

RÈGLEMENT D'EXÉCUTION (UE) 2020/736 DE LA COMMISSION**du 2 juin 2020****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) Certains États membres et l'Agence de l'Union européenne pour la sécurité aérienne (ci-après l'«Agence») ont communiqué à la Commission, conformément à l'article 4, paragraphe 3, du règlement (CE) n° 2111/2005, des informations pertinentes pour la mise à jour de cette 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 des informations communiquées.
- (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 tous les documents pertinents, 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 de l'UE»).
- (5) La Commission a tenu le comité de la sécurité aérienne de l'UE 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, Congo-Brazzaville, République démocratique du Congo, République dominicaine, Guinée équatoriale, Kazakhstan, Kirghizstan, Libye, Népal et Sierra Leone. De même, la Commission a informé le comité de la sécurité aérienne de l'UE de la situation en matière de sécurité aérienne dans les pays suivants: Angola, Biélorussie, Indonésie, Nigeria et Russie.
- (6) L'Agence a informé la Commission et le comité de la sécurité aérienne de l'UE concernant les évaluations techniques effectuées aux fins de l'évaluation initiale et de la surveillance continue 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'Agence a également présenté à la Commission et au comité de la sécurité aérienne de l'UE 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⁾.
- (8) De plus, l'Agence a informé la Commission et le comité de la sécurité aérienne de l'UE 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'Agence 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'Agence. 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 de l'UE, sur la mise en place de la fonction d'alerte SAFA et du système d'alerte relatif aux autorisations d'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'Agence, 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'Agence, 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 de l'UE.
- (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. À cet égard, la Bulgarie a informé la Commission et le comité de la sécurité aérienne de l'UE de mesures qu'elle avait prises à l'égard des transporteurs aériens certifiés en Bulgarie.

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 ou à l'annexe B du règlement (CE) n° 474/2006.
- (13) En octobre 2019, la Commission a informé la commission de l'aviation civile de l'Arménie (ci-après la «CAC») de certaines préoccupations en matière de sécurité concernant les transporteurs aériens certifiés par celle-ci.
- (14) Après que la CAC a participé à une réunion avec le comité de la sécurité aérienne de l'UE en novembre 2019, des experts de la Commission, de l'Agence et des États membres (ci-après l'«équipe d'évaluation») ont effectué, du 3 au 7 février 2020, une mission d'évaluation sur place de l'Union en Arménie dans les bureaux de la CAC et de deux transporteurs aériens certifiés en Arménie, à savoir Aircompany Armenia et Armenia Airways.
- (15) Il ressort clairement du rapport de la mission d'évaluation que la CAC souffre de défaillances systémiques en ce qui concerne la gestion du personnel, comme en témoigne l'absence de procédures pour la détermination des besoins en main-d'œuvre, l'absence de procédures et de méthodes pour la définition et la mise en œuvre effective des exigences en matière de formation du personnel, et l'absence de descriptions de postes documentées pour plusieurs des fonctions occupées et sous-traitées.
- (16) En ce qui concerne spécifiquement la formation du personnel, le rapport de la mission d'évaluation relève la gravité des manquements constatés du point de vue de la capacité effective de la CAC à mener correctement la procédure de certification et la surveillance des transporteurs aériens certifiés en Arménie.

⁽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).

