

RÈGLEMENT D'EXÉCUTION (UE) 2017/830 DE LA COMMISSION**du 15 mai 2017****modifiant le règlement (CE) n° 474/2006 en ce qui concerne la liste des transporteurs aériens qui font l'objet d'une interdiction d'exploitation ou de restrictions d'exploitation au sein de l'Union****(Texte présentant de l'intérêt pour l'EEE)**

LA COMMISSION EUROPÉENNE,

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

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

considérant ce qui suit:

- (1) Le règlement (CE) n° 474/2006 ⁽²⁾ établit la liste des transporteurs aériens qui font l'objet d'une interdiction d'exploitation dans l'Union.
- (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 fournies 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 les listes de l'annexe A et de l'annexe B du règlement (CE) n° 474/2006.
- (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⁾ (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 ⁽⁴⁾, avec les autorités compétentes et des transporteurs aériens des États suivants: Bénin, Bolivie, Inde, Indonésie, Libye, Mozambique, Nigeria, Pakistan, Saint-Vincent-et-les-Grenadines, Thaïlande, Ukraine et Zimbabwe. La Commission a également fourni des informations au comité de la sécurité aérienne sur la situation en matière de sécurité aérienne en Afghanistan, en Angola, en Guinée équatoriale, en Géorgie, au Kazakhstan, au Liban et au Népal 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 conformément au règlement (CE) n° 2111/2005, la priorité accordée aux inspections au sol fournit des informations supplémentaires sur les performances en matière de sécurité des transporteurs aériens titulaires d'une licence dans ces pays tiers.

⁽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 pays tiers concernés par des mesures ou des exigences de suivi fixées par le règlement (CE) n° 2111/2005. L'AESA 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 aux 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 rappelé l'utilité de procurer à la communauté internationale de l'aviation, notamment par l'intermédiaire de la base de données «Safety Collaborative Assistance Network» de l'OACI, des informations sur l'assistance technique fournie par l'Union et les États membres afin d'améliorer la sécurité aérienne dans le monde entier.
- (9) Eurocontrol a fait le point, pour la Commission et le comité de la sécurité aérienne, 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. Le Royaume-Uni a informé la Commission et le comité de la sécurité aérienne des mesures qu'il avait prises à l'égard du transporteur aérien *Blu Halkin Ltd*.
- (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 du Bénin

- (12) Entre le 29 et le 31 mars 2017, une mission d'évaluation sur place de l'Union a été menée au Bénin. Des experts de la Commission, de l'AESA et d'un État membre y ont participé. Lors de cette mission, l'agence nationale de l'aviation civile du Bénin (ci-après l'«ANAC Bénin») a montré qu'elle avait accompli des progrès considérables au cours des dernières années dans la mise en œuvre des normes et des pratiques recommandées de l'OACI.
- (13) L'ANAC Bénin est établie en tant qu'autorité de l'aviation civile dotée d'une autonomie financière et fonctionnelle par la loi béninoise sur l'aviation adoptée en 2013. Il existe des éléments attestant que l'ANAC Bénin est en mesure de maintenir et de faire appliquer un régime réglementaire solide; il apparaît également que la réglementation nationale est mise à jour en permanence à mesure que de nouvelles modifications aux normes et pratiques recommandées de l'OACI sont adoptées. Toutefois, lors de cette mission, certains domaines nécessitant des améliorations ont été recensés, notamment en ce qui concerne le temps nécessaire pour achever le processus de modification de la réglementation nationale. L'ANAC Bénin a fourni des éléments montrant qu'elle a mis en place un processus robuste pour le recrutement et la formation de son personnel. Le nombre d'inspecteurs pleinement qualifiés étant supérieur au nombre requis compte tenu du niveau actuel des activités aériennes au Bénin, l'ANAC Bénin a conclu, avec ses pays voisins, des programmes d'échanges destinés à ses inspecteurs.
- (14) Lors de cette mission, l'ANAC Bénin a fourni des éléments attestant que la certification des transporteurs aériens est effectuée conformément au processus de l'OACI et que toutes les activités sont bien documentées. Bien qu'il existe des éléments attestant que l'ANAC Bénin dispose des capacités pour superviser les activités aériennes au Bénin, l'efficacité de ces activités de surveillance pourrait être encore améliorée si celles-ci étaient davantage basées sur les conclusions d'une évaluation solide des risques en matière de sécurité.

⁽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).

- (15) Le 26 avril 2017, l'ANAC Bénin a présenté à la Commission et au comité de la sécurité aérienne les mesures correctives prises pour tenir compte des observations formulées lors de la mission d'évaluation sur place de l'Union. L'ANAC Bénin a également fourni des informations sur plusieurs mesures qu'elle a prises pour améliorer encore la sécurité aérienne au Bénin. Parmi ces mesures figurent le renforcement de la mise en œuvre des éléments essentiels de la surveillance en matière de sécurité, ainsi que la conclusion d'un certain nombre d'arrangements de travail avec les autorités d'autres pays en vue d'obtenir des inspecteurs supplémentaires si le niveau d'activités devait le requérir.
- (16) Sur la base de toutes les informations actuellement disponibles, y compris les résultats de la mission de mars 2017, la Commission considère que l'ANAC Bénin a accompli des progrès durables sur une période continue. Elle reconnaît également qu'il n'y a eu aucun manque de volonté de l'ANAC Bénin de dialoguer de manière continue avec la Commission. Les informations disponibles amènent à conclure que l'ANAC Bénin a la capacité de s'acquitter de ses responsabilités en ce qui concerne la surveillance des transporteurs aériens certifiés au Bénin.
- (17) Par conséquent, conformément aux critères communs fixés à l'annexe du règlement (CE) n° 2111/2005, la Commission estime qu'il y a lieu de modifier la liste des transporteurs aériens qui font l'objet d'une interdiction d'exploitation au sein de l'Union pour retirer tous les transporteurs aériens certifiés au Bénin de la liste figurant à l'annexe A du règlement (CE) n° 474/2006.
- (18) Les États membres doivent continuer de contrôler le respect effectif des normes de sécurité applicables en accordant la priorité aux inspections au sol à effectuer sur les transporteurs aériens certifiés au Bénin, en vertu du règlement (UE) n° 965/2012.
- (19) 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 Bolivie

