AESA et les autorités compétentes des États membres ont continué de surveiller étroitement les performances en matière de sécurité des transporteurs aériens certifiés dans la Fédération de Russie et exerçant 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.
- (73) Le 28 octobre 2016, la Commission, assistée de l'AESA, a rencontré des représentants de l'Agence fédérale du transport aérien (ci-après la «FATA») de la Fédération de Russie. 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 18 octobre 2015 et le 17 octobre 2016, et d'identifier les dossiers qui méritent une attention particulière.
- (74) Au cours de cette réunion, la Commission a examiné de manière plus détaillée les résultats SAFA de six transporteurs aériens certifiés dans la Fédération de Russie. La FATA a informé la Commission qu'elle avait pris des mesures coercitives à l'égard de l'un de ces transporteurs aériens en lui imposant une interdiction d'exploitation à destination de l'Union.

- (75) Sur la base des informations disponibles, il n'a pas été jugé nécessaire de procéder à une audition des autorités aériennes russes ou de transporteurs aériens certifiés dans la Fédération de Russie devant la Commission et le comité de la sécurité aérienne.
- (76) Par conséquent, sur la base des critères communs fixés à l'annexe du règlement (CE) n° 2111/2005, il est estimé qu'il n'y a pas lieu, à ce stade, de modifier la liste 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.
- (77) Les États membres doivent continuer 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, conformément au règlement (UE) n° 965/2012.
- (78) 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 de la Thaïlande

- (79) Le 13 septembre 2016, une réunion technique a eu lieu entre la Commission, l'AESA et l'autorité thaïlandaise de l'aviation civile (ci-après la «CAAT»). Lors de cette réunion, la CAAT a fourni à la Commission des informations actualisées sur la mise en œuvre du plan de mesures correctives qu'elle avait élaboré pour remédier aux manquements constatés et au grave problème de sécurité relevés par l'OACI à la suite de son audit de janvier 2015. Elle a notamment communiqué des informations sur les points améliorés depuis mai 2016 en ce qui concerne son mécanisme de financement, le développement de son organisation, notamment le nombre d'inspecteurs disponibles, les nouveaux membres nommés à la direction, la mise en place d'un système de gestion de l'information, l'amélioration de la législation primaire relative à l'aviation, la mise à jour des réglementations relatives à l'exploitation et des manuels internes, la formation des inspecteurs et une relance des activités de surveillance en matière de sécurité en Thaïlande.
- (80) La CAAT travaille actuellement à la recertification des transporteurs aériens certifiés en Thaïlande et applique, pour ce faire, l'approche structurée en cinq phases. Ce projet a débuté le 12 septembre 2016 et, pour les 25 transporteurs aériens qui exploitent des services internationaux, son achèvement est prévu en septembre 2017. Selon la CAAT, le nombre d'inspecteurs et les capacités d'assistance technique sont suffisants pour mener à bien le projet. À cet égard, il importe de noter que la CAAT continue de rejeter les demandes de certificat de transporteur aérien émanant de nouveaux transporteurs aériens et que les transporteurs aériens existants se voient imposer des limites à l'accroissement de leurs activités. Cette approche facilite la gestion de la charge de travail du projet de certification et permet d'éviter l'introduction de risques nouveaux pour la sécurité.
- (81) Au vu des informations présentées lors de la réunion, il apparaît clairement que le contrôle et la surveillance au jour le jour des activités aériennes laissent à désirer, alors même que la CAAT avait indiqué en avoir fait une priorité expresse. Les activités d'inspection portent essentiellement sur la navigabilité, et non sur les opérations aériennes. Selon la CAAT, le contrôle et la surveillance au jour le jour des activités aériennes s'amélioreront progressivement avec le recrutement et la formation de nouveaux inspecteurs et la mise en œuvre complète du système de contrôle automatisé.
- (82) Le 14 novembre 2016, la CAAT a fourni des informations supplémentaires sur l'état d'avancement de la mise en œuvre des mesures correctives, ainsi que des précisions sur les activités de contrôle et de surveillance récentes. Il ressort de ces informations que la CAAT effectue des inspections opérationnelles, que des constatations sont établies et que les transporteurs aériens concernés ont mis en place un processus de réponse à ces constatations et de mise en œuvre d'actions correctives, qui sont ensuite soumises à l'acceptation de la CAAT.
- (83) Le gouvernement thaïlandais et la CAAT font preuve d'une détermination manifeste à améliorer le régime de surveillance en matière de sécurité en Thaïlande et la CAAT a fourni des éléments attestant que des progrès importants ont été accomplis au cours des six derniers mois. De plus, les données de sécurité disponibles en ce qui concerne les transporteurs aériens certifiés en Thaïlande 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 discussions avec les autorités thaïlandaises, en application des dispositions de l'article 3, paragraphe 2, du règlement (CE) n° 473/2006.