- (17) En outre, il ressort clairement du rapport de la mission d'évaluation que la CAC ne dispose pas de la fonction de gestion de la qualité nécessaire pour superviser l'administration des exigences juridiques, réglementaires et techniques et leur traduction en une structure organisationnelle et des processus opérationnels efficaces.
- (18) En ce qui concerne plus particulièrement la division «opérations de vol» de la CAC, le rapport de la mission d'évaluation constate l'absence de système structuré de gestion des documents permettant de garantir la traçabilité de la certification et note, par conséquent, que la CAC n'a pas pu fournir la preuve requise des activités exécutées dans le cadre de la certification de transporteur aérien («CTA») initiale pour ses transporteurs enregistrés.
- (19) S'agissant spécifiquement de la division «navigabilité» de la CAC, le rapport de la mission d'évaluation relève l'existence d'un plan de surveillance visant à superviser les organismes de maintien de la navigabilité des transporteurs aériens et les organismes de maintenance agréés qu'elle certifie.
- (20) Le rapport de la mission d'évaluation mentionne également un défaut d'efficacité avéré de la surveillance, la mission auprès des transporteurs aériens ayant révélé plusieurs problèmes dans les entreprises, qui auraient dû être décelés par la CAC dans le cadre de ses obligations de surveillance.
- (21) Sur la base des résultats de la mission d'évaluation sur place de l'Union, la Commission a invité la CAC à une audition devant le comité de la sécurité aérienne de l'UE le 12 mai 2020. Le comité de la sécurité aérienne de l'UE a également entendu, à cette occasion, les transporteurs aériens Aircompany Armenia, Atlantis Armenian Airlines, Atlantis European Airways, Armenia Airways, Armenian Helicopters et Skyball.
- (22) Lors de l'audition, la CAC a informé le comité de la sécurité aérienne de l'UE des mesures d'amélioration de la sécurité adoptées depuis qu'elle s'est présentée devant le comité de sécurité aérienne de l'UE en novembre 2019 et a insisté sur sa détermination à poursuivre et à intensifier ces efforts pour améliorer encore la surveillance en matière de sécurité en Arménie. L'appui du gouvernement arménien à la CAC à cet égard a fait l'objet d'une note spécifique. L'audition a, en outre, été l'occasion de mettre en avant les efforts considérables déployés pour rendre possible l'assistance technique à d'autres États et organisations internationales et la coopération avec ceux-ci.
- (23) En réponse aux observations formulées dans le rapport, la CAC a fourni des précisions sur les mesures prises après la mission d'évaluation sur place de l'Union concernant la structure organisationnelle de la CAC. Elle a explicitement fait référence à des mesures visant à améliorer la gestion du personnel, la division «opérations de vol» de la CAC et sa procédure de certification CTA, ainsi que la formation des inspecteurs de la CAC. La CAC a par ailleurs fourni des précisions sur le travail entrepris en vue d'élaborer un manuel de gestion intégré et un système interne de gestion électronique des documents.
- (24) L'attention du comité de la sécurité aérienne de l'UE a été particulièrement attirée sur les efforts déployés pour engager, en coopération avec la Commission et les États membres de l'UE, un renouvellement de la certification de tous les transporteurs aériens certifiés en Arménie, conjugué à un soutien à la formation sur position de son personnel.
- (25) En outre, la CAC a souligné les résultats des actions visant à retirer leur CTA aux transporteurs aériens arméniens certifiés dont elle considère qu'ils ne respectent plus les normes internationales en matière de sécurité aérienne.
- (26) Selon la Commission et le comité de la sécurité aérienne de l'UE, la situation actuelle est la conséquence d'une longue période d'inefficacité et de négligence. Ils reconnaissent en revanche les efforts consentis et encouragent la CAC à poursuivre dans cette voie. Ils notent l'importance du rôle du gouvernement arménien à cet égard et expriment leur volonté de soutenir la CAC dans son action et de coopérer avec elle. Ils constatent avec satisfaction l'aptitude et l'engagement personnels du président de la CAC dans la poursuite de ces efforts.
- (27) Néanmoins, sur la base de toutes les preuves disponibles, établies notamment par la mission d'évaluation sur place de l'Union, il y a lieu de conclure que les capacités dont dispose la CAC pour surveiller les activités aériennes en Arménie sont insuffisantes et ne respectent pas les normes internationales minimales applicables en matière de sécurité. La CAC devra renforcer considérablement ses capacités pour remédier aux manquements en matière de sécurité. En l'état actuel des choses et en raison des manquements graves constatés au niveau de la gestion du personnel, de la formation du personnel, de la fonction de gestion de la qualité, auxquels s'ajoutent l'inadéquation des activités de certification et l'inefficacité de la surveillance des transporteurs aériens, la CAC n'est pas en mesure de mettre en œuvre les normes de sécurité internationales applicables; par ailleurs, sa capacité de surveillance ne peut garantir que les activités des transporteurs aériens qu'elle a certifiés respectent en permanence les normes de sécurité internationales applicables.

- (28) Aircompany Armenia exploite une flotte de deux Boeing B737. D'après la déclaration de la société, elle est étroitement liée à Georgian Airways, un transporteur aérien certifié en Géorgie avec lequel Aircompany Armenia a passé un accord administratif et opérationnel solide. Sur ce point, la mission d'évaluation sur place de l'Union a constaté que la formation des pilotes d'Aircompany Armenia a obéi aux procédures de Georgian Airways et non aux procédures propres à la compagnie arménienne.
- (29) La mission d'évaluation sur place de l'Union a constaté que Aircompany Armenia dispose d'un personnel connaissant bien les systèmes et les manuels de gestion des différentes opérations. La plupart des problèmes ou manquements détectés dans le cadre de la mission ont trait au manque de clarté des procédures et au contrôle des activités sous-traitées, qui sont effectués essentiellement par Georgian Airways.
- (30) Il apparaît cependant clairement que le système de contrôle de la conformité de Aircompany Armenia doit être davantage développé pour permettre l'inventaire des cas de non-respect des réglementations nationales et des dispositions du manuel d'exploitation approuvé, y compris en ce qui concerne le système de tenue des registres.
- (31) Au cours de l'audition devant le comité de la sécurité aérienne de l'UE, Aircompany Armenia a fourni des précisions sur les mesures prises pour donner suite aux observations et aux recommandations de la mission d'évaluation sur place de l'Union, en indiquant que six des sept observations avaient été examinées. Toutefois, aucune preuve n'a été apportée en ce sens.
- (32) Atlantis Armenian Airlines est un transporteur aérien arménien qui exploite un aéronef Let L-410. Lors de l'audition, le transporteur aérien a présenté une vue d'ensemble de la compagnie, y compris les ressources dont elle dispose, le plan de développement de sa flotte, son système de gestion de la sécurité et son système de suivi des données de vol.
- (33) Atlantis European Airways est un transporteur aérien qui exploite une flotte de trois Airbus A320. Au cours de l'audition, le transporteur a présenté la mission de la compagnie, sa structure organisationnelle, son plan de formation du personnel et les résultats des inspections SAFA de l'année écoulée. Des informations ont également été communiquées concernant les résultats d'un audit de l'AESA quant à la délivrance d'une autorisation d'EPT au transporteur.
- (34) Armenia Airways est un transporteur aérien arménien certifié qui possède un aéronef British Aerospace BAe-146-300.
- (35) Au cours de la mission d'évaluation sur place de l'Union, l'équipe d'évaluation a recensé plusieurs manquements requérant une attention immédiate, notamment en ce qui concerne l'enregistrement et le suivi des audits et des constatations d'audit. L'équipe d'évaluation a également trouvé des éléments démontrant l'inefficacité du système de gestion de la qualité: compte tenu des projets de développement de Armenia Airways, la compagnie devrait s'efforcer de mettre en place un système de contrôle de la conformité parfaitement fonctionnel, afin de détecter tout manquement pouvant avoir une incidence sur les opérations et de garantir le respect du manuel d'exploitation approuvé. Elle devrait accorder une attention particulière à la formation des pilotes afin de garantir la compétence de ses équipages.
- (36) Au cours de l'audition, Armenia Airways a décrit la société dans les grandes lignes et présenté les mesures prises à la suite de la mission d'évaluation sur place de l'Union. D'après les informations fournies au cours de l'audition, toutes les observations formulées par l'équipe d'évaluation ont été examinées, sauf deux, avec lesquelles le transporteur aérien était en désaccord. Toutefois, aucune preuve n'a été apportée en ce sens.
- (37) Armenian Helicopters est un transporteur aérien arménien privé, qui exploite des hélicoptères pour effectuer des vols charters nationaux et internationaux, ainsi que des services de transport d'urgence médicale. Lors de l'audition, le transporteur aérien a présenté la structure et le fonctionnement de son système de gestion de la sécurité.
- (38) Skyball est un transporteur aérien arménien qui exploite un ballon à air chaud. Au cours de l'audition, le transporteur a donné un aperçu de son organisation et de ses activités, y compris des informations relatives à son système de gestion de la sécurité.
- (39) Que ce soit avant ou pendant l'audition, les transporteurs aériens n'ont fourni aucune information ou preuve à même de donner à la Commission et au comité de la sécurité aérienne de l'UE l'assurance que leurs propres systèmes de contrôle de la conformité et de gestion de la sécurité pouvaient atténuer le défaut de surveillance en matière de sécurité de la part de la CAC.