- (20) Aucun problème majeur n'a été décelé concernant les transporteurs aériens immatriculés en Bolivie ces dernières années. Toutefois, l'accident mortel survenu le 29 novembre 2016 avec un appareil du transporteur aérien *LaMia* a suscité des inquiétudes quant à la manière dont les autorités boliviennes effectuent leurs activités de surveillance de la sécurité des transporteurs aériens relevant de leur responsabilité.
- (21) Le 23 mars 2017, une réunion de consultation technique a eu lieu entre, d'une part, des représentants de la Commission, de l'AESA et d'un État membre et, d'autre part, des représentants de haut niveau de la direction générale de l'aviation civile de la Bolivie (ci-après la «DGAC bolivienne»). Lors de cette réunion, la DGAC bolivienne a fourni des explications sur les changements intervenus en termes de réorganisation et sur ses plans visant à mettre en place une culture de la sécurité solide, à établir un système de sécurité global et transversal, à créer une base de données de sécurité complète pour se concentrer sur les risques et à améliorer les procédures de surveillance et la formation de son personnel.
- (22) La DGAC bolivienne a expliqué que, avant que ne survienne l'accident du transporteur aérien *LaMia*, le gouvernement bolivien avait déjà adopté des décisions améliorant la structure des fonctions d'encadrement de la DGAC bolivienne afin de renforcer le caractère civil de la DGAC bolivienne par rapport à l'ancienne approche militaire. Par ailleurs, le gouvernement investit actuellement dans des mécanismes pour améliorer la surveillance de la sécurité et modifier le cadre juridique national afin de permettre à la DGAC bolivienne de prendre plus facilement des mesures d'exécution forcée efficaces si nécessaire. Bien que ces mesures démontrent la volonté des autorités boliviennes de renforcer leurs capacités en matière de surveillance de la sécurité, l'efficacité de ces mesures dépendra de leur mise en œuvre et les autorités boliviennes ont encore beaucoup à faire pour renforcer encore les capacités de la DGAC bolivienne en matière de surveillance de la sécurité.
- (23) À la demande de la Commission et suite à la réunion de consultation technique, la DGAC bolivienne a fourni des informations utiles sur ses activités d'octroi de licences, de certification et de surveillance et sur la qualification et la formation du personnel responsable de la surveillance en matière de sécurité. La DGAC bolivienne a également fourni des informations sur les accidents et incidents graves qui sont survenus en 2016 et en 2017.
- (24) Compte tenu des informations actuellement disponibles, y compris des informations fournies pendant et après la réunion de consultation technique du 23 mars 2017, il est estimé qu'il n'y a actuellement pas de manque de capacité ni de volonté de la DGAC bolivienne de combler les lacunes en matière de sécurité.
- (25) Par conséquent, sur la base des critères communs fixés à l'annexe du règlement (CE) n° 2111/2005, la Commission considère qu'il n'y a pas lieu, à l'heure actuelle, de modifier la liste des transporteurs aériens qui font l'objet d'une interdiction d'exploitation au sein de l'Union pour y inclure des transporteurs aériens de la Bolivie.

- (26) 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 Bolivie, en vertu du règlement (UE) n° 965/2012.
- (27) 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'Inde

- (28) Le 28 mars 2017, une réunion de consultation technique a 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»). Cette réunion a eu lieu dans le cadre d'un 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.
- (29) Au cours de cette réunion, la DGAC indienne a fourni des informations concernant son analyse des performances des transporteurs aériens certifiés en Inde dans le cadre du programme SAFA, ainsi qu'une comparaison des données relatives aux performances pour 2016 et 2017 et des précisions sur sa surveillance du transporteur aérien *Air India*, certifié en Inde. La DGAC indienne a également fourni des informations sur l'évolution de ses capacités en matière de surveillance, y compris le développement d'une «base de données des inspections au sol».
- (30) Lors de cette réunion, 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, tout en tenant compte du fait 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 l'importance de poursuivre le développement de ses capacités en matière de certification et de surveillance, y compris le recrutement et la formation de personnel technique, ainsi que la nécessité de développer des outils permettant le suivi et le contrôle systématiques de la surveillance en matière de sécurité.
- (31) Compte tenu des informations actuellement disponibles, y compris des informations fournies par la DGAC indienne lors de la réunion de consultation technique du 28 mars 2017, il est estimé qu'il n'y a actuellement pas de manque de capacité ni de volonté de la DGAC indienne de combler les lacunes en matière de sécurité.
- (32) Par conséquent, sur la base des critères communs fixés à l'annexe du règlement (CE) n° 2111/2005, la Commission considère qu'il n'y a pas lieu, à l'heure actuelle, de modifier la liste des transporteurs aériens qui font l'objet d'une interdiction d'exploitation au sein de l'Union pour y inclure des transporteurs aériens de l'Inde.
- (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 Inde, en vertu du règlement (UE) n° 965/2012.
- (34) Si des informations pertinentes quant à la sécurité devaient indiquer l'existence de risques imminents en la matière 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

- (35) La Commission et la direction générale de l'aviation civile de l'Indonésie (ci-après la «DGAC indonésienne») continuent de se consulter en vue 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, par lettre du 16 mars 2017, la DGAC indonésienne a transmis à la Commission un complément d'informations et des informations actualisées sur la situation des activités aériennes et les activités de surveillance de la sécurité en Indonésie.
- (36) La DGAC indonésienne a fourni des informations pour la période de novembre 2016 à mars 2017 concernant les transporteurs aériens certifiés en Indonésie, la surveillance de la sécurité de ces transporteurs aériens, les mesures coercitives prises par la DGAC indonésienne, le développement de la réglementation indonésienne sur l'aviation, une liste des incidents graves survenus pendant cette période et l'assistance technique fournie à la DGAC indonésienne.

- (37) Pendant la période de novembre 2016 à mars 2017, la DGAC indonésienne n'a certifié aucun nouveau transporteur aérien et n'a retiré aucun certificat de transporteur aérien (ci-après «CTA»). Dans sa lettre du 16 mars 2017, la DGAC indonésienne a déclaré que sa priorité essentielle était de se préparer à la mission de coordination et de validation de l'OACI (ci-après «ICVM») qui aura lieu en octobre 2017. Le résultat de cette ICVM devrait donner une bonne indication du développement du régime de surveillance en matière de sécurité en Indonésie. La DGAC indonésienne n'a pas fourni d'éléments attestant que la surveillance en matière de sécurité des transporteurs aériens actuellement inscrits sur la liste des transporteurs aériens qui font l'objet d'une interdiction d'exploitation au sein de l'Union est réalisée conformément aux normes de sécurité internationales.
- (38) Par conséquent, sur la base des critères communs fixés à l'annexe du règlement (CE) n° 2111/2005, la Commission considère qu'il n'y a pas lieu, à l'heure actuelle, de modifier la liste des transporteurs aériens qui font l'objet d'une interdiction d'exploitation au sein de l'Union pour y inclure ou retirer des transporteurs aériens de l'Indonésie.
- (39) 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 la Libye

