

RÈGLEMENT D'EXÉCUTION (UE) 2018/1866 DE LA COMMISSION**du 28 novembre 2018****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 ⁽³⁾, 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 au vu 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 (CE) n° 2111/2005 du Parlement européen et du Conseil (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: Angola, Biélorussie, Bénin, Gambie, Indonésie, Mauritanie, Mexique, Moldavie, Népal, Russie, Thaïlande, Venezuela et Zambie. La Commission a également informé le comité de la sécurité aérienne de la situation en matière de sécurité aérienne dans les pays suivants: Afghanistan, Gabon, Kazakhstan, Libye et Mozambique.
- (6) 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 ⁽⁵⁾.

⁽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 (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 (JO L 344 du 27.12.2005, p. 15).

⁽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).

⁽⁵⁾ 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).

- (7) De plus, l'AESA a informé la Commission et le comité de la sécurité aérienne des projets d'assistance technique menés dans des pays tiers concernés par une interdiction d'exploitation au titre du règlement (CE) n° 474/2006. 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 dans les pays tiers, en vue de les aider à remédier aux cas de non-conformité aux normes de sécurité 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'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI), des informations sur l'assistance technique aux pays tiers fournie par l'Union et les États membres afin d'améliorer la sécurité aérienne dans le monde entier.
- (8) 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 du système d'alerte relatif aux autorisations d'exploitant de pays tiers et a fourni des statistiques actualisées sur les messages d'alerte relatifs aux transporteurs aériens faisant l'objet d'une interdiction d'exploitation.

Transporteurs aériens de l'Union

- (9) À la suite de l'analyse, par l'AESA, d'informations recueillies lors d'inspections au sol effectuées sur les appareils de transporteurs aériens de l'Union et 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 et en ont informé la Commission et le comité de la sécurité aérienne. La Bulgarie et Malte ont informé la Commission et le comité de la sécurité aérienne de mesures qu'elle avait prises à l'égard des transporteurs aériens certifiés respectivement en Bulgarie et à Malte.
- (10) Les États membres ont réaffirmé qu'ils étaient prêts à intervenir en conséquence au cas où des informations pertinentes quant à la sécurité indiqueraient 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'Angola

- (11) Par lettre du 30 avril 2018, la Commission a demandé à l'autorité compétente de l'Angola, à savoir l'*Instituto Nacional da Aviação Civil* (ci-après l'«INAVIC»), de lui fournir une liste des documents et des actions à achever.
- (12) L'INAVIC a fourni toute la documentation requise en temps voulu. L'AESA a analysé la documentation fournie par l'INAVIC et conclu qu'elle était présentée clairement et bien structurée. En outre, les copies des certificats de transporteur aérien (ci-après «CTA») et les spécifications opérationnelles fournies par l'INAVIC étaient conformes au format de l'OACI. L'INAVIC a fourni un bon aperçu des actions de suivi consécutives aux constatations effectuées au cours de la surveillance en matière de sécurité des transporteurs aériens angolais dans le domaine des opérations de vol et de la navigabilité.
- (13) Les procédures et réglementations de l'INAVIC ont été mises à jour depuis 2015, principalement dans les domaines des opérations de vol et de la navigabilité et dans le domaine aéromédical. De plus, conformément aux normes de sécurité internationales applicables, l'INAVIC a fourni de manière active à l'OACI des mises à jour de son plan de mesures correctives.
- (14) Pour une compréhension plus détaillée et fondée sur des données probantes des activités de surveillance en Angola, la Commission a invité l'INAVIC à fournir les rapports des inspections/audits de prorogation des CTA, y compris une description détaillée des constatations et des mesures de suivi appliquées pour les transporteurs aériens *Sonair*, *Air Jet* et *Heli Malongo*.
- (15) Ces rapports ont été transmis à l'AESA, qui a conclu que les données qu'ils contiennent étaient pertinentes et de bonne qualité. Ces rapports ont également démontré que les transporteurs aériens concernés avaient mis en œuvre des mesures correctives appropriées, sur la base des constatations de l'INAVIC.
- (16) L'INAVIC a informé la Commission qu'elle avait certifié deux nouveaux transporteurs aériens, à savoir *Bestflya Aircraft Management* et *SJL*. L'INAVIC a également informé la Commission que sept transporteurs, à savoir *Air Nave*, *Air26*, *Angola Air Services*, *Diexim*, *Fly540*, *Gira Globo* et *Mavewa* n'étaient plus titulaires d'un CTA en cours de validité.

- (17) Sur la base des informations actuellement disponibles, la Commission conclut que l'INAVIC a progressé dans la mise en œuvre des normes de sécurité internationales. Toutefois, avant qu'une quelconque décision puisse être prise quant à la levée de l'interdiction des transporteurs aériens de l'Angola, ces progrès doivent être vérifiés lors d'une mission d'évaluation sur place de l'Union organisée auprès de l'INAVIC et de certains transporteurs aériens angolais.
- (18) 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, à ce stade, de modifier la liste des transporteurs aériens qui font l'objet d'une interdiction d'exploitation au sein de l'Union et d'y inscrire les nouveaux transporteurs aériens *Bestflya Aircraft Management* et *SJL*. Les transporteurs aériens *Air Nave*, *Air26*, *Angola Air Services*, *Diexim*, *Fly540*, *Gira Globo* et *Mavewa* devraient être retirés de la liste figurant à l'annexe A du règlement (CE) n° 474/2006, étant donné qu'ils ne sont plus titulaires d'un CTA en cours de validité.