- (40) 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, 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 pour inscrire tous les transporteurs aériens certifiés en Arménie sur la liste figurant à l'annexe A du règlement (CE) n° 474/2006.
- (41) 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.

Transporteurs aériens du Congo-Brazzaville

- (42) Les transporteurs aériens du Congo-Brazzaville ont été inscrits sur la liste figurant à l'annexe A du règlement (CE) n° 474/2006 en 2009 ⁽⁶⁾.
- (43) Par lettre du 19 décembre 2019, la Commission a demandé à l'Agence nationale de l'aviation civile du Congo-Brazzaville (ci-après l'«ANAC-Congo») une liste de documents concernant sa structure, son système de surveillance et ses activités, y compris les mesures d'exécution prises depuis 2017, ainsi que la liste actualisée des titulaires d'un CTA et des aéronefs immatriculés.
- (44) Le 5 février 2020, l'ANAC-Congo a communiqué les informations demandées. L'ANAC-Congo a également informé la Commission que, depuis la dernière mise à jour qu'elle lui a communiquée, les CTA des transporteurs aériens Aero Service, Emeraude, Equatorial Congo Airlines S.A et Mistral Aviation avaient été retirés et que le nouveau transporteur aérien Société Nouvelle Air Congo (CTA n° CG-CTA 004) avait été certifié. L'ANAC-Congo n'a toutefois pas fourni d'éléments attestant que ce transporteur aérien faisait l'objet d'une surveillance en matière de sécurité conforme aux normes internationales de sécurité. L'ANAC-Congo n'ayant pas démontré qu'elle disposait d'une capacité suffisante pour mettre en œuvre et faire respecter les normes de sécurité applicables, la délivrance d'un CTA à ce nouveau transporteur aérien ne garantit pas un respect suffisant des normes de sécurité internationales.
- (45) La Commission observe que, d'après la mission de validation coordonnée de l'OACI, qui a eu lieu en juin 2019, la mise en œuvre effective des normes de sécurité internationales au Congo-Brazzaville était passée à 66,99 %. Bien que l'ANAC-Congo ait sans conteste renforcé ses capacités de surveillance en matière de sécurité, il y a lieu qu'une mission d'évaluation sur place de l'Union auprès de l'ANAC-Congo et de certains transporteurs aériens certifiés au Congo-Brazzaville vérifie ces progrès, avant qu'une décision concernant la suppression d'une interdiction d'exploitation au sein de l'Union soit envisagée.
- (46) 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 du Congo-Brazzaville qui font l'objet d'une interdiction d'exploitation au sein de l'Union pour inscrire Société Nouvelle Air Congo sur la liste figurant à l'annexe A du règlement (CE) n° 474/2006 et pour retirer Aero Service, Emeraude, Equatorial Congo Airlines S.A. et Mistral Aviation de la liste figurant à cette annexe.
- (47) En accordant la priorité aux inspections au sol de tous les transporteurs aériens certifiés au Congo-Brazzaville, conformément au règlement (UE) n° 965/2012, les États membres devraient continuer de contrôler le respect effectif, par les transporteurs aériens certifiés au Congo-Brazzaville, des normes de sécurité internationales applicables.