- (40) Le 6 mars 2017, une réunion de consultation technique a eu lieu entre la Commission, l'AESA, un État membre et l'autorité libyenne de l'aviation civile (ci-après la «LYCAA»).
- (41) Au cours de cette réunion, la LYCAA a fourni des informations sur ses activités de surveillance, y compris ses plans de recrutement et de formation de personnel technique, et sur son approche stratégique du développement technique dans le cadre du renforcement des capacités en matière de sécurité aérienne. La LYCAA a réaffirmé que, dans les limites imposées par un environnement opérationnel difficile, elle était déterminée à respecter ses obligations internationales en matière de sécurité aérienne.
- (42) La Commission reconnaît les efforts déployés par les dirigeants de la LYCAA et le fait que celle-ci soit déterminée à coopérer 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 surveillance.
- (43) La Commission observe toutefois que l'environnement opérationnel demeure difficile en Libye, avec les conséquences qui s'ensuivent pour la LYCAA dans l'exercice de ses obligations de surveillance en matière de sécurité. Sur la base de toutes les informations disponibles, la Commission considère donc que la Libye n'est pas en mesure, à l'heure actuelle, de respecter ses obligations internationales en matière de sécurité aérienne.
- (44) Par conséquent, sur la base des critères communs fixés à l'annexe du règlement (CE) n° 2111/2005, la Commission considère qu'il n'y a pas lieu, à l'heure actuelle, de modifier la liste 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

- (45) Entre le 6 et le 10 février 2017, une mission d'évaluation sur place de l'Union a été menée au Mozambique. Des experts de la Commission, de l'AESA et des États membres y ont participé. Lors de cette mission, les autorités de l'aviation civile compétentes au Mozambique, à savoir l'Instituto de Aviação Civil de Moçambique (ci-après l'IACM), ont montré qu'elles avaient accompli des progrès considérables au cours des dernières années. L'IACM a mis l'accent sur la mise en œuvre des normes et des pratiques recommandées de l'OACI. L'IACM suit une approche traditionnelle de la sécurité aérienne basée sur le respect des règles tout en évoluant vers la mise en œuvre et l'utilisation de techniques modernes de gestion de la sécurité aérienne, comprenant un programme national de sécurité.
- (46) Depuis la précédente mission d'évaluation sur place de l'Union en avril 2015, des progrès considérables ont été réalisés grâce à l'introduction de la nouvelle loi sur l'aviation au Mozambique et le nouveau statut de l'IACM. Suite à l'adoption de la nouvelle loi sur l'aviation, plusieurs réglementations, exigences, manuels et procédures supplémentaires sont actuellement mis à jour de manière à ce qu'ils concordent avec la nouvelle loi sur l'aviation et les dernières modifications aux normes de sécurité internationales. La dotation en personnel de l'IACM s'est améliorée et celui-ci dispose maintenant d'un nombre plus élevé d'inspecteurs pleinement qualifiés pour superviser les activités aériennes au Mozambique. Des inspecteurs supplémentaires sont en cours de formation et le plan de recrutement actuel permet de répondre au niveau des activités aériennes au Mozambique. Les installations de l'IACM ont également été améliorées. L'IACM est établi en tant qu'autorité de l'aviation civile dotée d'une autonomie administrative, financière, patrimoniale et fonctionnelle.

- (47) Il existe des éléments attestant que l'IACM dispose des capacités pour superviser les activités aériennes au Mozambique et maintenir un solide régime réglementaire et que l'IACM met en œuvre et fait respecter la réglementation existante dans le domaine de l'aviation, afin de combler toute lacune en matière de sécurité. Le régime de surveillance en matière de sécurité est bien établi au Mozambique, bien que des activités soient toujours en cours pour améliorer davantage le régime et veiller à le mettre en conformité avec les récentes modifications aux normes de sécurité internationales.
- (48) À titre d'échantillon pertinent, trois transporteurs aériens certifiés au Mozambique ont été inspectés au cours de la mission d'évaluation sur place de l'Union, à savoir les deux plus grands transporteurs aériens du Mozambique et un transporteur aérien exploitant des hélicoptères. Dans le cadre des inspections de ces trois transporteurs aériens, il a été constaté que ceux-ci ont développé des systèmes de gestion de la sécurité et de la qualité, qu'ils exercent le contrôle de la maintenance et du maintien de la navigabilité et qu'ils assurent les opérations conformément à la réglementation applicable au Mozambique. Les normes de sécurité internationales sont mises en œuvre par les transporteurs aériens, qui ont la capacité de combler les lacunes en matière de sécurité et ont montré la volonté de le faire.
- (49) Le 17 mars 2017, une réunion de consultation technique a eu lieu entre la Commission, l'AESA et l'IACM. L'IACM a tenu la Commission informée des progrès accomplis depuis la mission d'évaluation sur place de l'Union et il a été convenu que l'IACM fournirait des informations supplémentaires sur les mesures correctives prises à la suite des observations formulées lors de cette mission. L'IACM a expliqué qu'il s'était basé sur ces observations pour établir des constatations au sujet des transporteurs aériens concernés et qu'il avait demandé aux exploitants de prendre des mesures correctives.
- (50) Le 21 avril 2017, l'IACM a fourni des informations sur son plan de mesures correctives et celui des trois transporteurs aériens inspectés lors de la mission d'évaluation sur place de l'Union, y compris sur la suite donnée aux constatations de l'IACM. Le plan de mesures correctives tient compte de manière appropriée des observations formulées lors de cette mission et contient des délais réalistes. Les pièces justificatives fournies sont pertinentes aux fins de la résolution des manquements.
- (51) La possibilité a été donnée à l'IACM et au plus grand transporteur aérien immatriculé au Mozambique, à savoir *Linhas Aéreas de Moçambique*, d'être entendus le 26 avril 2017 par la Commission et par le comité de la sécurité aérienne conformément à l'article 7 du règlement (CE) n° 2111/2005.
- (52) Lors de cette audition, le représentant du gouvernement mozambicain a fait part de la forte détermination de celui-ci d'améliorer la sécurité des transports au Mozambique en général et plus particulièrement d'améliorer en permanence la mise en œuvre des normes internationales de sécurité de l'aviation.
- (53) Lors de l'audition, l'IACM a fourni des informations sur le secteur de l'aviation au Mozambique et sur ses capacités en tant qu'autorité de l'aviation civile autonome. Il a notamment fourni des précisions sur son organisation, les mécanismes de financement, le nombre d'inspecteurs de la surveillance de la sécurité, l'élaboration de la législation et de la réglementation et la planification future de l'IACM.
- (54) Lors de l'audition, *Linhas Aéreas de Moçambique* a fourni des informations sur sa flotte actuelle et sur ses objectifs pour les années à venir. Il a expliqué qu'il se concentrerait sur le développement de ses liaisons sur les marchés intérieur et régional. *Linhas Aéreas de Moçambique* a également fourni des informations sur son système de gestion de la sécurité.
- (55) 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 26 avril 2017, il est estimé que l'IACM a accompli des progrès durables sur une période continue. Il est également reconnu que l'IACM s'est montré désireux de dialoguer de manière continue avec la Commission. Il est estimé que l'IACM a la capacité de s'acquitter de ses responsabilités en ce qui concerne la surveillance des transporteurs aériens certifiés au Mozambique. Lors de l'audition, le gouvernement mozambicain s'est engagé 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.
- (56) Par conséquent, conformément aux critères communs fixés à l'annexe du règlement (CE) n° 2111/2005, la Commission estime qu'il y a lieu de modifier la liste des transporteurs aériens qui font l'objet d'une interdiction d'exploitation au sein de l'Union pour retirer tous les transporteurs aériens certifiés au Mozambique de la liste figurant à l'annexe A du règlement (CE) n° 474/2006.
- (57) Les États membres doivent continuer de contrôler le respect effectif des normes de sécurité applicables en accordant la priorité aux inspections au sol à effectuer sur les transporteurs aériens certifiés au Mozambique, en vertu du règlement (UE) n° 965/2012.