Transporteurs aériens de la Biélorussie

- (19) Le 17 septembre 2018, à la suite des manquements en matière de sécurité décelés par l'AESA dans le cadre de la procédure d'autorisation d'exploitant de pays tiers, la Commission a ouvert des consultations avec le département de l'aviation de la Biélorussie (ci-après l'«AD-BLR») en application des dispositions de l'article 3, paragraphe 2, du règlement n° 473/2006.
- (20) Le 8 novembre 2018, la Commission, l'AESA et des représentants de l'AD-BLR ont tenu une réunion technique. Au cours de cette réunion, la Commission a souligné l'importance d'être correctement et régulièrement informée de ses activités de surveillance en matière de sécurité. L'AD-BLR a décrit les mesures correctives prises pour remédier aux manquements en matière de sécurité décelés par l'AESA dans le cadre de la procédure d'autorisation d'exploitant de pays tiers et des activités de suivi. Bien que ces renseignements aient déjà été demandés lors de l'ouverture des consultations, l'AD-BLR n'avait pas fourni suffisamment d'informations sur la planification et les résultats des activités de surveillance. Compte tenu des difficultés rencontrées par certains demandeurs certifiés en Biélorussie au cours de la procédure pour obtenir l'autorisation d'exploitant de pays tiers, en raison principalement de manquements en matière de sécurité, la Commission a rappelé l'importance du respect, par l'AD-BLR, des normes de sécurité internationales applicables lorsque ce dernier s'acquitte de ses responsabilités sur le plan de la sécurité.
- (21) Eu égard aux manquements existants en matière de sécurité, la Commission a invité l'AD-BLR, conformément à l'article 7 du règlement (CE) n° 2111/2005, à une audition qui a eu lieu le 13 novembre 2018. Au cours de cette audition, l'AD-BLR a fourni à la Commission et au comité de la sécurité aérienne des informations générales concernant le secteur de l'aviation en Biélorussie, les effectifs disponibles pour les activités de surveillance et la manière dont la Biélorussie mène les enquêtes sur les accidents. L'AD-BLR a également fourni des renseignements sur l'état d'avancement de la surveillance en matière de sécurité en Biélorussie par référence aux éléments critiques pertinents de l'OACI. L'AD-BLR a réitéré son appel en faveur d'une coopération étroite avec l'Union européenne et informé du début de la mise en œuvre de certains règlements de l'Union européenne, notamment dans le domaine de la navigabilité et des opérations. Ne doutant pas que ses activités soient menées en parfaite conformité avec les normes de sécurité internationales, l'AD-BLR a invité l'Union européenne à effectuer une mission d'évaluation afin d'avoir une meilleure appréciation du système de surveillance de la sécurité de la Biélorussie.
- (22) La Commission estime que l'absence d'information documentée et le caractère difficile des échanges d'informations depuis l'ouverture de consultations officielles empêchent d'évaluer facilement comment l'AD-BLR s'acquitte de ses obligations. La Commission estime par conséquent qu'il est nécessaire de mener une mission d'évaluation sur place de l'Union avant la prochaine réunion du comité de la sécurité aérienne.
- (23) En outre, la Commission estime que les résultats des inspections au sol effectuées dans le cadre du programme SAFA auprès de *BELAVIA*, seul exploitant certifié pour le transport régulier de passagers en Biélorussie, ne suscitent pas, à ce stade, de préoccupations spécifiques en matière de sécurité quant à ce transporteur aérien. En ce qui concerne les transporteurs aériens effectuant des opérations de fret, des mesures d'exécution ont déjà été prises par l'AESA contre *JSC Aircompany Grodno* et *Transaviaexport Airlines*.
- (24) Les différents manquements constatés auront incontestablement besoin d'être rectifiés, mais ne sont pas encore de nature à justifier l'inscription de transporteurs aériens de la Biélorussie sur la liste figurant à l'annexe A du règlement (CE) n° 474/2006.
- (25) Par conséquent, compte tenu des informations actuellement disponibles et 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 ce stade, en ce qui concerne les transporteurs aériens de la Biélorussie, de modifier la liste des transporteurs aériens qui font l'objet d'une interdiction d'exploitation au sein de l'Union.
- (26) Les États membres devraient continuer de contrôler le respect effectif, par la Biélorussie, des normes de sécurité internationales applicables en accordant la priorité aux inspections au sol à effectuer sur les transporteurs aériens certifiés en Biélorussie, en vertu du règlement (UE) n° 965/2012.

- (27) Si des informations pertinentes quant à la sécurité indiquent 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 Bénin

- (28) En mai 2017, la Commission a retiré de la liste figurant à l'annexe A du règlement (CE) n° 474/2006 tous les transporteurs aériens relevant de l'autorité du Bénin ⁽¹⁾.
- (29) Par lettre du 14 septembre 2018, la Commission a demandé à l'Agence Nationale de l'Aviation Civile du Bénin (ci-après l'«ANAC béninoise») de fournir une liste de documents concernant sa structure, son système de surveillance, ses activités, y compris la liste des titulaires de CTA et des aéronefs immatriculés, et concernant les mesures d'exécution prises.
- (30) Le 15 octobre 2018, l'ANAC béninoise a fourni les informations demandées, y compris des détails concernant son organisation interne, la qualification du personnel, la politique de formation, la procédure de surveillance, le système de comptes rendus d'événements et la procédure de délivrance et de validation des licences.
- (31) Les documents présentés indiquaient également qu'il existait deux transporteurs aériens certifiés par l'ANAC béninoise, à savoir *Air Taxi Bénin* et *ASAB*.
- (32) La Commission encourage l'ANAC béninoise à faire rapport régulièrement sur les progrès constants dans la mise en œuvre des normes de sécurité internationales et sur toute nouvelle information connexe, notamment en ce qui concerne la certification de nouveaux transporteurs aériens.
- (33) 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 ce stade, en ce qui concerne les transporteurs aériens du Bénin, de modifier la liste des transporteurs aériens qui font l'objet d'une interdiction d'exploitation au sein de l'Union.