Transporteurs aériens de la République démocratique du Congo

- (48) Les transporteurs aériens de la République démocratique du Congo ont été inscrits sur la liste figurant à l'annexe A du règlement (CE) n° 474/2006 en 2006 ⁽⁷⁾.
- (49) Le 22 avril 2020, dans le cadre de ses activités de contrôle continu, la Commission a demandé à l'Autorité de l'aviation civile de la République démocratique du Congo (ci-après l'«AAC/RDC») de fournir une liste de tous les titulaires d'un CTA certifiés en République démocratique du Congo.

⁽⁶⁾ Règlement (CE) n° 1144/2009 de la Commission du 26 novembre 2009 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 312 du 27.11.2009, p. 16).

⁽⁷⁾ Règlement (CE) n° 910/2006 de la Commission du 20 juin 2006 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, visée au chapitre II du règlement (CE) n° 2111/2005 du Parlement européen et du Conseil (JO L 168 du 21.6.2006, p. 16).

- (50) Le 6 mai 2020, l'AAC/RDC a informé la Commission que le nouveau transporteur aérien Mwant Jet (CTA n° AAC/DG/OPS-09/09) avait été certifié depuis la dernière mise à jour qu'elle lui a communiquée. Le 13 mai 2020, elle a également indiqué que les transporteurs aériens Air Tropiques, Blue Airlines, Blue Sky, Dakota, Korongo Airlines, Mango Airlines, Serve Air et Will Airlift, qui n'ont jamais détenu de CTA, avaient cessé leurs activités aériennes. Elle a également informé la Commission que les transporteurs aériens Air Kasai, Doren Air Congo, Gomair, Transair Cargo Services, qui ne sont pas titulaires d'un CTA, ont désormais entamé la procédure de certification. Enfin, elle a informé la Commission que le nom du transporteur aérien Services Air avait changé et que le transporteur aérien détenait maintenant un CTA sous le nom de Serve Air Cargo. L'AAC/RDC n'ayant pas démontré qu'elle disposait d'une capacité suffisante pour mettre en œuvre et faire respecter les normes de sécurité applicables, la délivrance d'un CTA à ce nouveau transporteur aérien ne garantit pas un respect suffisant des normes de sécurité internationales.
- (51) 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 de la République démocratique du Congo qui font l'objet d'une interdiction d'exploitation au sein de l'Union pour inscrire Mwant Jet et Serve Air Cargo sur la liste figurant à l'annexe A du règlement (CE) n° 474/2006 et pour retirer Air Tropiques, Blue Airlines, Blue Sky, Dakota, Korongo airlines, Mango Airlines, Will Airlift, Air Kasai, Doren Air Congo, Gomair, Transair Cargo Services, Serve Air et Services Air de la liste figurant à cette annexe.
- (52) En accordant la priorité aux inspections au sol de tous les transporteurs aériens certifiés en République démocratique du Congo, conformément au règlement (UE) n° 965/2012, les États membres devraient continuer de contrôler le respect effectif, par les transporteurs aériens certifiés en République démocratique du Congo, des normes de sécurité internationales applicables.

Transporteurs aériens de la République dominicaine

- (53) Les transporteurs aériens de la République dominicaine n'ont jamais été inscrits sur la liste figurant à l'annexe A ou B du règlement (CE) n° 474/2006.
- (54) Le 15 avril 2019, à la suite des manquements en matière de sécurité décelés par l'Agence 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»).
- (55) Du 27 au 31 janvier 2020, des experts de la Commission, de l'Agence et des États membres (l'«équipe d'évaluation») ont effectué une mission d'évaluation sur place de l'Union en République dominicaine, dans les bureaux de l'IDAC.
- (56) L'IDAC semble être un organisme bien organisé, doté de personnel et d'un financement suffisants, qui, depuis 2018, a commencé à mettre en œuvre des techniques modernes de gestion de la sécurité aérienne, en adoptant une approche fondée sur la gestion de la sécurité ou les performances, afin de compléter les activités plus traditionnelles de surveillance réglementaire fondées sur la conformité. Le cadre législatif (code de l'aviation et règles techniques) intègre dûment tous les domaines couverts par les annexes de la convention relative à l'aviation civile internationale, signée à Chicago le 7 décembre 1944, et est régulièrement modifié.
- (57) L'équipe d'évaluation a conclu que l'IDAC disposait des capacités nécessaires pour surveiller les activités aériennes en République dominicaine. S'il est nécessaire que l'IDAC apporte un certain nombre d'améliorations en ce qui concerne l'efficacité de l'exécution, l'équipe d'évaluation n'a pas décelé de problème de sécurité immédiat au cours de sa mission à partir de ce qu'elle a pu observer tant dans les bureaux de l'IDAC que dans ceux de plusieurs transporteurs aériens. Toutefois, l'équipe d'évaluation a constaté que, jusqu'à présent, l'IDAC ne classait pas les constatations en fonction de leur caractère critique pour la sécurité aérienne et que, par conséquent, les constatations (quel que soit leur niveau d'incidence sur la sécurité) et les simples observations étaient traitées de la même manière dans le cadre du processus de suivi. Il n'a donc pas été possible de démontrer que l'IDAC ou le transporteur aérien concerné garantissait une hiérarchisation adéquate des constatations présentant un caractère critique sur le plan de la sécurité.
- (58) Si cette situation est susceptible d'avoir des effets néfastes sur l'exécution, les points forts du système, du point de vue des ressources et de la réglementation, montrent que les conditions d'une amélioration future sont réunies, tandis que les faiblesses recensées ne comportent aucun aspect critique susceptible d'empêcher cette amélioration.