- (58) Si des informations pertinentes quant à la sécurité devaient indiquer l'existence de risques imminents en la matière 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 Nigeria

- (59) Le 25 novembre 2015, le transporteur aérien *Med-View Airline* certifié au Nigeria a présenté, auprès de l'AESA, une demande d'autorisation d'exploitant de pays tiers. L'AESA a évalué cette demande au regard des exigences fixées dans le règlement (UE) n° 452/2014 de la Commission et a fait état d'inquiétudes fondamentales relatives à l'incapacité de *Med-View Airline* à démontrer qu'il respecte les exigences applicables énoncées à l'article 3 du règlement (UE) n° 452/2014. Par conséquent, l'AESA a conclu qu'une évaluation plus approfondie ne permettrait pas de délivrer une autorisation d'exploitant de pays tiers à *Med-View Airline*, ce dernier ne satisfaisant pas aux exigences applicables. Le 17 novembre 2016, l'AESA a donc rejeté la demande pour des raisons de sécurité.
- (60) Le 24 février 2017, la Commission a demandé des informations à l'autorité nigérienne de l'aviation civile (ci-après la «NCAA») sur les mesures prises à la suite du rejet, par l'AESA, de la demande d'autorisation d'exploitant de pays tiers présentée par *Med-View Airline*. Dans sa lettre du 22 mars 2017 à la Commission, la NCAA n'a pas communiqué les informations nécessaires pour garantir que les mesures prises étaient de nature à lui permettre de résoudre les problèmes décelés par l'AESA lors de son évaluation de la demande d'autorisation d'exploitant de pays tiers présentée par *Med-View Airline*.
- (61) Les 10 et 24 avril 2017, *Med-View Airline* a fourni à la Commission des informations sur les mesures correctives prises pour résoudre les problèmes décelés par l'AESA.
- (62) La possibilité a été donnée à la NCAA et à *Med-View Airline* d'être entendus le 25 avril 2017 par la Commission et par le comité de la sécurité aérienne conformément à l'article 7 du règlement (CE) n° 2111/2005.
- (63) Lors de cette audition, la NCAA n'a communiqué que des informations limitées sur des éléments tels que sa date d'établissement, les conclusions des audits réalisés par l'OACI en 2006 et en mars 2016, son statut dans le cadre du programme d'évaluation de la sécurité aérienne internationale de la FAA (IASA), le nombre d'inspecteurs des opérations de vol et de la navigabilité et le nombre de détenteurs d'un certificat de transporteur aérien au Nigeria. Il est ressorti des réponses de la NCAA aux questions relatives à sa capacité à recenser et à assurer le suivi des manquements en matière de sécurité que cette capacité n'est pas appropriée. Il est estimé que la NCAA devra prendre des mesures afin d'améliorer la qualité requise de la surveillance de la sécurité des transporteurs aériens relevant de sa responsabilité.
- (64) Lors de l'audition, se basant sur les informations qu'il avait fournies précédemment, *Med-View Airline* a communiqué à la Commission et au comité de la sécurité aérienne des informations sur les mesures correctives prises pour résoudre les graves problèmes relevés par l'AESA dans le cadre de son évaluation de la sécurité aux fins de l'autorisation d'exploitant de pays tiers, concernant notamment les opérations de vol effectuées hors du cadre du certificat de transporteur aérien approuvé et des spécifications d'exploitation associées, le contrôle de la navigabilité et de la maintenance, la mise en œuvre et le suivi des consignes de navigabilité et le système de gestion de la sécurité et de la qualité. *Med-View Airline* a toutefois fait preuve d'un manque manifeste de prise de conscience et de compréhension de la gravité des problèmes de sécurité relevés par l'AESA. Par ailleurs, les mesures prises par *Med-View Airline* révèlent l'absence d'une véritable analyse des causes profondes et d'un plan de mesures correctives adéquat permettant d'éviter que les cas identiques ou similaires de non-conformité ayant conduit à ces problèmes ne se reproduisent.
- (65) Selon les informations recueillies à ce jour dans le cadre de l'évaluation de la sécurité effectuée par l'AESA aux fins de l'autorisation d'exploitant de pays tiers, ainsi que les informations fournies par la NCAA et par *Med-View Airline*, il existe des éléments prouvant de graves manquements en matière de sécurité de la part de *Med-View Airline*. Ces informations indiquent également que *Med-View Airline* n'est pas en mesure de remédier à ces manquements en matière de sécurité, 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 la sécurité aux fins de l'autorisation d'exploitant de pays tiers.
- (66) Par conséquent, sur la base des critères communs fixés à l'annexe du règlement (CE) n° 2111/2005, la Commission considère qu'il y a lieu de modifier la liste des transporteurs aériens qui font l'objet d'une interdiction d'exploitation au sein de l'Union pour inscrire le transporteur aérien *Med-View Airline* sur la liste figurant à l'annexe A du règlement (CE) n° 474/2006.
- (67) Les États membres doivent continuer de contrôler le respect effectif des normes de sécurité applicables en accordant la priorité aux inspections au sol à effectuer sur les transporteurs aériens certifiés au Nigeria, en vertu du règlement (UE) n° 965/2012.