Transporteurs aériens de la Gambie

- (34) Les transporteurs aériens gambiens n'ont jamais été inscrits sur la liste figurant à l'annexe A du règlement (CE) n° 474/2006. Par lettre du 24 août 2018, la Commission a demandé à l'autorité de l'aviation civile de la Gambie (ci-après la «CAAG») de fournir des documents concernant sa structure, son système et ses activités de surveillance, y compris la liste des titulaires de CTA et des aéronefs immatriculés, et concernant les mesures d'exécution prises. La CAAG a fourni les informations demandées le 28 septembre 2018.
- (35) La CAAG a informé la Commission qu'à cette époque, il n'y avait pas de titulaires de CTA dans le pays et que le registre des aéronefs comprenait 18 aéronefs. Un certain nombre de ces aéronefs sont entreposés, tandis que d'autres ne sont plus opérationnels.
- (36) En ce qui concerne le transporteur aérien *Sonnig International Privat Jets Gambia – SIPJ(G)*, la CAAG a confirmé qu'il n'était plus titulaire, depuis août 2017, d'un CTA gambien en cours de validité.
- (37) Par le même courrier, la CAAG a également indiqué que l'OACI avait effectué un audit sur place d'évaluation de la surveillance de la sécurité du 16 au 26 juillet 2018 dans le cadre du programme USOAP-CMA de l'OACI. La CAAG s'est engagée à fournir le rapport d'audit à la Commission dès qu'il sera disponible. Les résultats de l'audit précédent en 2005 indiquent une mise en œuvre effective globale de 78,46 %.
- (38) Sur la base de ces informations, la Commission considère qu'à l'heure actuelle, rien n'indique que la CAAG ne serait pas en mesure de respecter ses obligations internationales de surveillance en matière de sécurité.
- (39) 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 ce stade, en ce qui concerne les transporteurs aériens de la Gambie, de modifier la liste des transporteurs aériens qui font l'objet d'une interdiction d'exploitation au sein de l'Union.

⁽¹⁾ Règlement d'exécution (UE) n° 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 dans l'Union (JO L 124 du 17.5.2017, p. 3), considérants 12 à 19 relatifs au Bénin.

Transporteurs aériens de l'Indonésie

- (40) Tous les transporteurs aériens de l'Indonésie ont été retirés de l'annexe A du règlement (CE) n° 474/2006 en juin 2018 ⁽¹⁾. Afin d'assurer un meilleur suivi de la surveillance en matière de sécurité en Indonésie, la Commission et la direction générale de l'aviation civile de l'Indonésie (ci-après la «DGCA indonésienne») ont poursuivi des consultations conformément aux dispositions de l'article 3, paragraphe 2, du règlement n° 473/2006. La Commission suit les progrès accomplis par la DGCA indonésienne 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 26 septembre 2018, la DGCA indonésienne a transmis à la Commission un complément d'informations et des informations actualisées sur les activités de surveillance de la sécurité aérienne en Indonésie de mai 2018 à août 2018 et le plan de mesures correctives convenu.
- (41) Ces informations comprenaient une liste de transporteurs aériens certifiés en Indonésie, des aéronefs enregistrés et des activités de surveillance en matière de sécurité, une liste de mesures d'exécution prises par la DGCA indonésienne, une mise à jour de l'état d'avancement des plans de mesures correctives à la suite de la mission d'évaluation sur place de l'Union effectuée en mars 2018, ainsi que des mises à jour concernant la mise en œuvre de l'ensemble du plan d'action relatif à la navigation fondée sur les performances («PBN») et concernant l'assistance technique fournie à la DGCA indonésienne.
- (42) En ce qui concerne la liste des transporteurs aériens, les aéronefs et les activités de surveillance, au cours de la période concernée, la DGCA indonésienne a délivré un nouveau CTA Partie-121 et deux nouveaux CTA Partie-135.
- (43) En ce qui concerne les mesures d'exécution prises, la DGCA indonésienne a suspendu deux CTA (un Partie-121 et un Partie-135), annulé un certificat de validation, et pris une sanction administrative concernant un titulaire de CTA Partie-135. En outre, la DGCA indonésienne a pris les premières mesures visant à renforcer la surveillance dans le volet médical de la concession de licences afin de résoudre les problèmes identifiés au cours de la mission d'évaluation de l'Union européenne de mars 2018, qui avait amené à suspendre deux titulaires d'une licence de médecin-examineur agréé.
- (44) Il a également été tenu compte de la recommandation relative à la mise en œuvre de la PBN. D'ici à la fin de 2018, l'Indonésie compte en priorité mettre en œuvre des procédures à cet effet dans 23 des 25 aéroports internationaux. La mise en œuvre des PBN dans les aéroports nationaux éloignés progresse, mais pas au même rythme.
- (45) La DGCA indonésienne a également informé la Commission de l'état d'avancement des mesures correctives à la suite de la récente mission de validation coordonnée de l'OACI effectuée en 2017. Le 25 juillet 2018, l'OACI a procédé à une révision du plan de mesures correctives dans le domaine de la navigabilité. Toutes les mesures correctives ont été totalement ou partiellement acceptées par l'OACI.
- (46) À la suite de l'accident mortel survenu le 29 octobre 2018 sur le vol JT610 de *Lion Air*, la DGCA indonésienne a contacté la Commission dans un délai de 24 heures et continue à fournir des informations, notamment sur les mesures préventives prises après l'accident à l'égard des exploitants dont la flotte comporte des aéronefs du même type (1 aéronef exploité par *Garuda* et 10 exploités par *Lion Air*).
- (47) 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 ce stade, en ce qui concerne les transporteurs aériens de l'Indonésie, de modifier la liste des transporteurs aériens qui font l'objet d'une interdiction d'exploitation au sein de l'Union.
- (48) Les États membres devraient continuer de contrôler le respect effectif, par l'Indonésie, des normes de sécurité internationales 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.
- (49) Si des informations pertinentes quant à la sécurité indiquent 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 Mauritanie

- (50) En décembre 2012, la Commission a décidé de retirer de la liste figurant à l'annexe A du règlement (CE) n° 474/2006 tous les transporteurs aériens relevant de l'autorité de la Mauritanie ⁽²⁾.

⁽¹⁾ Règlement d'exécution (UE) n° 2018/871 de la Commission du 14 juin 2018 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 (JO L 152 du 15.6.2018, p. 5), considérants 40 à 64 relatifs à l'Indonésie.

⁽²⁾ Règlement d'exécution (UE) n° 1146/2012 de la Commission du 3 décembre 2012 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 (JO L 333 du 5.12.2012, p. 7), considérants 71 à 81 relatifs à la Mauritanie.