- (59) Le 15 avril 2020, l'IDAC a transmis à la Commission un plan d'action visant à remédier aux manquements constatés et signalés par l'équipe d'évaluation. La Commission considère que les actions prévues, si elles sont dûment mises en œuvre dans le délai proposé, devraient résoudre les problèmes recensés. L'IDAC devrait communiquer régulièrement à la Commission un état actualisé des progrès réalisés dans la mise en œuvre de ces actions prévues.
- (60) 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 République dominicaine, de modifier la liste des transporteurs aériens qui font l'objet d'une interdiction d'exploitation au sein de l'Union.
- (61) 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.
- (62) 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 Guinée équatoriale

- (63) Les transporteurs aériens de Guinée équatoriale ont été inscrits sur la liste figurant à l'annexe A du règlement (CE) n° 474/2006 en 2006 ⁽⁸⁾.
- (64) À la suite de la mission d'évaluation sur place de l'Union qui a eu lieu en octobre 2017 et de l'audition devant le comité de la sécurité aérienne de l'UE de novembre 2017, l'Autoridad Aeronáutica de Guinea Ecuatorial (ci-après l'«AAGE») a, en décembre 2018, 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.
- (65) L'AAGE a communiqué sur demande à la Commission des informations sur les améliorations apportées à son système de surveillance en matière de sécurité. Sur la base des informations reçues, la Commission prend note des progrès réalisés, mais certains manquements persistent concernant des questions fondamentales, telles que l'analyse des causes profondes, un élément essentiel pour empêcher la reproduction des cas de non-conformité.
- (66) Le 10 mars 2020, la Commission, l'Agence, les États membres et les représentants de l'AAGE ont tenu une réunion technique au cours de laquelle l'AAGE a fourni des informations sur ses activités de surveillance et sur l'état d'avancement du plan de mesures correctives élaboré en 2017. En outre, l'AAGE a informé la Commission que les flottes de Ceiba Intercontinental et Cronos Airlines avaient chacune été réduites à un avion de taille moyenne.
- (67) Étant donné que les informations actuellement disponibles sont insuffisantes pour dissiper les doutes concernant les manquements existants, il convient d'organiser une nouvelle mission d'évaluation sur place de l'Union afin de vérifier de manière plus approfondie la capacité de la Guinée équatoriale à garantir une surveillance efficace en matière de sécurité.
- (68) 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 Guinée équatoriale, de modifier la liste des transporteurs aériens qui font l'objet d'une interdiction d'exploitation au sein de l'Union.
- (69) 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 Kazakhstan

- (70) Les transporteurs aériens du Kazakhstan ont été retirés de la liste figurant à l'annexe A du règlement (CE) n° 474/2006 en 2016 ⁽⁹⁾.

⁽⁸⁾ 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).

⁽⁹⁾ Règlement d'exécution (UE) 2016/2214 de la Commission du 8 décembre 2016 modifiant le règlement (CE) n° 474/2006 en ce qui concerne la liste des transporteurs aériens qui font l'objet d'une interdiction d'exploitation dans l'Union (JO L 334 du 9.12.2016, p. 6).

- (71) Dans le cadre du contrôle continu des activités qui fait à la suite du retrait du Kazakhstan de la liste des compagnies aériennes interdites dans l'UE, la Commission a, par lettre du 10 février 2020, informé la commission de l'aviation civile du Kazakhstan (ci-après la «CAC KZ») de problèmes de sécurité liés aux transporteurs aériens certifiés par la CAC KZ, en particulier BEK Air.
- (72) Le 28 février 2020, la CAC KZ et l'administration de l'aviation de «Kazakhstan Joint Stock Company» (ci après l'«AAK») ont fourni à la Commission des informations concernant les activités de surveillance menées à l'égard des transporteurs aériens certifiés au Kazakhstan au cours des trois dernières années, ainsi qu'une description de la surveillance du transporteur aérien BEK Air. Dans ces conditions, la Commission a demandé la preuve que le Kazakhstan était en permanence capable de garantir une surveillance efficace en matière de sécurité.
- (73) Le 21 avril 2020, le CTA du transporteur aérien BEK Air a été retiré. Le CTA d'un autre transporteur aérien, Azee Air, a été suspendu en attendant que des activités de surveillance supplémentaires soient entreprises.
- (74) Tout en prenant acte des mesures prises récemment par l'AAK pour renforcer sa capacité de surveillance en matière de sécurité, la Commission a décidé, sur la base de l'analyse de la documentation et des informations fournies, d'ouvrir des consultations avec la CAC KZ et l'AAK conformément à l'article 3, paragraphe 2, du règlement (CE) n° 473/2006.
- (75) 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 Kazakhstan, de modifier la liste des transporteurs aériens qui font l'objet d'une interdiction d'exploitation au sein de l'Union.
- (76) En accordant la priorité aux inspections au sol de tous les transporteurs aériens certifiés au Kazakhstan, conformément au règlement (UE) n° 965/2012, les États membres devraient continuer de contrôler le respect effectif, par les transporteurs aériens certifiés au Kazakhstan, des normes de sécurité internationales applicables.
- (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 Kirghizstan