- (68) 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 Pakistan

- (69) Par lettre du 23 janvier 2017, la Commission a demandé à l'autorité pakistanaise de l'aviation civile (ci-après la «PCAA») de lui fournir des informations sur les mesures de suivi qu'elle prend à la suite de l'accident survenu le 7 décembre 2016 avec un appareil de type ATR du transporteur aérien *Pakistan International Airlines Corporation Ltd*, certifié au Pakistan. Par cette lettre, la Commission a également rappelé que, le 13 janvier 2016, l'AESA a rejeté, pour des raisons de sécurité, la demande d'autorisation d'exploitant de pays tiers présentée par le transporteur de fret *AHS International (Pvt) Ltd*, également certifié au Pakistan. En outre, la Commission faisait part dans cette lettre de l'ouverture de consultations officielles avec la PCAA, en application des dispositions de l'article 3, paragraphe 2, du règlement (CE) n° 473/2006.
- (70) Le 18 avril 2017, une réunion de consultation technique a eu lieu entre la Commission, l'AESA, un État membre et des représentants de la PCAA. Lors de cette réunion, la PCAA a fourni des informations, y compris un aperçu de ses obligations en matière de certification et de surveillance, et une synthèse des données sur les inspections pour la période entre 2011 et 2016. En particulier, les responsabilités de la PCAA en ce qui concerne la surveillance en matière de sécurité de *Pakistan International Airlines Corporation Ltd* ont été discutées pendant cette réunion.
- (71) Lors de cette réunion, la Commission a communiqué à la PCAA 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 PCAA a fait preuve de transparence en fournissant à la Commission des informations relatives à la sécurité, la Commission a rappelé à la PCAA qu'elle devait tenir dûment compte des améliorations constantes dans ses systèmes de sécurité. Par ailleurs, la Commission a fait savoir à la PCAA que celle-ci était censée connaître parfaitement les exigences du règlement (UE) n° 452/2014 de la Commission et leurs implications pour les transporteurs aériens certifiés au Pakistan.
- (72) Compte tenu des informations actuellement disponibles, y compris des informations fournies par la PCAA lors de la réunion de consultation technique du 18 avril 2017, il est estimé qu'il n'y a actuellement pas de manque de capacité ni de volonté de la PCAA de combler les lacunes en matière de sécurité.
- (73) Par conséquent, sur la base des critères communs fixés à l'annexe du règlement (CE) n° 2111/2005, la Commission considère qu'il n'y a pas lieu, à l'heure actuelle, de modifier la liste des transporteurs aériens qui font l'objet d'une interdiction d'exploitation au sein de l'Union pour y inclure des transporteurs aériens du Pakistan.
- (74) Les États membres doivent contrôler le respect effectif des normes de sécurité applicables en accordant la priorité aux inspections au sol à effectuer sur les transporteurs aériens certifiés au Pakistan, en vertu du règlement (UE) n° 965/2012.
- (75) 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 Russie

- (76) Au cours des six derniers mois, 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 en 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.
- (77) Le 17 mars 2017, des représentants de la Commission, de l'AESA et d'un État membre ont rencontré des représentants de l'Agence fédérale du transport aérien de la Fédération de Russie (ci-après la «FATA»). L'objectif de la réunion était d'examiner les performances des transporteurs aériens certifiés en Russie en matière de sécurité sur la base des rapports d'inspections au sol, pour la période comprise entre le 11 mars 2016 et le 10 mars 2017, et de recenser les cas où les activités de surveillance assurées par la FATA ont été renforcées.

- (78) Lors de cette réunion, la Commission a examiné de manière plus détaillée les résultats des inspections au sol effectuées dans le cadre du programme SAFA de six transporteurs aériens certifiés en Russie. Bien qu'aucun problème de sécurité n'ait été constaté, la FATA a fait savoir à la Commission que, en raison du petit nombre d'inspections effectuées sur certains transporteurs aériens, deux de ces transporteurs aériens feront l'objet d'inspections supplémentaires au cours du prochain trimestre.
- (79) Compte tenu des informations actuellement disponibles, y compris des informations fournies par la FATA lors de la réunion de consultation technique du 17 mars 2017, il est estimé qu'il n'y a actuellement pas de manque de capacité ni de volonté de la FATA de combler les lacunes en matière de sécurité. Pour ces raisons, la Commission n'a pas jugé nécessaire de procéder à une audition des autorités aériennes russes ou de tout transporteur aérien certifié en Russie devant la Commission et le comité de la sécurité aérienne.
- (80) Par conséquent, sur la base des critères communs fixés à l'annexe du règlement (CE) n° 2111/2005, la Commission considère qu'il n'y a pas lieu, à l'heure actuelle, de modifier la liste des transporteurs aériens qui font l'objet d'une interdiction d'exploitation au sein de l'Union pour y inclure des transporteurs aériens de la Russie.
- (81) 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 Russie, en vertu du règlement (UE) n° 965/2012.
- (82) 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 Russie, conformément au règlement (CE) n° 2111/2005.

Transporteurs aériens de Saint-Vincent-et-les-Grenadines

- (83) Le 16 avril 2015, le transporteur aérien *Mustique Airways* immatriculé à Saint-Vincent-et-les-Grenadines a présenté à l'AESA une demande d'autorisation d'exploitant de pays tiers. L'AESA a évalué cette demande au regard des exigences fixées dans le règlement (UE) n° 452/2014 et a fait état d'inquiétudes fondamentales relatives à l'incapacité de *Mustique Airways* à démontrer qu'il respecte les exigences applicables énoncées à l'article 3 du règlement (UE) n° 452/2014. Par conséquent, l'AESA a conclu qu'une évaluation plus approfondie ne permettrait pas de délivrer une autorisation d'exploitant de pays tiers à *Mustique Airways*, ce dernier ne satisfaisant pas aux exigences applicables. Le 4 octobre 2016, l'AESA a donc rejeté la demande pour des raisons de sécurité.
- (84) Le 30 janvier 2017, la Commission a demandé des informations à l'autorité compétente de Saint-Vincent-et-les-Grenadines, à savoir l'autorité de l'aviation civile des Caraïbes orientales (ci-après l'«ECCAA»), sur les mesures prises à la suite du rejet, par l'AESA, de la demande d'autorisation d'exploitant de pays tiers présentée par *Mustique Airways*. Le 24 février 2017, l'ECCAA a informé la Commission du fait que, le 2 février 2017, *Mustique Airways* avait présenté à l'AESA une nouvelle demande d'autorisation d'exploitant de pays tiers, au motif que, selon *Mustique Airways*, les problèmes de sécurité ayant conduit au rejet de la demande par l'AESA avaient été résolus de manière satisfaisante.
- (85) Étant donné que ni *Mustique Airways* ni l'ECCAA n'ont fourni d'éléments attestant que les problèmes de sécurité constatés lors de l'évaluation de la sécurité effectuée par l'AESA aux fins de l'autorisation d'exploitant de pays tiers avaient bien été résolus, la possibilité a été donnée à l'ECCAA et à *Mustique Airways* d'être entendus le 26 avril 2017 par la Commission et par le comité de la sécurité aérienne conformément à l'article 7 du règlement (CE) n° 2111/2005.
- (86) L'autorité n'a pas répondu à l'invitation d'être entendue et n'a pas participé à l'audition. L'ECCAA n'a pas non plus fourni d'informations sur les mesures prises à la suite des constatations faites lors de l'évaluation aux fins de l'autorisation d'exploitant de pays tiers de *Mustique Airways* ni sur ses activités de surveillance.
- (87) Le 24 avril 2017, l'AESA a organisé une réunion technique avec *Mustique Airways* pour discuter de sa nouvelle demande d'autorisation d'exploitant de pays tiers. Compte tenu du laps de temps très court entre cette réunion et l'audition, l'AESA n'a pas pu procéder à une évaluation complète de la nouvelle demande. L'AESA était toutefois en mesure de confirmer à la Commission et au comité de la sécurité aérienne que les principales causes profondes qui ont conduit aux défaillances graves et répétées sur le plan de la sécurité relevées par l'AESA lors de sa première évaluation aux fins de l'autorisation d'exploitant de pays tiers existent toujours.

