RÈGLEMENT D'EXÉCUTION (UE) 2019/2105 DE LA COMMISSION**du 9 décembre 2019****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 de la Commission ⁽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 de l'Union européenne pour 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. Les pays tiers et les organisations internationales ont également fourni des informations pertinentes. 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 la liste de l'annexe A ou 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 (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 ⁽³⁾, avec les autorités compétentes et des transporteurs aériens des États suivants: Arménie, Biélorussie, République dominicaine, Guinée équatoriale, Gabon, Indonésie, Moldavie et Russie. De même, la Commission a informé le comité de la sécurité aérienne de la situation en matière de sécurité aérienne dans les pays suivants: Angola, Congo Brazzaville, Iraq, République kirghize, Malaisie, Népal, Turkménistan et Venezuela.
- (6) L'AESA a informé la Commission et le comité de la sécurité aérienne des évaluations techniques effectuées aux fins de l'évaluation initiale et de la surveillance constante des autorisations d'exploitant de pays tiers (EPT) délivrées conformément aux dispositions du règlement (UE) n° 452/2014 de la Commission ⁽⁴⁾.

⁽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° 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).

⁽⁴⁾ Règlement (UE) n° 452/2014 de la Commission du 29 avril 2014 déterminant les exigences techniques et les procédures administratives applicables aux opérations aériennes des exploitants de pays tiers conformément au règlement (CE) n° 216/2008 du Parlement européen et du Conseil (JO L 133 du 6.5.2014, p. 12).

- (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 ⁽³⁾.
- (8) 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 dans le cadre du Partenariat pour l'assistance à la mise en œuvre de la sécurité aéronautique 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.
- (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 du système d'alerte relatif aux autorisations d'exploitant de pays tiers (EPT) 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

- (10) 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 a informé la Commission et le comité de la sécurité aérienne de mesures qu'elle avait prises à l'égard des transporteurs aériens certifiés en Bulgarie.
- (11) Les États membres ont réaffirmé qu'ils étaient prêts à intervenir en conséquence au cas où les 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'Arménie

- (12) Les transporteurs aériens de l'Arménie n'ont jamais été inscrits sur la liste figurant à l'annexe A du règlement (CE) n° 474/2006.
- (13) En juillet 2019, dans le cadre de sa procédure d'autorisation d'EPT, l'AESA a effectué une mission sur place auprès de la commission de l'aviation civile (ci-après la «CAC») de l'Arménie et de deux transporteurs aériens, à savoir Taron Avia LLC et Atlantis European Airways.
- (14) À l'issue de cette mission, l'AESA a conclu que, lors de la mise à jour des spécifications techniques de ces transporteurs aériens, la CAC n'avait pas respecté de manière systématique la procédure de certification établie. La CAC n'a pas, non plus, pu garantir qu'elle évaluait systématiquement les systèmes de gestion de la sécurité, les systèmes de maintien de la navigabilité et les organismes de maintenance des transporteurs aériens qu'elle avait certifiés. En outre, la CAC ne disposait pas de capacités suffisantes pour la détection des manquements graves aux normes de sécurité internationales par les transporteurs aériens.
- (15) À la suite des constatations effectuées par l'AESA dans le cadre de sa procédure d'autorisation d'EPT, la Commission a informé la CAC, par lettre du 11 octobre 2019, de plusieurs préoccupations en matière de sécurité concernant les transporteurs aériens enregistrés en Arménie, et a invité la CAC et le transporteur aérien Taron Avia LLC à une audition devant le comité de la sécurité aérienne conformément à l'article 7 du règlement (CE) n° 2111/2005.

⁽³⁾ 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).