- (78) Les transporteurs aériens du Kirghizstan ont été inscrits sur la liste figurant à l'annexe A du règlement (CE) n° 474/2006 en 2006 ⁽¹⁰⁾.
- (79) Le 2 août 2019, la Commission a demandé à l'Agence de l'aviation civile de la République kirghize (ci-après la «CAA KG») une liste de documents concernant sa structure, son système et ses activités en matière de surveillance, y compris les mesures d'exécution prises depuis 2017, ainsi que la liste actualisée des titulaires d'un CTA et des aéronefs immatriculés.
- (80) Le 10 septembre 2019, la CAA KG a communiqué les informations demandées. La CAA KG a également informé la Commission que, depuis la dernière mise à jour qu'elle lui a communiquée, elle avait retiré leur CTA aux transporteurs aériens Air Bishkek, Central Asian Aviation Services (CAAS), Heli Sky, Air Kirghizstan, Manas Airways, S Group International, Sky Bishkek, Sky Way Air et Valor Air, et certifié le nouveau transporteur aérien Air Company Air KG (CTA n° 50). La CAA KG n'ayant pas démontré qu'elle disposait d'une capacité suffisante pour mettre en œuvre et faire respecter les normes de sécurité applicables, la délivrance d'un CTA à ce nouveau transporteur aérien ne garantit pas un respect suffisant des normes de sécurité internationales.
- (81) Par conséquent, sur la base de 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 du Kirghizstan qui font l'objet d'une interdiction d'exploitation au sein de l'Union pour inscrire Air Company Air KG sur la liste figurant à l'annexe A du règlement (CE) n° 474/2006 et pour retirer Air Bishkek, Central Asian Aviation Services (Caas), Heli Sky, Air Kirghizstan, Manas Airways, S Group International, Sky Bishkek, Sky Way Air, et Valor Air de la liste figurant à cette annexe.
- (82) En accordant la priorité aux inspections au sol de tous les transporteurs aériens certifiés au Kirghizstan, conformément au règlement (UE) n° 965/2012, les États membres devraient continuer de contrôler le respect effectif, par les transporteurs aériens certifiés au Kirghizstan, des normes de sécurité internationales applicables.

⁽¹⁰⁾ Règlement (CE) n° 1543/2006 de la Commission du 12 octobre 2006 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, visée au chapitre II du règlement (CE) n° 2111/2005 du Parlement européen et du Conseil, tel que modifié par le règlement (CE) n° 910/2006 (JO L 283 du 14.10.2006, p. 27).

Transporteurs aériens de la Libye

- (83) Les transporteurs aériens de la Libye ont été inscrits sur la liste figurant à l'annexe A du règlement (CE) n° 474/2006 en 2014 ⁽¹¹⁾.
- (84) Le 22 avril 2020, dans le cadre de ses activités de contrôle continu, la Commission a demandé à l'Autorité de l'aviation civile de la Libye (ci-après la «LCAA») de fournir une liste de tous les titulaires d'un CTA certifiés en Libye.
- (85) Le 4 mai 2020, la LCAA a informé la Commission que le CTA du transporteur aérien Ghadames Air Transport avait été retiré et que les nouveaux transporteurs aériens Al Maha Aviation (CTA n° 030/18) et Libyan Wings Airlines JSC (CTA n° 029/15) avaient été certifiés. La LCAA n'ayant pas démontré qu'elle disposait d'une capacité suffisante pour mettre en œuvre et faire respecter les normes de sécurité applicables, la délivrance d'un CTA à ces nouveaux transporteurs aériens ne garantit pas un respect suffisant des normes de sécurité internationales.
- (86) 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, en ce qui concerne les transporteurs aériens de la Libye, de modifier la liste des transporteurs aériens qui font l'objet d'une interdiction d'exploitation au sein de l'Union pour inscrire Al Maha Aviation et Libyan Wings Airlines JSC sur la liste figurant à l'annexe A du règlement (CE) n° 474/2006, et pour retirer Ghadames Air Transport de la liste figurant à cette annexe.
- (87) En accordant la priorité aux inspections au sol de tous les transporteurs aériens certifiés en Libye, conformément au règlement (UE) n° 965/2012, les États membres devraient continuer de contrôler le respect effectif, par les transporteurs aériens certifiés en Libye, des normes de sécurité internationales applicables.

Transporteurs aériens du Népal

- (88) Les transporteurs aériens du Népal ont été inscrits sur la liste figurant à l'annexe A du règlement (CE) n° 474/2006 en 2013 ⁽¹²⁾.
- (89) Le 22 avril 2020, dans le cadre de ses activités de contrôle continu, la Commission a demandé à l'Autorité de l'aviation civile du Népal (ci-après la «CAAN») de fournir une liste de tous les titulaires d'un CTA certifiés au Népal.
- (90) Le 3 mai 2020, la CAAN a informé la Commission qu'elle avait retiré son CTA au transporteur aérien Air Kasthamandap et certifié les nouveaux transporteurs aériens Heli Everest (CTA n° 086/2016) et Kailash Helicopter Services (CTA n° 087/2018). Elle a également indiqué que Muktinath Airlines avait changé son nom en Prabhu Helicopters. La CAAN n'ayant pas démontré qu'elle disposait d'une capacité suffisante pour mettre en œuvre et faire respecter les normes de sécurité applicables, la délivrance d'un CTA à ces nouveaux transporteurs aériens ne garantit pas un respect suffisant des normes de sécurité internationales.
- (91) 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, 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 pour inscrire Heli Everest et Kailash Helicopter Services sur la liste figurant à l'annexe A du règlement (CE) n° 474/2006, et pour retirer Air Kasthamandap de la liste figurant à cette annexe.
- (92) En accordant la priorité aux inspections au sol de tous les transporteurs aériens certifiés au Népal, conformément au règlement (UE) n° 965/2012, les États membres devraient continuer de contrôler le respect effectif, par les transporteurs aériens certifiés au Népal, des normes de sécurité internationales applicables.