- (88) Lors de l'audition du 26 avril 2017, *Mustique Airways* a fourni des informations sur l'activité et les installations de la compagnie et, dans une moindre mesure seulement, sur des aspects relatifs à la sécurité. Il est ressorti des informations fournies par *Mustique Airways* concernant les progrès accomplis dans le développement de ses systèmes de gestion de la sécurité et de la qualité que le niveau de ce développement était insuffisant. Bien qu'il faille saluer la volonté de *Mustique Airways* d'engager un dialogue plus efficace avec l'AESA sur la nouvelle demande d'autorisation d'exploitant de pays tiers présentée par *Mustique Airways*, il a été constaté que des éléments essentiels en matière de sécurité, tels qu'un système de gestion de la sécurité de base, faisaient défaut. Par ailleurs, *Mustique Airways* a fait preuve d'un manque de prise de conscience et de compréhension de la gravité des constatations faites par l'AESA. Enfin, il est apparu clairement que la culture de la sécurité de ce transporteur aérien revêt un caractère davantage rétroactif que proactif.
- (89) Selon les informations recueillies à ce jour, y compris les informations fournies par l'AESA dans le cadre du rejet de la demande d'autorisation d'exploitant de pays tiers présentée par *Mustique Airways* et dans le cadre de la nouvelle demande en cours, ainsi que les informations fournies par le transporteur aérien *Mustique Airways*, il existe des éléments prouvant de graves manquements en matière de sécurité de la part de *Mustique Airways*. *Mustique Airways* n'est, à ce jour, pas suffisamment capable de combler ses lacunes en matière de sécurité. En fait, les mesures en cours en matière de sécurité sont, dans l'ensemble, en phase de développement et le plan de mesures correctives que *Mustique Airways* a présenté à la suite des manquements constatés lors de l'évaluation de la sécurité aux fins de l'autorisation d'exploitant de pays tiers n'est pas assez solide, notamment en ce qui concerne l'analyse des causes profondes nécessaire.
- (90) Par conséquent, sur la base des critères communs fixés à l'annexe du règlement (CE) n° 2111/2005, la Commission considère qu'il y a lieu de modifier la liste des transporteurs aériens qui font l'objet d'une interdiction d'exploitation au sein de l'Union pour inscrire le transporteur aérien *Mustique Airways* sur la liste figurant à l'annexe A du règlement (CE) n° 474/2006.
- (91) 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 Saint-Vincent-et-les-Grenadines en vertu du règlement (UE) n° 965/2012.
- (92) Si des informations pertinentes quant à la sécurité devaient indiquer l'existence de risques imminents en la matière 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 Thaïlande

- (93) Le 17 mars 2017, une réunion de consultation 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 tenu la Commission informée des progrès accomplis depuis septembre 2016, notamment en ce qui concerne le système de transport aérien en Thaïlande, sa feuille de route en vue d'une mise en conformité et l'état actuel de la mise en œuvre de son plan de mesures correctives.
- (94) Les principaux progrès sont la nouvelle loi sur l'aviation civile de la Thaïlande qui devrait entrer en vigueur au cours du dernier trimestre de 2017, la modification des réglementations de la CAAT, sa nouvelle organisation, les mécanismes de financement durables, ainsi que l'amélioration de la dotation en personnel et du programme de formation de ses inspecteurs. La CAAT a amélioré ses procédures, manuels et outils d'inspection, y compris son système informatique, et a actualisé son programme de surveillance de sécurité afin de garantir le caractère complet et continu de la surveillance des transporteurs aériens certifiés en Thaïlande. La CAAT a également créé un service d'assurance de la qualité chargé de contrôler qu'elle respecte les normes de sécurité de l'aviation nationale et internationale.
- (95) La CAAT a aussi communiqué des informations sur le développement de son programme national de sécurité et sur la situation concernant les manquements relevés par l'OACI à la suite de son audit de janvier 2015, y compris le grave problème de sécurité relatif à la certification des transporteurs aériens sur la base de ces manquements. Par ailleurs, la CAAT a communiqué des informations sur les progrès réalisés en ce qui concerne son plan de durabilité et la coopération internationale dans laquelle elle s'est engagée.
- (96) La recertification des transporteurs aériens certifiés en Thaïlande en appliquant l'approche structurée en cinq phases de l'OACI pour la certification des transporteurs aériens constitue un élément important du plan de mesures correctives de la CAAT. En février 2017, le premier des transporteurs aériens qui exploite des services internationaux a été recertifié et, d'ici à la fin de juin 2017, la CAAT devrait recertifier 12 autres transporteurs aériens fournissant des services aériens internationaux. Pendant le processus de recertification, la CAAT a pris des mesures d'exécution forcée à l'égard de certains candidats à la recertification.

- (97) Le gouvernement thaïlandais et la CAAT ont fait preuve d'une détermination manifeste à améliorer le régime de surveillance en matière de sécurité en Thaïlande. La CAAT a fourni des éléments attestant que des progrès importants ont été accomplis au cours des six derniers mois. Les données de sécurité disponibles à ce jour 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.
- (98) Par conséquent, sur la base des critères communs fixés à l'annexe du règlement (CE) n° 2111/2005, la Commission considère qu'il n'y a pas lieu, à l'heure actuelle, de modifier la liste des transporteurs aériens qui font l'objet d'une interdiction d'exploitation au sein de l'Union en ce qui concerne les transporteurs aériens de la Thaïlande.
- (99) 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.
- (100) 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'Ukraine