- (51) Par lettre du 30 août 2018, la Commission a demandé à l'autorité compétente de la Mauritanie, à savoir l'*Agence Nationale de l'Aviation Civile* (ci-après l'«ANAC mauritanienne»), de fournir des documents concernant sa structure, son système et ses activités de surveillance, y compris la liste des titulaires de CTA et des aéronefs immatriculés, et concernant les mesures d'exécution prises.
- (52) Le 10 octobre 2018, l'ANAC mauritanienne a fourni les informations demandées, et notamment des renseignements sur la structure organisationnelle et le personnel, sur les titulaires de CTA ainsi que les spécifications opérationnelles, sur les aéronefs immatriculés en Mauritanie, de même que les résultats des activités de surveillance en matière de sécurité, les mesures d'exécution et la liste des incidents et accidents survenus depuis 2016.
- (53) L'ANAC mauritanienne a fait savoir à la Commission qu'il existait à l'époque deux transporteurs aériens certifiés en Mauritanie, à savoir la compagnie aérienne nationale *Mauritania Airlines*, basée à Nouakchott, et l'entreprise de taxi aérien *Class Aviation*.
- (54) La Commission encourage l'ANAC mauritanienne à faire rapport régulièrement sur les progrès constants dans la mise en œuvre des normes de sécurité internationales.
- (55) 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 ce stade, en ce qui concerne les transporteurs aériens de la Mauritanie, de modifier la liste des transporteurs aériens qui font l'objet d'une interdiction d'exploitation au sein de l'Union.

Transporteurs aériens du Mexique

- (56) Les transporteurs aériens mexicains n'ont jamais été inscrits sur la liste figurant à l'annexe A du règlement (CE) n° 474/2006. À la suite de l'accident mortel survenu le 18 mai 2018 à Cuba sur un vol du transporteur mexicain *Global Air (Aerolíneas Damojh, S.A. de C.V.)*, la Commission a contacté la *Dirección General de Aeronáutica Civil* du Mexique (ci-après la «DGAC mexicaine»), en demandant des informations détaillées. Selon la DGAC mexicaine, le CTA de la compagnie *Aerolíneas Damojh (Aerolíneas Damojh, S.A. de C.V.)* a été suspendu, cette suspension ayant ensuite été levée le 29 août 2018 après les inspections effectuées par la DGAC mexicaine. L'accident proprement dit et le court laps de temps entre la suspension du CTA et la levée de cette suspension a suscité certaines préoccupations sur la façon dont la DGAC mexicaine a exercé sa surveillance en matière de sécurité. Outre cet accident, il existait différents signes indiquant que le niveau de sécurité aérienne au Mexique pourrait avoir diminué, avec une hausse du nombre d'accidents et d'incidents graves au cours de l'année 2018.
- (57) Le 16 octobre 2018, des représentants de la Commission, de l'AESA et de la DGAC mexicaine ont tenu une réunion technique. Au cours de cette réunion, la DGAC mexicaine a fourni des informations utiles sur sa structure, ses activités d'octroi de licences, de certification et de surveillance, sur le personnel chargé de la surveillance en matière de sécurité et sur les procédures de surveillance et le cadre juridique. La DGAC mexicaine a également expliqué les raisons de la levée rapide de la suspension du CTA de *Global Air (Aerolíneas Damojh, S.A. de C.V.)*.
- (58) La Commission a constaté une croissance rapide du secteur aéronautique au Mexique en 2017, notamment en ce qui concerne le nombre d'aéronefs immatriculés, de transporteurs aériens et de liaisons, et a exprimé certaines préoccupations quant à la capacité de la DGAC mexicaine à exercer une surveillance correcte en matière de sécurité. La DGAC mexicaine a répondu qu'elle estimait avoir la capacité nécessaire, soulignant le fait qu'un grand transporteur (*Mexicana de Aviacion*) s'était déclaré en faillite et que de nouveaux transporteurs aériens (par exemple, *Volaris, Aerojet*) utilisaient les mêmes modèles d'avions. D'après la DGAC mexicaine, l'augmentation du nombre d'aéronefs immatriculés n'a donc pas d'incidence notable sur les capacités de surveillance de la DGAC mexicaine.
- (59) En ce qui concerne *Global Air (Aerolíneas Damojh, S.A. de C.V.)*, la DGAC mexicaine a expliqué que ce transporteur avait fait appel de la décision de suspendre son CTA et formé un recours contre le régime d'inspections spéciales de la DGAC mexicaine. À l'issue de la procédure judiciaire, *Global Air (Aerolíneas Damojh, S.A. de C.V.)* a demandé l'annulation de l'immatriculation de son aéronef et de son CTA, de sorte qu'il ne détient plus aucune autorisation d'exploiter des services au Mexique.
- (60) À la suite de cette réunion et à la demande de la Commission, la DGAC mexicaine a également fourni des informations sur les accidents et les incidents graves survenus au cours des cinq dernières années, ainsi que sur le nombre de suspensions, retraits et autres mesures d'exécution prises en 2017 et 2018. La DGAC mexicaine a également envoyé à la Commission les constatations et plans de mesures correctives résultant des inspections supplémentaires menées auprès de *Global Air (Aerolíneas Damojh, S.A. de C.V.)* après l'accident survenu à Cuba, ainsi que les constatations et plans de mesures correctives de trois autres transporteurs aériens mexicains.

- (61) Sur la base des consultations et des informations fournies, la Commission estime qu'à l'heure actuelle, la DGAC mexicaine exerce la surveillance en matière de sécurité d'une manière suffisamment continue (par exemple, renouvellement des certificats tous les deux ans). Le cadre juridique mexicain de l'aviation semble être complet et en ligne avec les normes de sécurité internationales applicables. À ce stade, les résultats des inspections au sol effectuées dans le cadre du programme SAFA auprès des transporteurs aériens en provenance du Mexique ne suscitent pas de préoccupations spécifiques en matière de sécurité.
- (62) Compte tenu des informations actuellement disponibles, et notamment des renseignements fournis pendant et après la réunion de consultation technique du 16 octobre 2018, la Commission considère qu'à ce stade, la DGAC mexicaine dispose de la capacité et de la volonté nécessaires pour remédier aux manquements en matière de sécurité.
- (63) 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 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 du Mexique.
- (64) Si des informations pertinentes quant à la sécurité indiquent 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 Moldavie