- (16) Le 7 novembre 2019, la Commission, l'AESA et la CAC ont tenu une réunion technique à Bruxelles. Au cours de cette réunion, la CAC a fourni des informations sur ses activités de surveillance, notamment ses plans de réorganisation, ses plans de recrutement et de formation de personnel technique et ses plans d'amélioration de ses capacités en matière de surveillance. La CAC a informé la Commission qu'en égard aux constatations effectuées par l'AESA en juillet 2019 quant à la délivrance d'une autorisation d'EPT à Taron Avia LLC, elle avait décidé, le 7 novembre 2019, de retirer le certificat de transporteur aérien (CTA) de ce transporteur aérien. Étant donné que, dès lors, Taron Avia LLC a cessé ses activités, il n'était plus nécessaire d'inviter le transporteur aérien à une audition devant le comité de la sécurité aérienne.
- (17) Compte tenu des informations actuellement disponibles, et notamment des résultats de l'évaluation effectuée par l'AESA aux fins de l'autorisation d'EPT, des inspections au sol effectuées par les États membres dans le cadre du programme SAFA et des informations fournies par la CAC, la Commission considère que la CAC devrait davantage développer ses capacités d'inspection à l'égard des transporteurs aériens relevant de ses responsabilités en matière de certification et de surveillance.
- (18) Entendue par le comité de la sécurité aérienne le 20 novembre 2019, la CAC a présenté une vue d'ensemble de son organisation et de sa structure, ainsi que des informations détaillées sur les effectifs affectés à son service «navigabilité» et à son service «opérations de vol». La CAC a fourni des précisions sur les mesures qu'elle avait prises à l'égard d'un certain nombre de transporteurs aériens enregistrés en Arménie, sur la formation des inspecteurs et sur ses perspectives d'évolution, ainsi que sur les plans relatifs au recrutement de nouveaux inspecteurs. La Commission a exprimé le souhait que, comme c'est le cas pour toutes les autorités de l'aviation civile, la CAC ne délivre de CTA et n'accepte d'immatriculer des aéronefs que si et quand elle dispose pleinement des capacités nécessaires pour les surveiller.
- (19) Par ailleurs, la CAC a souligné que les projets de convergence avec le cadre réglementaire de l'Union devraient se concrétiser à la suite de la conclusion et de 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 l'Arménie, d'autre part.
- (20) Au cours de l'audition, la CAC s'est engagée à tenir la Commission informée en permanence de ses activités de surveillance et des mesures prises pour continuer d'améliorer la sécurité de l'aviation civile en Arménie, notamment en poursuivant l'élaboration et la mise en œuvre du programme national de sécurité de l'Arménie.
- (21) 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 Arménie afin de vérifier si les activités de certification et de surveillance des transporteurs aériens exécutées par la CAC sont menées dans le respect des normes de sécurité internationales applicables. Cette mission d'évaluation sur place sera centrée sur la CAC et sur certains transporteurs aériens arméniens.
- (22) Les différents manquements constatés auront besoin d'être rectifiés, mais ne sont pas de nature à justifier l'inscription de tous les transporteurs aériens de l'Arménie sur la liste figurant à l'annexe A du règlement (CE) n° 474/2006.
- (23) 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 l'Arménie, de modifier la liste des transporteurs aériens qui font l'objet d'une interdiction d'exploitation au sein de l'Union.
- (24) En accordant la priorité aux inspections au sol de tous les transporteurs aériens certifiés en Arménie, conformément au règlement (UE) n° 965/2012, les États membres devraient continuer de contrôler le respect effectif, par les transporteurs aériens certifiés en Arménie, des normes de sécurité internationales applicables.
- (25) 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 Biélorussie

- (26) Les transporteurs aériens de la Biélorussie n'ont jamais été inscrits sur la liste figurant à l'annexe A du règlement (CE) n° 474/2006.
- (27) 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'EPT, conformément à l'article 3, paragraphe 2, du règlement (CE) n° 473/2006, la Commission a ouvert des consultations avec le département de l'aviation de la Biélorussie (ci-après l'«AD-BLR»).