- (101) Le 29 août 2014, le transporteur aérien *International Joint-Stock Aviation Company «URGA»*, certifié en Ukraine, a présenté à l'AESA une demande d'autorisation d'exploitant de pays tiers. L'AESA a évalué cette demande au regard des exigences fixées dans le règlement (UE) n° 452/2014 et a fait état d'inquiétudes fondamentales relatives à l'incapacité d'*International Joint-Stock Aviation Company «URGA»* à démontrer qu'il respecte les exigences applicables énoncées à l'article 3 du règlement (UE) n° 452/2014. Par conséquent, l'AESA a conclu qu'une évaluation plus approfondie ne permettrait pas de délivrer une autorisation d'exploitant de pays tiers à *International Joint-Stock Aviation Company «URGA»*, ce dernier ne satisfaisant pas aux exigences applicables. Le 15 septembre 2016, l'AESA a donc rejeté la demande pour des raisons de sécurité.
- (102) Le 15 février 2016, le transporteur aérien *Air Company «Black Sea Airlines» LLC*, immatriculé en Ukraine, a présenté à l'AESA une demande d'autorisation d'exploitant de pays tiers. L'AESA a évalué cette demande au regard des exigences fixées dans le règlement (UE) n° 452/2014 et a fait état d'inquiétudes fondamentales relatives à l'incapacité d'*Air Company «Black Sea Airlines» LLC* à démontrer qu'il respecte les exigences applicables énoncées à l'article 3 du règlement (UE) n° 452/2014. Par conséquent, l'AESA a conclu qu'une évaluation plus approfondie ne permettrait pas de délivrer une autorisation d'exploitant de pays tiers à *Air Company «Black Sea Airlines» LLC*, ce dernier ne satisfaisant pas aux exigences applicables. Le 13 octobre 2016, l'AESA a donc rejeté la demande pour des raisons de sécurité.
- (103) Le 6 mars 2017, la Commission a demandé des informations à l'Administration nationale de l'aviation de l'Ukraine (ci-après la «SAAU») sur les mesures prises à la suite du rejet, par l'AESA, des demandes d'autorisation d'exploitant de pays tiers présentées par *International Joint-Stock Aviation Company «URGA»* et *Air Company «Black Sea Airlines» LLC*. Cette lettre ouvrait des discussions officielles avec la SAAU, en application des dispositions de l'article 3, paragraphe 2, du règlement (CE) n° 473/2006. Les problèmes de sécurité constatés lors de l'évaluation de la sécurité effectuée par l'AESA aux fins de l'autorisation d'exploitant de pays tiers n'ayant pas été résolus, la possibilité a été donnée à la SAAU, à *International Joint-Stock Aviation Company «URGA»* et à *Air Company «Black Sea Airlines» LLC* d'être entendus le 25 avril 2017 par la Commission et par le comité de la sécurité aérienne conformément à l'article 7 du règlement (CE) n° 2111/2005.
- (104) Le 3 avril 2017, la SAAU a retiré le certificat de transporteur aérien d'*Air Company «Black Sea Airlines» LLC*. Cette décision a mis fin aux discussions officielles ouvertes le 6 mars 2017 en ce qui concerne ce transporteur aérien.
- (105) La SAAU et *International Joint-Stock Aviation Company «URGA»* ont été entendus par la Commission et le comité de la sécurité aérienne le 25 avril 2017. Entre autres éléments, la SAAU a fait savoir que les activités de surveillance de la sécurité des transporteurs aériens certifiés en Ukraine sont adaptées pour tenir compte du bilan SAFA ainsi que de toute information provenant du processus d'autorisation d'exploitant de pays tiers. La SAAU a également communiqué des informations sur l'adoption de possibles mesures à court terme telles que la suspension, la limitation ou le retrait du CTA de transporteurs aériens suite à un rejet, par l'AESA, d'une demande d'autorisation d'exploitant de pays tiers. Par ailleurs, la SAAU a fourni des informations sur des mesures à long terme visant à améliorer ses processus internes relatifs à ses activités de certification et de surveillance à l'égard de transporteurs aériens certifiés en Ukraine.

- (106) Lors de cette audition, se basant sur les informations qu'il avait fournies précédemment, *International Joint-Stock Aviation Company* «URGA» a communiqué des informations supplémentaires sur les mesures correctives qu'il avait prises pour résoudre les graves problèmes relevés par l'AESA dans le cadre de son évaluation de la sécurité aux fins de l'autorisation d'exploitant de pays tiers, concernant notamment la gestion du maintien de la navigabilité et la réalisation des activités de maintenance. Ce transporteur aérien a également fait part d'un audit supplémentaire effectué en mars 2017 par une entité privée pour déterminer l'état actuel de son respect des normes internationales de sécurité de l'aviation. Cet audit a confirmé les manquements systémiques qui avaient été décelés précédemment par l'AESA dans le système de documentation existant du transporteur aérien.
- (107) Lors de l'audition, *International Joint-Stock Aviation Company* «URGA» a également expliqué qu'il avait présenté une nouvelle demande d'autorisation d'exploitant de pays tiers le 19 avril 2017. La Commission et le comité de la sécurité aérienne ont pris note de ce point et ont salué la confirmation du transporteur aérien et de l'AESA que le traitement de cette nouvelle demande d'autorisation d'exploitant de pays tiers recevra toute l'attention requise dans le cadre du règlement (UE) n° 452/2014.
- (108) Selon les informations recueillies à ce jour dans le cadre de l'évaluation de la sécurité effectuée par l'AESA aux fins de l'autorisation d'exploitant de pays tiers d'*International Joint-Stock Aviation Company* «URGA», ainsi que les informations fournies par la SAAU et par *International Joint-Stock Aviation Company* «URGA», la mise en œuvre des mesures correctives prises pour résoudre les problèmes de sécurité décelés par l'AESA n'est pas encore suffisante. Il ressort également de ces informations que le transporteur aérien n'est actuellement pas en mesure de recenser lui-même les cas de non-conformité dans la totalité de ses processus et activités.
- (109) Par conséquent, sur la base des critères communs fixés à l'annexe du règlement (CE) n° 2111/2005, la Commission considère qu'il y a lieu de modifier la liste des transporteurs aériens qui font l'objet d'une interdiction d'exploitation au sein de l'Union pour inscrire le transporteur aérien *International Joint-Stock Aviation Company* «URGA» sur la liste figurant à l'annexe A du règlement (CE) n° 474/2006.
- (110) 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 Ukraine, en vertu du règlement (UE) n° 965/2012.
- (111) 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 Zimbabwe

- (112) Le 12 avril 2016, le transporteur aérien *Air Zimbabwe (Pvt) Ltd*, immatriculé au Zimbabwe, a présenté à l'AESA une demande d'autorisation d'exploitant de pays tiers. L'AESA a évalué cette demande au regard des exigences fixées dans le règlement (UE) n° 452/2014 et a fait état d'inquiétudes fondamentales relatives à l'incapacité d'*Air Zimbabwe (Pvt) Ltd* à démontrer qu'il respecte les exigences applicables énoncées à l'article 3 du règlement (UE) n° 452/2014. Par conséquent, l'AESA a conclu qu'une évaluation plus approfondie ne permettrait pas de délivrer une autorisation d'exploitant de pays tiers à *Air Zimbabwe (Pvt) Ltd*, ce dernier ne satisfaisant pas aux exigences applicables. Le 7 novembre 2016, l'AESA a donc rejeté la demande pour des raisons de sécurité.
- (113) Le 3 mars 2017, la Commission a demandé des informations à l'autorité zimbabwéenne de l'aviation civile (ci-après la «CAAZ») sur les mesures prises à la suite du rejet, par l'AESA, de la demande d'autorisation d'exploitant de pays tiers présentée par *Air Zimbabwe (Pvt) Ltd*. Cette lettre ouvrait des discussions officielles avec la CAAZ, en application des dispositions de l'article 3, paragraphe 2, du règlement (CE) n° 473/2006. Les problèmes de sécurité constatés lors de l'évaluation de la sécurité effectuée par l'AESA aux fins de l'autorisation d'exploitant de pays tiers d'*Air Zimbabwe (Pvt) Ltd* n'ayant pas été résolus, la possibilité a été donnée à la CAAZ et à *Air Zimbabwe (Pvt) Ltd* d'être entendus le 26 avril 2017 par la Commission et par le comité de la sécurité aérienne conformément à l'article 7 du règlement (CE) n° 2111/2005.
- (114) Lors de cette audition, entre autres éléments, la CAAZ a fourni des informations concernant ses responsabilités en matière de surveillance à l'égard d'*Air Zimbabwe (Pvt) Ltd*. La CAAZ a résumé les mesures qu'elle a prises à la suite du rejet, par l'AESA et pour des raisons de sécurité, de la demande d'autorisation d'exploitant de pays tiers d'*Air Zimbabwe (Pvt) Ltd*. L'AESA a fourni des informations sur les graves problèmes de sécurité qui servaient de fondement à sa décision de rejeter la demande d'autorisation d'exploitant de pays tiers.