- (65) Par lettre du 27 septembre 2018, la Commission a informé l'autorité de l'aviation civile de la Moldavie (ci-après la «CAAM») de certaines préoccupations en matière de sécurité concernant les transporteurs aériens certifiés par la CAAM. Dans le même temps, la Commission a informé la CAAM de l'ouverture de consultations en application des dispositions de l'article 3, paragraphe 2, du règlement (CE) n° 473/2006.
- (66) Le 12 octobre 2018, la CAAM a fourni à la Commission des informations concernant les activités de surveillance menées à l'égard des transporteurs aériens certifiés en Moldavie au cours des trois dernières années, ainsi qu'une description de la surveillance du transporteur aérien *Air Moldova*.
- (67) Compte tenu des informations actuellement disponibles, et notamment de l'évaluation effectuée par l'AESA aux fins de l'autorisation d'exploitant de pays tiers, des inspections au sol effectuées par les États membres dans le cadre du programme SAFA et des informations fournies par la CAAM, la Commission considère que la CAAM devrait davantage développer ses capacités d'inspection à l'égard des transporteurs aériens relevant de ses responsabilités en matière de certification et de surveillance.
- (68) Le 29 octobre 2018, des représentants de la Commission, de l'AESA et d'*Air Moldova* ont tenu une réunion technique. Au cours de cette réunion, la CAAM 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 en vue d'améliorer ses capacités en matière de surveillance. *Air Moldova* a fourni des informations sur la manière dont elle entendait répondre aux préoccupations, en soulignant un manque présumé de culture d'entreprise adéquate en matière de surveillance, soulevé en lien avec certaines constatations résultant des inspections SAFA.
- (69) Compte tenu des manquements identifiés en matière de sécurité, la Commission a invité la CAAM et les transporteurs aériens *Air Moldova* et *Aerotranscargo* à une audition devant le comité de la sécurité aérienne conformément à l'article 7 du règlement (CE) n° 2111/2005. Cette audition a eu lieu le 13 novembre 2018. La CAAM a présenté sa structure organisationnelle, en détaillant notamment ses effectifs, et fourni des informations sur le cadre juridique de l'aviation civile en Moldavie et sur son évolution future, y compris la mise en œuvre de l'accord sur la création d'un espace aérien commun entre l'Union européenne et ses États membres, d'une part, et la République de Moldavie, d'autre part⁽¹⁾. Selon les informations fournies par la CAAM, quatorze actes législatifs de l'Union européenne ont été transposés dans la législation nationale moldave en 2018, et il est prévu d'en transposer dix-sept autres dans le courant de 2019.
- (70) Au cours de l'audition, la CAAM s'est engagée à tenir la Commission informée en permanence ses activités de surveillance et des actions prises pour améliorer la sécurité de l'aviation civile en Moldavie. La CAAM a confirmé qu'elle serait favorable à l'organisation d'une mission d'évaluation sur place de l'Union en Moldavie et la soutiendrait.
- (71) Au cours de l'audition, *Air Moldova* a présenté la structure et le fonctionnement de son système de gestion de la qualité et de son système de gestion de la sécurité. Ce transporteur a également informé la Commission et le comité de la sécurité aérienne sur les procédures qu'il avait mises en place afin de garantir la sécurité de ses opérations, y compris l'identification des dangers, l'analyse des données de vol ainsi que l'évaluation et l'atténuation des risques. *Air Moldova* a fourni des explications sur son enquête concernant l'incident grave impliquant l'un de ses aéronefs durant la procédure d'atterrissage à l'aéroport de Rome Fiumicino en 2017, et sur les mesures de sécurité qu'il avait prises immédiatement après cet incident.

(1) JO L 292 du 20.10.2012, p. 3.

- (72) Au cours de l'audition, *Aerotranscargo* a fourni des informations sur son système de gestion de la sécurité, sur la procédure d'analyse des données de vol et sur les indicateurs de performance en matière de sécurité. Il a notamment communiqué des précisions concernant ses performances en matière de sécurité et d'assurance de la sécurité.
- (73) La Commission a l'intention d'effectuer, avec l'aide de l'AESA et l'appui des États membres, une mission d'évaluation sur place de l'Union en Moldavie afin de vérifier si les activités de certification et de surveillance des transporteurs aériens exécutées par la CAAM sont menées dans le respect des normes de sécurité internationales applicables. Cette mission d'évaluation sur place sera centrée sur le CAAM et sur certains transporteurs aériens moldaves.
- (74) Les différents manquements constatés auront incontestablement besoin d'être rectifiés, mais ne sont pas encore de nature à justifier l'inscription de transporteurs aériens de la Moldavie sur la liste figurant à l'annexe A du règlement (CE) n° 474/2006.
- (75) Par conséquent, compte tenu des informations actuellement disponibles et 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 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 Moldavie.
- (76) Les États membres devraient continuer de contrôler le respect effectif, par la Moldavie, des normes de sécurité internationales applicables en accordant la priorité aux inspections au sol à effectuer sur les transporteurs aériens certifiés en Moldavie, en vertu du règlement (UE) n° 965/2012.
- (77) Si des informations pertinentes quant à la sécurité indiquent 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 Népal

- (78) Par lettre du 26 août 2018, l'autorité de l'aviation civile du Népal (ci-après la «CAAN») a informé la Commission des progrès qu'elle avait accomplis dans la mise en œuvre des normes de sécurité internationales. Selon les informations fournies, la CAAN a accompli des progrès limités en ce qui concerne la mise en œuvre des normes de sécurité internationales. Les informations fournies sont cependant insuffisantes pour parvenir à une conclusion sur la situation réelle en matière de sécurité au Népal.
- (79) Les éléments probants disponibles indiquent qu'au moins quatre accidents de l'aviation civile sont survenus au Népal depuis le début de l'année 2018. Le dernier accident a eu lieu le 1^{er} septembre 2018 à l'aéroport international de Tribhuvan, Katmandou, Népal, et impliquait un aéronef exploité par *Yeti Airlines*. La Commission invite la CAAN à travailler à la mise en œuvre des recommandations formulées dans les rapports d'enquête officiels sur les accidents et à procéder à des analyses des causes profondes pour s'employer à y faire face.
- (80) En ce qui concerne la demande de la CAAN concernant une mission d'évaluation sur place de l'Union, la Commission et le comité de la sécurité aérienne considèrent que la réalisation d'une telle mission est prématurée étant donné que le ratio d'accidents au Népal demeure inacceptablement élevé. En conséquence, le Népal devrait d'abord avoir pour objectif de réduire le nombre d'accidents et de fournir des preuves satisfaisantes à cet égard pendant une période minimale de deux ans.
- (81) 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 ce stade, en ce qui concerne les transporteurs aériens du Népal, de modifier la liste des transporteurs aériens qui font l'objet d'une interdiction d'exploitation au sein de l'Union.