- (28) À la suite de l'audition du 3 avril 2019 devant le comité de la sécurité aérienne, celui-ci a reconnu les progrès accomplis par l'AD-BLR dans la mise en œuvre des normes de sécurité internationales, tout en estimant que l'AD-BLR devait poursuivre l'amélioration de ses capacités de surveillance en matière de sécurité.
- (29) Le 5 novembre 2019, la Commission, l'AESA et des représentants de l'AD-BLR ont tenu une réunion technique. L'objectif de cette réunion était d'examiner le plan de mesures correctives mis en œuvre par l'AD-BLR, ainsi que les mesures connexes prises par l'AD-BLR pour garantir que son système de surveillance de la sécurité respecte effectivement les normes de sécurité internationales. Il est ressorti de la réunion que l'AD-BLR devait fournir à la Commission des éclaircissements supplémentaires sur certaines mesures prises, que cette dernière a reçus le 14 novembre 2019.
- (30) La Commission a également demandé à l'AD-BLR de réexaminer le plan de mesures correctives en développant davantage l'analyse des causes profondes des manquements en matière de sécurité décelés lors de la mission d'évaluation sur place de l'Union effectuée en mars 2019, le but étant d'en débattre au premier trimestre 2020 lors d'une prochaine réunion technique à Bruxelles.
- (31) Le 20 novembre 2019, la Commission a présenté au comité de la sécurité aérienne les informations fournies par l'AD-BLR, à savoir les progrès réalisés dans la mise en œuvre du service d'inspection spécialisé pour le secteur de l'aviation, la création du département de la qualité, l'état d'avancement du programme de recertification des transporteurs aériens certifiés par l'AD-BLR ainsi que les mesures prises pour améliorer le programme de surveillance. La Commission a également informé le comité de la sécurité aérienne qu'elle continuait de surveiller étroitement la situation de l'aviation civile en Biélorussie.
- (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 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.
- (33) En accordant la priorité aux inspections au sol de tous les transporteurs aériens certifiés en Biélorussie, conformément au règlement (UE) n° 965/2012, les États membres devraient continuer de contrôler le respect effectif, par les transporteurs aériens certifiés en Biélorussie, des normes de sécurité internationales applicables.
- (34) 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 République dominicaine

- (35) Les transporteurs aériens de la République dominicaine n'ont jamais été inscrits sur la liste figurant à l'annexe A du règlement (CE) n° 474/2006.
- (36) Le 15 avril 2019, à la suite des manquements en matière de sécurité décelés par l'AESA dans le cadre de la procédure d'autorisation d'EPT et eu égard à l'analyse des inspections au sol effectuées dans le cadre du programme SAFA, conformément à l'article 3, paragraphe 2, du règlement (CE) n° 473/2006, la Commission a ouvert des consultations avec l'Instituto Dominicano de Aviación Civil (ci-après l'«IDAC»).
- (37) Le 10 octobre 2019, la Commission, l'AESA, un représentant d'un État membre et des représentants de l'IDAC ont tenu une réunion technique. Au cours de cette réunion, l'IDAC a fourni à la Commission des informations générales concernant le secteur de l'aviation en République dominicaine, les effectifs disponibles pour les activités de surveillance et la manière dont ces activités sont menées. Les difficultés rencontrées par certains transporteurs aériens au cours de la procédure d'autorisation d'EPT, principalement en raison de manquements en matière de sécurité, ainsi que les constatations formulées lors des inspections au sol SAFA, ont également été évoquées. L'IDAC a informé la Commission que des mesures correctives étaient en préparation pour remédier aux causes profondes des manquements en matière de sécurité décelés par l'AESA. L'IDAC a notamment fait part des actions en cours concernant la formation du personnel.
- (38) Au cours de cette réunion, l'IDAC a également donné des informations sur le niveau de mise en œuvre du programme national de sécurité en République dominicaine. Étant convaincue de mener ses activités dans le plein respect des normes de sécurité internationales, l'IDAC a invité l'Union à effectuer une mission d'évaluation sur place. La Commission estime qu'il est en effet nécessaire de mener une mission d'évaluation sur place de l'Union avant la prochaine réunion du comité de la sécurité aérienne.

- (39) Bien que la Commission et l'AESA aient décelé plusieurs manquements en se fondant sur l'analyse des informations reçues sous forme documentaire et à l'occasion de la réunion technique, ils ne sont pas de nature à justifier l'inscription des transporteurs aériens de la République dominicaine sur la liste figurant à l'annexe A du règlement (CE) n° 474/2006.
- (40) 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 République dominicaine, de modifier la liste des transporteurs aériens qui font l'objet d'une interdiction d'exploitation au sein de l'Union.
- (41) En accordant la priorité aux inspections au sol de tous les transporteurs aériens certifiés en République dominicaine, conformément au règlement (UE) n° 965/2012, les États membres devraient continuer de contrôler le respect effectif, par les transporteurs aériens certifiés en République dominicaine, des normes de sécurité internationales applicables.
- (42) 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 Guinée équatoriale