Transporteurs aériens de la Sierra Leone

- (93) Les transporteurs aériens de la Sierra Leone ont été inscrits sur la liste figurant à l'annexe A du règlement (CE) n° 474/2006 en 2006 ⁽¹³⁾.

⁽¹¹⁾ Règlement d'exécution (UE) n° 1318/2014 de la Commission du 11 décembre 2014 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 355 du 12.12.2014, p. 8).

⁽¹²⁾ Règlement d'exécution (UE) n° 1264/2013 de la Commission du 3 décembre 2013 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 326 du 6.12.2013, p. 7).

⁽¹³⁾ Règlement (CE) n° 910/2006 de la Commission du 20 juin 2006 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, visée au chapitre II du règlement (CE) n° 2111/2005 du Parlement européen et du Conseil (JO L 168 du 21.6.2006, p. 16).

- (94) Le 22 avril 2020, dans le cadre de ses activités de contrôle continu, la Commission a demandé à l'Autorité de l'aviation civile de la Sierra Leone (ci-après la «SLCAA») de fournir une liste de tous les titulaires d'un CTA certifiés en Sierra Leone.
- (95) Le 2 mai 2020, la SLCAA a informé la Commission qu'elle avait retiré leur CTA aux transporteurs aériens Air Rum, Destiny air Services, Heavylift Cargo, Orange Air Sierra Leone, Paramount Airlines, Seven Four Eight Air Services et Teebah Airways et qu'il n'y avait actuellement pas de titulaires d'un CTA en Sierra Leone.
- (96) La SLCAA n'ayant pas démontré qu'elle disposait d'une capacité suffisante pour mettre en œuvre et faire respecter les normes de sécurité applicables, la délivrance d'un CTA à de nouveaux transporteurs aériens ne garantit pas un respect suffisant des normes de sécurité internationales.
- (97) 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 de Sierra Leone qui font l'objet d'une interdiction d'exploitation au sein de l'Union pour retirer Air Rum, Destiny Air Services, Heavylift Cargo, Orange Air Sierra Leone, Paramount Airlines, Seven Four Eight Air Services, et Teebah Airways de la liste figurant à l'annexe A du règlement (CE) n° 474/2006.
- (98) Il convient, dès lors, de modifier le règlement (CE) n° 474/2006 en conséquence.
- (99) Les articles 5 et 6, du règlement (CE) n° 2111/2005 reconnaissent la nécessité de prendre des décisions rapidement et, s'il y a lieu, en appliquant une procédure d'urgence, compte tenu des conséquences sur le plan de la sécurité. Il est indispensable, dès lors, pour garantir la protection des informations sensibles et des voyageurs, que les décisions prises dans le cadre de la mise à jour de la liste des transporteurs aériens qui font l'objet d'une interdiction d'exploitation ou de restrictions d'exploitation au sein de l'Union soient publiées et entrent en vigueur immédiatement après leur adoption.
- (100) Les mesures prévues dans le présent règlement sont conformes à l'avis du comité de la sécurité aérienne de l'UE 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 2 juin 2020.

*Par la Commission,
au nom de la présidente,
Adina VĂLEAN
Membre de la Commission*

ANNEXE I

«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 | Iran |
| IRAQI AIRWAYS | 001 | IAW | Iraq |
| MED-VIEW AIRLINE | MVA/CTA/10-12/05 | MEV | Nigeria |
| AIR ZIMBABWE (PVT) | 177/04 | AZW | Zimbabwe |
| Tous les transporteurs aériens certifiés par les autorités de l'Afghanistan responsables de la surveillance réglementaire, notamment: | | | Afghanistan |
| ARIANA AFGHAN AIRLINES | CTA 009 | AFG | Afghanistan |
| KAM AIR | CTA 001 | KMF | 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: | | | Angola |
| AEROJET | AO-008/11-07/17 TEJ | TEJ | Angola |
| GUICANGO | AO-009/11-06/17 YYY | Inconnu | Angola |
| AIR JET | AO-006/11-08/18 MBC | MBC | Angola |
| BESTFLYA AIRCRAFT MANAGEMENT | AO-015/15-06/17YYY | Inconnu | Angola |
| HELIANG | AO 007/11-08/18 YYY | Inconnu | Angola |
| SJL | AO-014/13-08/18YYY | Inconnu | Angola |
| SONAIR | AO-002/11-08/17 SOR | SOR | Angola |
| Tous les transporteurs aériens certifiés par les autorités d'Arménie responsables de la surveillance réglementaire, notamment: | | | Arménie |
| AIRCOMPANY ARMENIA | AM CTA 065 | NGT | Arménie |
| ARMENIA AIRWAYS | AM CTA 063 | AMW | Arménie |