Transporteurs aériens de la Russie

- (82) 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 en Russie et exerçant des activités au sein de l'Union, notamment en accordant la priorité aux inspections au sol effectuées sur certains transporteurs aériens russes conformément au règlement (UE) n° 965/2012.
- (83) Le 5 octobre 2018, 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») afin d'examiner les performances en matière de sécurité des transporteurs aériens certifiés en Russie, sur la base des rapports d'inspections au sol (réalisés entre le 19 septembre 2017 et le 18 septembre 2018) et de recenser les cas où il y aurait lieu de renforcer les activités de surveillance de la FATA.

- (84) Au cours de cette réunion, la Commission a examiné de manière plus détaillée les résultats des inspections au sol menées dans le cadre du programme SAFA auprès de quatre 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 feraient l'objet d'inspections supplémentaires au cours du prochain trimestre.
- (85) Compte tenu des informations actuellement disponibles, et notamment des renseignements fournis par la FATA lors de la réunion du 5 octobre 2018, la Commission considère qu'à ce stade, la FATA dispose de la capacité et de la volonté nécessaires pour remédier aux manquements en matière de sécurité. Par ces motifs, la Commission a conclu qu'il n'y avait pas lieu d'organiser une audition des autorités aéronautiques russes ni d'aucun transporteur aérien certifié en Russie devant le comité de la sécurité aérienne.
- (86) 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 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 Russie.
- (87) Les États membres devraient continuer de contrôler le respect effectif, par les transporteurs aériens de la Russie, des normes de sécurité internationales applicables en accordant la priorité aux inspections au sol effectuées conformément au règlement (UE) n° 965/2012.
- (88) Si ces inspections montrent l'existence d'un risque imminent en matière de sécurité dû au non-respect des normes de sécurité internationales, la Commission pourrait être contrainte d'imposer une interdiction d'exploitation à certains transporteurs aériens de la Russie et de les inscrire sur les listes figurant à l'annexe A ou à l'annexe B du règlement (CE) n° 474/2006.

Transporteurs aériens de la Thaïlande

- (89) Par lettre du 17 septembre 2018, la Commission a demandé à l'autorité de l'aviation civile de la Thaïlande (ci-après la «CAAT») un rapport sur l'état d'avancement des activités de certification et de surveillance de la CAAT.
- (90) Le 24 octobre 2018, la CAAT a remis un rapport d'avancement sur l'état de l'aviation civile en Thaïlande, sur l'organisation de la CAAT, sur son système de surveillance et sur les mesures d'exécution prises.
- (91) Ce rapport d'avancement a fourni des informations détaillées sur la mise en œuvre d'un plan de durabilité de la CAAT, qui comprenait un bilan organisationnel, le recensement des améliorations requises, les réexamens prévus de la législation et des réglementations, ainsi que les besoins en matière de viabilité économique et les besoins budgétaires.
- (92) La CAAT poursuit encore le processus de recertification des titulaires d'un CTA. En septembre 2018, 22 transporteurs aériens ont été recertifiés, tandis que deux transporteurs sont dans la phase de démonstration et d'inspection et deux autres dans la phase d'évaluation des documents. Tous les transporteurs aériens autorisés à mener des opérations internationales ont été recertifiés.
- (93) 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 ce stade, en ce qui concerne les transporteurs aériens de la Thaïlande, de modifier la liste des transporteurs aériens qui font l'objet d'une interdiction d'exploitation au sein de l'Union.
- (94) Les États membres devraient continuer de contrôler le respect effectif, par la Thaïlande, des normes de sécurité internationales 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.
- (95) Si des informations pertinentes quant à la sécurité indiquent 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 Venezuela

- (96) Le 6 mars 2017, le transporteur aérien *Avior Airlines*, certifié au Venezuela, a soumis à l'AESA une demande d'autorisation d'exploitant de pays tiers. L'AESA a évalué cette demande et a rejeté, le 4 octobre 2017, la délivrance d'une autorisation d'exploitant de pays tiers pour des raisons de sécurité car *Avior Airlines* ne satisfaisait pas aux exigences applicables du règlement (UE) n° 452/2014.