- (84) 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 des transporteurs aériens qui font l'objet d'une interdiction d'exploitation au sein de l'Union en ce qui concerne les transporteurs aériens de la Thaïlande.
- (85) 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.
- (86) 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 conformément au règlement (CE) n° 2111/2005.
- (87) Il convient, dès lors, de modifier le règlement (CE) n° 474/2006 en conséquence.
- (88) 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 I du présent règlement;
- 2) l'annexe B est remplacée par le texte figurant à l'annexe II du présent règlement.

Article 2

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

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

Fait à Bruxelles, le 8 décembre 2016.

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

ANNEXE I

«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
(1)	(2)	(3)	(4)
BLUE WING AIRLINES	SRBWA-01/2002	BWI	Suriname
IRAN ASEMAN AIRLINES	FS-102	IRC	République islamique d'Iran
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
AFGHAN JET INTERNATIONAL AIRLINES	AOC 008	AJA	République islamique d'Afghanistan
ARIANA AFGHAN AIRLINES	AOC 009	AFG	République islamique d'Afghanistan
EAST HORIZON AIRLINES	AOC 1013	EHN	République islamique d'Afghanistan
KAM AIR	AOC 001	KMF	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

⁽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.

(1)	(2)	(3)	(4)
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
HELLANG	010	Inconnu	République d'Angola
HELIMALONGO	AO 005-01/11	Inconnu	République d'Angola
MAVEWA	016	Inconnu	République d'Angola
SONAIR	AO 002-01/10-SOR	SOR	République d'Angola
Tous les transporteurs aériens certifiés par les autorités du Bénin responsables de la surveillance réglementaire, notamment:			République du Bénin
AIR TAXI BENIN	BEN 004 ATB-5	Inconnu	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	RAC 06-002	RSR	République du Congo
CANADIAN AIRWAYS CONGO	RAC 06-012	Inconnu	République du Congo
EMERAUDE	RAC 06-008	Inconnu	République du Congo
EQUAFLIGHT SERVICES	RAC 06-003	EKA	République du Congo
EQUAJET	RAC 06-007	EKJ	République du Congo
EQUATORIAL CONGO AIRLINES S.A.	RAC 06-014	Inconnu	République du Congo
MISTRAL AVIATION	RAC 06-011	Inconnu	République du Congo
TRANS AIR CONGO	RAC 06-001	TSG	République du Congo

(1)	(2)	(3)	(4)
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)

(1)	(2)	(3)	(4)
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 la Guinée équatoriale responsables de la surveillance réglementaire, notamment:			Guinée équatoriale
CEIBA INTERCONTINENTAL	2011/0001/MTTCT/ DGAC/SOPS	CEL	Guinée équatoriale
Cronos AIRLINES	2011/0004/MTTCT/ DGAC/SOPS	Inconnu	Guinée équatoriale
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 N° 004	ERT	Érythrée
NASAIR ERITREA	AOC N° 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

(1)	(2)	(3)	(4)
ALLEGIANCE AIR TOURIST	007/MTAC/ANAC-G/ DSA	LGE	République gabonaise
NATIONALE REGIONALE TRANSPORT (N.R.T)	008/MTAC/ANAC-G/ DSA	NRG	République gabonaise
SKY GABON	009/MTAC/ANAC-G/ DSA	SKG	République gabonaise
SOLENTA AVIATION GABON	006/MTAC/ANAC-G/ DSA	SVG	République gabonaise
TROPICAL AIR-GABON	011/MTAC/ANAC-G/ DSA	Inconnu	République gabonaise
Tous les transporteurs aériens certifiés par les autorités de l'Indonésie responsables de la surveillance réglementaire (à l'exception de Garuda Indonesia, Airfast Indonesia, Ekspres Transportasi Antarbenua, Indonesia Air Asia, Citilink, Lion Air et Batik Air), 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 DIRGANTARA	135-012	Inconnu	République d'Indonésie
AMA	135-054	Inconnu	République d'Indonésie
ANGKASA SUPER SERVICE	135-050	LBZ	République d'Indonésie
ASI PUDJIASTUTI	135-028	SQS	République d'Indonésie
AVIASTAR MANDIRI	135-029	VIT	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
EASTINDO	135-038	ESD	République d'Indonésie
ELANG LINTAS INDONESIA	135-052	Inconnu	République d'Indonésie
ELANG NUSANTARA AIR	135-053	Inconnu	République d'Indonésie
ENGGANG AIR SERVICE	135-045	Inconnu	République d'Indonésie

(1)	(2)	(3)	(4)
ERSA EASTERN AVIATION	135-047	Inconnu	République d'Indonésie
GATARI AIR SERVICE	135-018	GHS	République d'Indonésie
HEVILIFT AVIATION	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
INDO STAR AVIATION	135-057	Inconnu	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 AVIATION	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
MARTA BUANA ABADI	135-049	Inconnu	République d'Indonésie
MATTHEW AIR NUSANTARA	135-048	Inconnu	République d'Indonésie
MIMIKA AIR	135-007	Inconnu	République d'Indonésie
MY INDO AIRLINES	121-042	Inconnu	République d'Indonésie
NAM AIR	121-058	Inconnu	République d'Indonésie
NATIONAL UTILITY HELICOPTER	135-011	Inconnu	République d'Indonésie
NUSANTARA AIR CHARTER	121-022	SJK	République d'Indonésie
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