- (115) Lors de cette audition, *Air Zimbabwe (Pvt) Ltd* a communiqué des informations sur les mesures correctives qui ont été engagées et qui sont en cours depuis le rejet, par l'AESA, de sa demande d'autorisation d'exploitant de pays tiers. Cependant, les informations fournies par *Air Zimbabwe (Pvt) Ltd*, y compris les éléments concernant les progrès limités accomplis par ce transporteur dans le développement de ses systèmes de gestion de la sécurité, se sont révélées insuffisantes pour lever les inquiétudes formulées.
- (116) Selon les informations recueillies à ce jour, y compris les informations relatives à l'évaluation de la sécurité effectuée par l'AESA aux fins de l'autorisation d'exploitant de pays tiers d'*Air Zimbabwe (Pvt) Ltd*, ainsi que les informations présentées par la CAAZ et par *Air Zimbabwe (Pvt) Ltd*, il existe clairement des graves manquements en matière de sécurité de la part d'*Air Zimbabwe (Pvt) Ltd*. Il est estimé qu'*Air Zimbabwe (Pvt) Ltd* n'est à ce jour pas capable de combler ces lacunes en matière de sécurité. En fait, les mesures en cours en matière de sécurité prises par *Air Zimbabwe (Pvt) Ltd* ne sont, dans l'ensemble, qu'en phase de développement et le plan de mesures correctives qu'*Air Zimbabwe (Pvt) Ltd* a présenté à la suite des manquements constatés lors de l'évaluation de la sécurité aux fins de l'autorisation d'exploitant de pays tiers n'est pas solide, notamment en ce qui concerne l'analyse des causes profondes nécessaire.
- (117) Par conséquent, sur la base des critères communs fixés à l'annexe du règlement (CE) n° 2111/2005, la Commission considère qu'il y a lieu de modifier la liste des transporteurs aériens qui font l'objet d'une interdiction d'exploitation au sein de l'Union pour inscrire le transporteur aérien *Air Zimbabwe (Pvt) Ltd* sur la liste figurant à l'annexe A du règlement (CE) n° 474/2006.
- (118) Les États membres doivent continuer de contrôler le respect effectif des normes de sécurité applicables en accordant la priorité aux inspections au sol à effectuer sur les transporteurs aériens certifiés au Zimbabwe, en vertu du règlement (UE) n° 965/2012.
- (119) Si des informations pertinentes quant à la sécurité devaient indiquer l'existence de risques imminents en la matière 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.
- (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 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 15 mai 2017.

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

ANNEXE A

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

Nom de personne morale du transporteur aérien figurant sur son CTA (et raison sociale si elle diffère)	Numéro de certificat de transporteur aérien (CTA) ou numéro de la licence d'exploitation	Code OACI de la compagnie aérienne	État de l'exploitant
BLUE WING AIRLINES	SRBWA-01/2002	BWI	Suriname
IRAN ASEMAN AIRLINES	FS-102	IRC	République islamique d'Iran
IRAQI AIRWAYS	001	IAW	Iraq
MED-VIEW AIRLINE	MVA/AOC/10-12/05	MEV	Nigeria
MUSTIQUE AIRWAYS	2A/12/003K	MAW	Saint-Vincent-et-les-Grenadines
INTERNATIONAL JOINT-STOCK AVIATION COMPANY «URGA»	UK 012	URG	Ukraine
AIR ZIMBABWE (PVT) LTD	177/04	AZW	Zimbabwe
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

⁽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
AIR NAVE	017	Inconnu	République d'Angola
AIR26	AO 003-01/11-DCD	DCD	République d'Angola
ANGOLA AIR SERVICES	006	Inconnu	République d'Angola
DIEXIM	007	Inconnu	République d'Angola
FLY540	AO 004-01 FLYA	Inconnu	République d'Angola
GIRA GLOBO	008	GGL	République d'Angola
HELIANG	010	Inconnu	République d'Angola
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 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
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)

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
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)
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)

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

Nom de personne morale du transporteur aérien figurant sur son CTA (et raison sociale si elle diffère)	Numéro de certificat de transporteur aérien (CTA) ou numéro de la licence d'exploitation	Code OACI de la compagnie aérienne	État de l'exploitant
Tous les transporteurs aériens certifiés par les autorités de l'Indonésie responsables de la surveillance réglementaire (à l'exception de Garuda Indonesia, Airfast Indonesia, Ekspres Transportasi Antarbenoa, 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
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

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
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
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

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
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
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
AFRIQIYAH AIRWAYS	007/01	AAW	Libye
AIR LIBYA	004/01	TLR	Libye
BURAQ AIR	002/01	BRQ	Libye

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
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 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
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

Nom de personne morale du transporteur aérien figurant sur son CTA (et raison sociale si elle diffère)	Numéro de certificat de transporteur aérien (CTA) ou numéro de la licence d'exploitation	Code OACI de la compagnie aérienne	État de l'exploitant
Tous les transporteurs aériens certifiés par les autorités de 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
BLUE BIRD AVIATION	11	BLB	République du Soudan
ELDINDER AVIATION	8	DND	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 CO.	60	KUH	République du Soudan
NOVA AIRWAYS	46	NOV	République du Soudan
SUDAN AIRWAYS CO.	1	SUD	République du Soudan
SUN AIR	51	SNR	République du Soudan
TARCO AIR	56	TRQ	République du Soudan

ANNEXE B

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

Nom de personne morale du transporteur aérien figurant sur son CTA (et raison sociale si elle diffère)	Numéro de certificat de transporteur aérien (CTA)	Code OACI 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: 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 et 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-AF; 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	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

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

Nom de personne morale du transporteur aérien figurant sur son CTA (et raison sociale si elle diffère)	Numéro de certificat de transporteur aérien (CTA)	Code OACI de la compagnie aérienne	État de l'exploitant	Type d'appareil faisant l'objet de la restriction	Numéros d'immatriculation et, si possible, numéros de série des appareils faisant l'objet de la restriction	État d'immatriculation
AIR KORYO	GAC-AOC/ KOR-01	KOR	République populaire démocratique de Corée	Toute la flotte sauf: 2 appareils de type TU- 204.	Toute la flotte sauf: P-632, P-633.	République populaire démocratique de Corée

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