- (97) Le 14 novembre 2017, l'*Instituto Nacional de Aeronáutica Civil* du Venezuela (ci-après l'«INAC») et *Avior Airlines* ont été entendus par la Commission et le comité de la sécurité aérienne conformément au règlement (CE) n° 2111/2005. À la suite de cette audition, la Commission a modifié, en novembre 2017, la liste des transporteurs aériens qui font l'objet d'une interdiction d'exploitation au sein de l'Union et le transporteur aérien *Avior Airlines* a été inscrit sur la liste figurant à l'annexe A du règlement (CE) n° 474/2006 ⁽¹⁾.
- (98) La Commission a poursuivi les consultations avec l'INAC conformément à l'article 3, paragraphe 2, du règlement (CE) n° 473/2006. Le 29 août 2018, des représentants de la Commission, de l'AESA et de l'INAC ont organisé une réunion technique au cours de laquelle la Commission a fait part de ses préoccupations quant à la capacité de l'INAC à respecter ses obligations internationales en ce qui concerne la surveillance en matière de sécurité de ses transporteurs aériens.
- (99) Lors de cette réunion technique, l'INAC a donné un aperçu général de sa procédure de surveillance de l'aviation et du programme national de sécurité aérienne, et fourni quelques exemples de mesures d'exécution prises ainsi que des informations relatives au secteur de l'aviation au Venezuela. Donnant à la suite de cette réunion, l'INAC a fourni une documentation technique plus détaillée. L'INAC a également expliqué qu'après la réunion du comité de la sécurité aérienne tenue en novembre 2017, elle a pris contact avec les transporteurs aériens pour lesquels les constatations découlant des inspections au sol menées dans le cadre du programme SAFA étaient toujours en statut «ouvert» et leur a demandé de réagir à ces constatations. Selon les informations fournies par les États membres qui ont effectué l'inspection, certains transporteurs aériens vénézuéliens ont commencé à remédier à ses constatations, mais parfois de manière incohérente. Par exemple, des mesures correctives différentes ont été proposées pour des constatations identiques ou similaires, et un certain nombre d'actions correctives se sont avérées n'apporter qu'une solution partielle aux problèmes constatés.
- (100) L'AESA, les États membres et la Commission ont examiné la documentation fournie et les évaluations d'exploitant de pays tiers effectuées par l'AESA, ainsi que les constatations résultant des inspections SAFA et les solutions qui y ont été apportées. À cet égard, même si certains éléments d'un système de surveillance ont été mis en œuvre et semblaient appropriés en ce qui concernait la structure, le nombre d'agents de surveillance, les procédures documentées et la planification des inspections, l'analyse des informations disponibles a révélé un certain nombre d'incohérences potentielles. En effet, certains rapports d'inspection décrivent des constatations préoccupantes qui n'auraient normalement pas dû apparaître si les transporteurs aériens avaient fait l'objet d'une surveillance continue adéquate de la part de l'INAC. Les mesures prises par les transporteurs aériens en réaction aux constatations effectuées dans les rapports d'inspection de l'INAC semblent révéler l'absence d'analyse correcte des causes profondes et de plans de mesures correctives adaptés qui pourraient empêcher toute réapparition des cas de non-conformité identiques ou similaires. Il semble que ce problème ne soit ni identifié ni pris en compte dans aucune action de suivi consécutive aux inspections effectuées par l'INAC elle-même.
- (101) Compte tenu de ces éléments, la Commission a invité l'INAC, conformément à l'article 7 du règlement (CE) n° 2111/2005, à une audition devant le comité de la sécurité aérienne. Au cours de l'audition du 14 novembre 2018, l'INAC a donné à la Commission et au comité de la sécurité aérienne une vue d'ensemble du cadre juridique vénézuélien dans le domaine de l'aviation, de la structure de l'INAC, du personnel et des chiffres relatifs à l'industrie aéronautique, ainsi que des informations plus détaillées sur les activités de surveillance en 2017 et en 2018, sur les inspections réalisées et prévues, sur les mesures d'exécution, sur l'état d'avancement de la mise en œuvre du programme national de sécurité et la surveillance fondée sur le risque, ainsi que d'autres informations techniques pertinentes. L'INAC a réitéré son engagement à respecter ses obligations internationales en matière de sécurité aérienne et sa volonté d'établir un cadre de coopération avec l'AESA.
- (102) Au cours de l'audience, les États membres ont posé des questions afin de comprendre si le système de surveillance est mis en œuvre de manière effective au Venezuela. Toutes les réponses données par l'INAC offraient le niveau de détail requis.
- (103) La Commission note qu'en ce qui concerne le Venezuela, la mise en œuvre effective du programme USOAP de l'OACI est de 93,51 %. Un audit USOAP-CMA de l'OACI a eu lieu en 2009, et la dernière mission de validation coordonnée de l'OACI a eu lieu en 2013.
- (104) La Commission note également que huit transporteurs aériens du Venezuela ont introduit, auprès de l'AESA, une demande officielle d'autorisation d'exploitant de pays tiers. À ce jour, aucun transporteur aérien vénézuélien n'a reçu d'autorisation d'exploitant de pays tiers. L'AESA a rejeté la demande présentée par *Avior Airlines* pour des raisons de sécurité, et les sept autres demandes ont été soit refusées par l'AESA pour des raisons administratives, soit retirées par les transporteurs aériens.
- (105) La Commission reconnaît le fait que le Venezuela est déterminé à coopérer avec la Commission afin de fournir des informations actualisées sur l'état d'avancement de ses obligations en matière de surveillance. La Commission note également que l'INAC est disposée à rencontrer des représentants de la Commission, de l'AESA et des États membres chaque fois que c'est nécessaire.

⁽¹⁾ Règlement d'exécution (UE) n° 2017/2215 de la Commission du 30 novembre 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 dans l'Union (JO L 318 du 2.12.2017, p. 1), considérants 70 à 81 relatifs au Venezuela.

- (106) Les différents manquements constatés auront incontestablement besoin d'être rectifiés, mais ne sont pas encore de nature à justifier l'inscription de transporteurs aériens du Venezuela sur les listes figurant à l'annexe A ou à l'annexe B du règlement (CE) n° 474/2006.
- (107) Par conséquent, compte tenu des informations actuellement disponibles et 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 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 du Venezuela.
- (108) Les États membres devraient continuer de contrôler le respect effectif, par le Venezuela, des normes de sécurité internationales applicables en accordant la priorité aux inspections au sol à effectuer sur les transporteurs aériens certifiés au Venezuela conformément au règlement (UE) n° 965/2012.
- (109) Si des informations pertinentes quant à la sécurité indiquent l'existence de risques imminents en matière de sécurité dus au non-respect de normes de sécurité internationales, la Commission pourrait prendre de nouvelles mesures en application du règlement (CE) n° 2111/2005.