- (43) En 2006, tous les transporteurs aériens certifiés en Guinée équatoriale ont été inscrits sur la liste figurant à l'annexe A du règlement (CE) n° 474/2006.
- (44) En octobre 2017, une mission d'évaluation sur place de l'Union a eu lieu en Guinée équatoriale, au cours de laquelle le travail de l'autorité aéronautique, l'Autoridad Aeronáutica de Guinea Ecuatorial (ci-après l'«AAGE»), a été évalué. Deux transporteurs aériens en activité certifiés en Guinée équatoriale, à savoir CEIBA Intercontinental et Cronos Airlines, ont également fait l'objet de visites de contrôle. La mission d'évaluation sur place de l'Union a permis de constater que de nouvelles améliorations s'imposent pour garantir la conformité du système de surveillance en matière de sécurité avec les récentes modifications des normes de sécurité internationales. L'AAGE a élaboré un plan de mesures correctives à cet effet.
- (45) En décembre 2018, l'AAGE a informé la Commission qu'elle souhaitait rouvrir un dialogue sur la modification de l'annexe A du règlement (CE) n° 474/2006 pour tous les transporteurs certifiés en Guinée équatoriale. Le 12 février 2019, la Commission a adressé à l'AAGE une lettre lui demandant de fournir un rapport détaillé sur la mise en œuvre du plan de mesures correctives et toute autre information pertinente concernant les progrès accomplis par l'AAGE pour remédier à ses manquements en matière de sécurité. Entre le 11 juillet et le 20 août 2019, l'AAGE a fourni des informations dont elle a appris, le 10 septembre 2019, par la Commission, qu'elles étaient incomplètes. Les 17 septembre et 28 octobre 2019, l'AAGE a envoyé des informations supplémentaires concernant respectivement CEIBA Intercontinental et Cronos Airlines, ainsi que des informations sur son organisation, son personnel et ses activités de surveillance.
- (46) Le 6 novembre 2019, l'AESA a conclu que tous les documents demandés avaient été fournis et montraient que des progrès avaient été réalisés dans les activités de surveillance exercées dans le cadre du système de surveillance en matière de sécurité de l'AAGE, dont un renforcement des activités de surveillance à l'égard des deux transporteurs aériens commerciaux CEIBA Intercontinental et Cronos Airlines. Cependant, l'AESA a également conclu que la capacité de l'AAGE à remédier durablement aux manquements restait un élément préoccupant.
- (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 la Guinée équatoriale, de modifier la liste des transporteurs aériens qui font l'objet d'une interdiction d'exploitation au sein de l'Union.
- (48) En accordant la priorité aux inspections au sol de tous les transporteurs aériens certifiés en Guinée équatoriale, conformément au règlement (UE) n° 965/2012, les États membres devraient continuer de contrôler le respect effectif, par les transporteurs aériens certifiés en Guinée équatoriale, des normes de sécurité internationales applicables.