(1)	(2)	(3)	(4)
SPIRIT AVIATION SENTOSA	135-058	Inconnu	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
TRI MG-INTRA ASIA AIRLINES	121-018	TMG	République d'Indonésie
TRI MG-INTRA ASIA AIRLINES	135-037	Inconnu	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 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

(1)	(2)	(3)	(4)
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
Tous les transporteurs aériens certifiés par les autorités du Liberia responsables de la surveillance réglementaire			Liberia
Tous les transporteurs aériens certifiés par les autorités de la Libye responsables de la surveillance réglementaire, notamment:			Libye
AFRIQYAH AIRWAYS	007/01	AAW	Libye
AIR LIBYA	004/01	TLR	Libye
BURAQ AIR	002/01	BRQ	Libye
GHADAMES AIR TRANSPORT	012/05	GHT	Libye
GLOBAL AVIATION AND SERVICES	008/05	GAK	Libye
LIBYAN AIRLINES	001/01	LAA	Libye
PETRO AIR	025/08	PEO	Libye
Tous les transporteurs aériens certifiés par les autorités de la République du Mozambique responsables de la surveillance réglementaire, notamment:			République du Mozambique
ARCHIPELAGO CHARTERS LDA	MOZ-25	Inconnu	République du Mozambique
AMBASSADOR LDA	MOZ-21	Inconnu	République du Mozambique
CFM — TRABALHOS E TRANSPORTES AÉREOS LDA	MOZ-07	TTA	République du Mozambique
CHC HELICÓPTEROS LDA	MOZ-22	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

(1)	(2)	(3)	(4)
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
INTER AIRWAYS LDA	MOZ-24	Inconnu	République du Mozambique
LAM — LINHAS AÉREAS DE MOÇAMBIQUE S.A.	MOZ-01	LAM	République du Mozambique
MAKOND, LDA	MOZ-20	Inconnu	République du Mozambique
MEX — MOÇAMBIQUE EXPRESSO, SARL MEX	MOZ-02	MXE	République du Mozambique
OHI — OMNI HELICÓPTEROS INTERNATIONAL LDA	MOZ-17	Inconnu	République du Mozambique
SAF — SAFARI AIR LDA	MOZ-12	Inconnu	République du Mozambique
SOLENTA AVIATION MOZAMBIQUE SA	MOZ-23	Inconnu	République du Mozambique
Tous les transporteurs aériens certifiés par les autorités du Népal responsables de la surveillance réglementaire, notamment:			République du Népal
AIR DYNASTY HELI. S.	035/2001	Inconnu	République du Népal
AIR KASTHAMANDAP	051/2009	Inconnu	République du Népal
BUDDHA AIR	014/1996	BHA	République du Népal
FISHTAIL AIR	017/2001	Inconnu	République du Népal
GOMA AIR	064/2010	Inconnu	République du Népal
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

(1)	(2)	(3)	(4)
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
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 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 SD	54	AAJ	République du Soudan
BADR AIRLINES	35	BDR	République du Soudan

(1)	(2)	(3)	(4)
<i>BLUE BIRD AVIATION</i>	11	BLB	République du Soudan
<i>ELDINDER AVIATION</i>	8	DND	République du Soudan
<i>GREEN FLAG AVIATION</i>	17	Inconnu	République du Soudan
<i>HELEJETIC AIR</i>	57	HJT	République du Soudan
<i>KATA AIR TRANSPORT</i>	9	KTV	République du Soudan
<i>KUSH AVIATION CO.</i>	60	KUH	République du Soudan
<i>NOVA AIRWAYS</i>	46	NOV	République du Soudan
<i>SUDAN AIRWAYS CO.</i>	1	SUD	République du Soudan
<i>SUN AIR</i>	51	SNR	République du Soudan
<i>TARCO AIR</i>	56	TRQ	République du Soudan»

ANNEXE II

«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
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)
TAAG ANGOLA AIRLINES	001	DTA	République d'Angola	Toute la flotte sauf: appareils de type Boeing B737-700, appareils de type Boeing B777-200, appareils de type Boeing B777-300 et appareils de type Boeing B777-300ER.	Toute la flotte sauf: appareils appartenant à la flotte de Boeing B737-700, comme indiqué sur le CTA; appareils appartenant à la flotte de Boeing B777-200, comme indiqué sur le CTA; appareils appartenant à la flotte de Boeing B777-300, comme indiqué sur le CTA; appareils appartenant à la flotte de Boeing B777-300ER, comme indiqué sur le CTA.	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.

⁽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.

(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)
IRAN AIR	FS100	IRA	République islamique d'Iran	Tous les appareils de type Fokker F100 et de type Boeing B747.	Appareils de type Fokker F100, comme indiqué sur le CTA; appareils de type Boeing B747, comme indiqué sur le CTA.	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) Afrijet n'est autorisé à utiliser que les appareils spécifiquement mentionnés pour son niveau actuel d'activités dans l'Union.»