Transporteurs aériens de la Zambie

- (110) En juin 2016, la Commission a décidé de retirer de la liste figurant à l'annexe A du règlement (CE) n° 474/2006 tous les transporteurs aériens relevant de l'autorité de la Zambie (*).
- (111) Par lettre du 3 mai 2018, la Commission a demandé à l'autorité de l'aviation civile de la Zambie (ci-après la «ZCAA») de fournir des documents concernant sa structure, son système et ses activités de surveillance, y compris la liste des titulaires de CTA et des aéronefs immatriculés, et concernant les mesures d'exécution.
- (112) Le 1^{er} juin 2018, la ZCAA a fourni les informations demandées, et notamment des renseignements sur la structure organisationnelle et le personnel, sur les titulaires de CTA ainsi que les spécifications opérationnelles, les aéronefs immatriculés en Zambie, de même que les résultats des activités de surveillance en matière de sécurité, les mesures d'exécution et la liste des incidents et accidents survenus depuis 2016. De plus, la ZCAA a fourni des informations sur les progrès réalisés à la suite des recommandations publiées dans le rapport final de la mission de validation coordonnée de l'OACI effectuée en mars 2016.
- (113) La Commission encourage la ZCAA à faire rapport régulièrement sur les progrès constants dans la mise en œuvre des normes de sécurité internationales.
- (114) 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 ce stade, en ce qui concerne les transporteurs aériens de la Zambie, de modifier la liste de l'Union des transporteurs aériens qui font l'objet d'une interdiction d'exploitation au sein de l'Union.
- (115) Les mesures prévues dans le présent règlement sont conformes à l'avis du comité de la sécurité aérienne.
- (116) Il convient dès lors de modifier le règlement (CE) n° 474/2006 en conséquence,

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*.

(*¹) Règlement d'exécution (UE) n° 2016/963 de la Commission du 16 juin 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 (JO L 160 du 17.6.2016, p. 50), considérants (108) à (121) relatifs à la Zambie.

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

Fait à Bruxelles, le 28 novembre 2018.

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

ANNEXE I

L'annexe A du règlement (CE) n° 474/2006 est remplacée par le texte suivant:

«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 à trois lettres	État de l'exploitant
AVIOR AIRLINES	ROI-RNR-011	ROI	Venezuela
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
AIR ZIMBABWE (PVT) LTD	177/04	AZW	Zimbabwe
Tous les transporteurs aériens certifiés par les autorités de l'Afghanistan responsables de la surveillance réglementaire, à savoir:			République islamique d'Afghanistan
ARIANA AFGHAN AIRLINES	AOC 009	AFG	République islamique d'Afghanistan
KAM AIR	AOC 001	KMF	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), à savoir:			République d'Angola
AEROJET	AO-008/11-07/17 TEJ	TEJ	République d'Angola
GUICANGO	AO-009/11-06/17 YYY	Inconnu	République d'Angola
AIR JET	AO-006/11-08/18 MBC	MBC	République d'Angola
BESTFLYA AIRCRAFT MANAGEMENT	AO-015/15-06/17YYY	Inconnu	République d'Angola
HELIANG	AO 007/11-08/18 YYY	Inconnu	République d'Angola
HELI-MALONGO	AO-005/11-09/18YYY	Inconnu	République d'Angola
SJL	AO-014/13-08/18YYY	Inconnu	République d'Angola
SONAIR	AO-002/11-08/17 SOR	SOR	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 à trois lettres	État de l'exploitant
Tous les transporteurs aériens certifiés par les autorités de la République du Congo responsables de la surveillance réglementaire, à savoir:			République du Congo
AERO SERVICE	RAC06-002	RSR	République du Congo
CANADIAN AIRWAYS CONGO	RAC06-012	Inconnu	République du Congo
EMERAUDE	RAC06-008	Inconnu	République du Congo
EQUAFLIGHT SERVICES	RAC 06-003	EKA	République du Congo
EQUAJET	RAC06-007	EKJ	République du Congo
EQUATORIAL CONGO AIRLINES S.A.	RAC 06-014	Inconnu	République du Congo
MISTRAL AVIATION	RAC06-011	Inconnu	République du Congo
TRANS AIR CONGO	RAC 06-001	TSG	République du Congo
Tous les transporteurs aériens certifiés par les autorités de la République démocratique du Congo (RDC) responsables de la surveillance réglementaire, à savoir:			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)

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 à trois lettres	État de l'exploitant
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)
Tous les transporteurs aériens certifiés par les autorités de Djibouti responsables de la surveillance réglementaire, à savoir:			Djibouti
DAALLO AIRLINES	Inconnu	DAO	Djibouti
Tous les transporteurs aériens certifiés par les autorités de Guinée équatoriale responsables de la surveillance réglementaire, à savoir:			Guinée équatoriale
CEIBA INTERCONTINENTAL	2011/0001/MTTCT/DGAC/SOPS	CEL	Guinée équatoriale
Cronos AIRLINES	2011/0004/MTTCT/DGAC/SOPS	Inconnu	Guinée équatoriale
Tous les transporteurs aériens certifiés par les autorités de l'Érythrée responsables de la surveillance réglementaire, à savoir:			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), à savoir:			République gabonaise
AFRIC AVIATION	010/MTAC/ANAC-G/DSA	EKG	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 à trois lettres	État de l'exploitant
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 la République kirghize responsables de la surveillance réglementaire, à savoir:			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, à savoir:			Libye
AFRIQYAH 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 à trois lettres	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, à savoir:			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	HIM	République du Népal
MAKALU AIR	057 A/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
Tous les transporteurs aériens certifiés par les autorités de Sao Tomé-et-Principe responsables de la surveillance réglementaire, à savoir:			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

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 à trois lettres	État de l'exploitant
Tous les transporteurs aériens certifiés par les autorités de la Sierra Leone responsables de la surveillance réglementaire, à savoir:			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, à savoir:			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 II

L'annexe B du règlement (CE) n° 474/2006 est remplacée par le texte suivant:

«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 à trois lettres	État de l'exploitant	Type d'appareil faisant l'objet de la restriction	Numéro(s) d'immatriculation et, si possible, numéro(s) 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-AFJ; TR-AFR.	République gabonaise
NOUVELLE AIR AFFAIRES GABON (SN2AG)	003/MTAC/ ANAC-G/ DSA	NVS	République gabonaise	Toute la flotte sauf: 1 appareil de type Challenger CL-601; 1 appareil de type HS-125-800.	Toute la flotte sauf: TR-AAG, ZS-AFG.	République gabonaise; République d'Afrique du Sud
IRAN AIR	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.»

⁽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.