Transporteurs aériens du Gabon

- (49) En 2008 ⁽⁶⁾, tous les transporteurs certifiés au Gabon ont été inscrits sur la liste figurant à l'annexe A du règlement (CE) n° 474/2006, à l'exception de Gabon Airlines et d'Afrijet, qui ont été inscrits sur la liste figurant à l'annexe B dudit règlement.
- (50) Les consultations entre la Commission et les autorités compétentes du Gabon, l'Agence nationale de l'aviation civile (ci-après l'«ANAC Gabon»), se sont poursuivies afin de suivre les progrès accomplis par l'ANAC Gabon pour garantir la conformité de son système de surveillance de la sécurité aérienne avec les normes de sécurité internationales.
- (51) L'audit de l'OACI de janvier 2019 a conclu que l'ANAC Gabon avait atteint un taux de mise en œuvre effective des normes de sécurité internationales de 72,6 %, contre 26,1 % en 2016.
- (52) Du 14 au 18 octobre 2019, une mission d'évaluation sur place de l'Union a été menée au Gabon auprès des bureaux de l'ANAC Gabon et dans les locaux des deux transporteurs aériens actuellement certifiés, à savoir Afrijet Business Service et Solenta Aviation Gabon.
- (53) Au cours de cette mission, l'ANAC Gabon a démontré qu'elle avait accompli d'importants progrès ces dernières années et qu'elle était notamment en mesure de maintenir et de faire appliquer un régime réglementaire solide. Il apparaît que la réglementation nationale est régulièrement mise à jour lorsque de nouvelles modifications des normes et pratiques recommandées de l'OACI sont adoptées. L'ANAC Gabon a fourni des éléments montrant qu'elle avait mis en place un processus robuste pour le recrutement et la formation de son personnel. Le personnel est dûment qualifié et motivé, bien que l'acquisition d'expérience continue de poser des difficultés. L'ANAC Gabon devrait veiller à mettre en place une gestion efficace des compétences requises pour ses activités. L'ANAC Gabon a fourni des éléments attestant que la certification des transporteurs aériens avait été effectuée conformément au processus de l'OACI et que toutes les activités étaient bien documentées. Il existe, par ailleurs, des éléments indiquant que l'ANAC Gabon disposait des capacités nécessaires pour superviser les activités aériennes au Gabon et remédier aux manquements décelés en matière de sécurité.
- (54) Les missions menées auprès des deux transporteurs aériens actuellement certifiés au Gabon ont permis de conclure qu'ils maîtrisaient tous deux le maintien de la navigabilité et opéraient conformément aux normes de sécurité internationales applicables. Toutefois, un contrôle par sondage réalisé sur d'autres activités a révélé des lacunes mineures, dont aucune n'a d'incidence immédiate sur la sécurité aérienne.
- (55) Le 20 novembre 2019, la Commission et le comité de la sécurité aérienne ont entendu l'ANAC Gabon et les transporteurs aériens Afrijet Business Service et Solenta Aviation Gabon.
- (56) Au cours de cette audition, l'ANAC Gabon a présenté à la Commission et au comité de la sécurité aérienne le système mis en place pour assurer la surveillance en matière de sécurité des transporteurs aériens certifiés au Gabon. Elle a expliqué que les progrès réalisés dans la mise en œuvre effective des normes de sécurité internationales, comme l'a démontré l'audit de l'OACI de 2019, étaient le résultat d'une série d'actions entreprises depuis 2012. Soulignant son engagement à poursuivre les progrès, l'ANAC Gabon a informé la Commission et le comité de la sécurité aérienne de la mise en œuvre du plan de mesures correctives élaboré en réponse aux résultats de la mission d'évaluation sur place de l'Union d'octobre 2019. Cela comprend les objectifs stratégiques définis pour l'avenir, tels que la création d'un programme national de sécurité, la certification d'un système de qualité et la poursuite des progrès dans la mise en œuvre effective des normes de sécurité internationales. Toutes ces évolutions sont positives. Toutefois, la croissance que devraient connaître les activités d'aviation civile au Gabon nécessitera l'adoption de mesures d'atténuation spécifiques par l'ANAC Gabon, notamment en ce qui concerne les effectifs de l'organisation et le niveau d'expertise requis.
- (57) Lors de l'audition, Afrijet Business Service a présenté une vue d'ensemble de son organisation et de sa structure, de sa flotte actuelle et des projets de développement de ses liaisons aériennes, ainsi que les principaux éléments du système de gestion de la sécurité du transporteur aérien, et notamment son processus d'identification des dangers et d'atténuation des risques.
- (58) Solenta Aviation Gabon a présenté une vue d'ensemble de son organisation et de sa structure, de sa flotte actuelle et des projets de développement de ses liaisons aériennes, ainsi que les principaux éléments du système de gestion de la sécurité du transporteur aérien, y compris son processus d'identification des dangers et d'atténuation des risques. Le transporteur a souligné sa détermination à améliorer en permanence ses performances en matière de sécurité, en expliquant la complexité des opérations et de la gestion des équipages du transporteur aérien, ainsi que les processus de gestion de la sécurité utilisés pour garantir la sécurité des opérations. Il a ajouté que ces opérations font l'objet d'un contrôle étroit par l'ANAC Gabon.

⁽⁶⁾ Règlement (CE) n° 715/2008 de la Commission du 24 juillet 2008 modifiant le règlement (CE) n° 474/2006 établissant la liste communautaire des transporteurs aériens qui font l'objet d'une interdiction d'exploitation dans la Communauté (JO L 197 du 25.7.2008, p. 36).

- (59) 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 Gabon des listes figurant à l'annexe A et à l'annexe B du règlement (CE) n° 474/2006.
- (60) En accordant la priorité aux inspections au sol de tous les transporteurs aériens certifiés au Gabon, conformément au règlement (UE) n° 965/2012, les États membres devraient continuer de contrôler le respect effectif, par les transporteurs aériens certifiés au Gabon, des normes de sécurité internationales applicables.
- (61) 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 l'Indonésie

- (62) Tous les transporteurs de l'Indonésie ont été retirés en juin 2018 de l'annexe A du règlement (CE) n° 474/2006, modifié par le règlement d'exécution (UE) 2018/871 de la Commission ⁽⁷⁾. Afin de progresser dans le suivi du système de surveillance de la sécurité en Indonésie, la Commission et la direction générale de l'aviation civile de l'Indonésie (ci-après la «DGCA indonésienne») ont poursuivi leurs consultations conformément aux dispositions de l'article 3, paragraphe 2, du règlement (CE) n° 473/2006. Dans ce contexte, par lettre du 27 septembre 2019, la DGCA indonésienne a fourni des informations et des renseignements actualisés sur les activités de surveillance de la sécurité aérienne de mars 2019 à septembre 2019. Outre les renseignements actualisés sur le plan de mesures correctives faisant suite à la mission d'évaluation sur place de l'Union de mars 2018, les informations fournies par la DGCA indonésienne comprenaient également des renseignements actualisés sur la liste des titulaires de CTA, les aéronefs immatriculés, les accidents, les incidents et événements d'aviation graves, ainsi que les mesures d'exécution prises par la DGCA indonésienne.
- (63) La DGCA indonésienne a également informé la Commission de l'état d'avancement des mesures correctives prises à la suite de la mission de validation coordonnée de l'OACI (ci-après «ICVM») effectuée en 2017, témoignant d'une amélioration constante, en particulier dans le domaine de la navigabilité.
- (64) Après avoir examiné les informations et les documents reçus, la Commission estime que la plupart des explications données sur le plan de mesures correctives, les incidents graves et les mesures d'exécution sont suffisantes. En conséquence, certaines constatations dudit plan ont été closes et les nouvelles dates de clôture proposées ont été acceptées.
- (65) Le 29 octobre 2019, le rapport final sur l'accident du vol JT610 de Lion Air a été publié. Dans le cadre de ses activités de contrôle continu de l'Indonésie, la Commission demandera à la DGCA indonésienne de continuer à l'informer à ce sujet, notamment en ce qui concerne le suivi des recommandations de sécurité contenues dans le rapport.
- (66) 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.
- (67) En accordant la priorité aux inspections au sol de tous les transporteurs aériens certifiés en Indonésie, conformément au règlement (UE) n° 965/2012, les États membres devraient continuer de contrôler le respect effectif, par les transporteurs aériens certifiés en Indonésie, des normes de sécurité internationales applicables.
- (68) 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.

⁽⁷⁾ Règlement d'exécution (UE) 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 ou de restrictions d'exploitation au sein de l'Union (JO L 152 du 15.6.2018, p. 5).

Transporteurs aériens de la Moldavie

- (69) En avril 2019 ⁽⁸⁾, tous les transporteurs aériens certifiés en Moldavie, à l'exception de trois d'entre eux, à savoir Air Moldova, Fly One et Aerotranscargó, ont fait l'objet d'une interdiction d'exploitation complète, principalement en raison de l'incapacité de l'autorité de l'aviation civile de la Moldavie (ci-après la «CAAM») à mettre en œuvre et à faire appliquer les normes de sécurité internationales applicables.
- (70) Le faible niveau de mise en œuvre des normes de sécurité internationales a été constaté lors d'une mission d'évaluation sur place de l'Union réalisée en février 2019, au cours de laquelle plusieurs observations ont été formulées en ce qui concerne la réglementation, les procédures et les pratiques de la CAAM.
- (71) Le 24 octobre 2019, une réunion technique a eu lieu entre des représentants de la Commission, de l'AESA, d'un État membre et de la CAAM. Lors de la réunion, la CAAM a fourni des informations sur les mesures prises en vue d'élaborer un cadre législatif national conforme aux normes internationales de sécurité et centré sur l'amélioration du système de surveillance en matière de sécurité de la Moldavie, y compris les mesures prises pour mettre en œuvre une fonction de gestion de la qualité renforcée au sein de l'autorité.
- (72) La CAAM a également fourni des informations sur le nouveau manuel de gestion de l'autorité, la liste de contrôle pour l'analyse des lacunes du programme de sécurité de l'État, ainsi que la politique de sécurité de l'État et un état d'avancement de la mise en œuvre du système de gestion de la sécurité pour les transporteurs aériens moldaves. En outre, la CAAM a informé la Commission qu'à la suite des audits et des inspections effectués auprès des transporteurs aériens enregistrés en Moldavie, quatre CTA ont été suspendus, dont deux ont été rétablis et deux finalement retirés, à savoir ceux de CA Î.M «TANDEM AERO» SRL et de CA «OSCAR JET» SRL.
- (73) Par conséquent, sur la base des 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 les transporteurs aériens CA Î.M «TANDEM AERO» SRL et CA «OSCAR JET» SRL de la liste figurant à l'annexe A du règlement (CE) n° 474/2006.
- (74) En accordant la priorité aux inspections au sol de tous les transporteurs aériens certifiés en Moldavie, conformément au règlement (UE) n° 965/2012, les États membres devraient continuer de contrôler le respect effectif, par les transporteurs aériens certifiés en Moldavie, des normes de sécurité internationales applicables.
- (75) 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 Russie

- (76) 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.
- (77) Le 25 octobre 2019, 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 réalisées entre le 19 mars 2019 et le 4 octobre 2019, et de recenser les cas où la FATA devrait renforcer ses activités de surveillance.
- (78) L'examen des résultats des inspections au sol effectuées dans le cadre du programme SAFA auprès des transporteurs aériens certifiés en Russie n'a révélé aucun manquement grave ou récurrent en matière de sécurité. Lors de la réunion, la FATA a informé la Commission des mesures prises pour garantir le respect, par les transporteurs aériens certifiés en Russie, des exigences en matière de compétences en langue anglaise définies par l'OACI.
- (79) Compte tenu des informations dont elle dispose actuellement, et notamment des renseignements fournis par la FATA lors de la réunion, 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.

⁽⁸⁾ Règlement d'exécution (UE) 2019/618 de la Commission du 15 avril 2019 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 (JO L 106 du 17.4.2019, p. 1).

- (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 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.
- (81) 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.
- (82) Si ces inspections détectent un risque imminent en matière de sécurité dû au non-respect des normes de sécurité internationales, la Commission pourrait imposer une interdiction d'exploitation aux transporteurs aériens certifiés en Russie concernés et les inscrire sur les listes figurant à l'annexe A ou à l'annexe B du règlement (CE) n° 474/2006.
- (83) Il convient, dès lors, de modifier le règlement (CE) n° 474/2006 en conséquence.
- (84) Les mesures prévues dans le présent règlement sont conformes à l'avis du comité de la sécurité aérienne institué par le règlement (CE) n° 2111/2005,

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 9 décembre 2019.

*Par la Commission,
au nom de la présidente,
Adina VĂLEAN
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 et Heli Malongo), 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
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 la 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

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 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
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

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 Moldavie responsables de la surveillance réglementaire (à l'exception d'<i>Air Moldova</i>, de <i>Fly One</i> et d'<i>Aerotrascargo</i>), à savoir:			République de Moldavie
Î.M "VALAN ICC" SRL	MD009	VLN	République de Moldavie
CA "AIM AIR" SRL	MD015	AAM	République de Moldavie
CA "AIR STORK" SRL	MD018	MSB	République de Moldavie
Î M "MEGAVIATION" SRL	MD019	ARM	République de Moldavie
CA "PECOTOX-AIR" SRL	MD020	PXA	République de Moldavie
CA "TERRA AVIA" SRL	MD022	TVR	République de Moldavie
CA "FLY PRO" SRL	MD023	PVV	République de Moldavie
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

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
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
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

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
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
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
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⁾ 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.