⁽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 |
|--|--|---------------------------|---|
| ARMENIAN HELICOPTERS | AM CTA 067 | KAV | Arménie |
| ATLANTIS ARMENIAN AIRLINES | AM CTA 068 | AEU | Arménie |
| ATLANTIS EUROPEAN AIRWAYS | AM CTA 017 | LUR | Arménie |
| MARS AVIA | AM CTA 066 | MRS | Arménie |
| SKYBALL | AM CTA 069 | Sans objet | Arménie |
| Tous les transporteurs aériens certifiés par les autorités du Congo-Brazzaville responsables de la surveillance réglementaire, notamment: | | | Congo-Brazzaville |
| CANADIAN AIRWAYS CONGO | CG-CTA 006 | Inconnu | Congo-Brazzaville |
| EQUAFLIGHT SERVICES | CG-CTA 002 | EKA | Congo-Brazzaville |
| EQUAJET | RAC06-007 | EKJ | Congo-Brazzaville |
| TRANS AIR CONGO | CG-CTA 001 | TSG | Congo-Brazzaville |
| SOCIETE NOUVELLE AIR CONGO | CG-CTA 004 | Inconnu | Congo-Brazzaville |
| Tous les transporteurs aériens certifiés par les autorités de la République démocratique du Congo (RDC) responsables de la surveillance réglementaire, notamment: | | | République démocratique du Congo (RDC) |
| AIR FAST CONGO | AAC/DG/OPS-09/03 | Inconnu | République démocratique du Congo (RDC) |
| AIR KATANGA | AAC/DG/OPS-09/08 | Inconnu | République démocratique du Congo (RDC) |
| BUSY BEE CONGO | AAC/DG/OPS-09/04 | Inconnu | République démocratique du Congo (RDC) |
| COMPAGNIE AFRICAINE D'AVIATION (CAA) | AAC/DG/OPS-09/02 | Inconnu | République démocratique du Congo (RDC) |
| CONGO AIRWAYS | AAC/DG/OPS-09/01 | Inconnu | République démocratique du Congo (RDC) |
| KIN AVIA | AAC/DG/OPS-09/10 | Inconnu | République démocratique du Congo (RDC) |
| MALU AVIATION | AAC/DG/OPS-09/05 | Inconnu | République démocratique du Congo (RDC) |
| SERVE AIR CARGO | AAC/DG/OPS-09/07 | Inconnu | République démocratique du Congo (RDC) |
| SWALA AVIATION | AAC/DG/OPS-09/06 | Inconnu | République démocratique du Congo (RDC) |
| MWANT JET | AAC/DG/OPS-09/09 | 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 |
|---|--|---------------------------|---------------------------|
| Tous les transporteurs aériens certifiés par les autorités de Djibouti responsables de la surveillance réglementaire, notamment: | | | Djibouti |
| DAALLO AIRLINES | Inconnu | DAO | Djibouti |
| Tous les transporteurs aériens certifiés par les autorités de Guinée équatoriale responsables de la surveillance réglementaire, notamment: | | | Guinée équatoriale |
| CEIBA INTERCONTINENTAL | 2011/0001/MTTCT/DGA-C/SOPS | CEL | Guinée équatoriale |
| Cronos AIRLINES | 2011/0004/MTTCT/DGA-C/SOPS | Inconnu | Guinée équatoriale |
| Tous les transporteurs aériens certifiés par les autorités de l'Érythrée responsables de la surveillance réglementaire, notamment: | | | Érythrée |
| ERITREAN AIRLINES | CTA N° 004 | ERT | Érythrée |
| NASAIR ERITREA | CTA N° 005 | NAS | Érythrée |
| Tous les transporteurs aériens certifiés par les autorités du Kirghizstan responsables de la surveillance réglementaire, notamment: | | | Kirghizstan |
| AIR COMPANY AIR KG | 50 | Inconnu | Kirghizstan |
| AIR MANAS | 17 | MBB | Kirghizstan |
| AVIA TRAFFIC COMPANY | 23 | AVJ | Kirghizstan |
| SKY KG AIRLINES | 41 | KGK | Kirghizstan |
| TEZ JET | 46 | TEZ | Kirghizstan |
| Tous les transporteurs aériens certifiés par les autorités du Liberia responsables de la surveillance réglementaire | | | Liberia |
| Tous les transporteurs aériens certifiés par les autorités de la Libye responsables de la surveillance réglementaire, notamment: | | | Libye |
| AFRIQYAH AIRWAYS | 007/01 | AAW | Libye |
| AIR LIBYA | 004/01 | TLR | Libye |
| AL MAHA AVIATION | 030/18 | Inconnu | 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 |
|--|--|---------------------------|----------------------|
| BURAQ AIR | 002/01 | BRQ | Libye |
| GLOBAL AVIATION AND SERVICES | 008/05 | GAK | Libye |
| LIBYAN AIRLINES | 001/01 | LAA | Libye |
| LIBYAN WINGS AIRLINES | 029/15 | LWA | Libye |
| PETRO AIR | 025/08 | PEO | Libye |
| Tous les transporteurs aériens certifiés par les autorités de la Moldavie responsables de la surveillance réglementaire (à l'exception d'Air Moldova, de Fly One et d'Aerotrascargo), à savoir: | | | Moldavie |
| Î.M "VALAN ICC" SRL | MD009 | VLN | Moldavie |
| CA "AIM AIR" SRL | MD015 | AAM | Moldavie |
| CA "AIR STORK" SRL | MD018 | MSB | Moldavie |
| Î M "MEGAVIATION" SRL | MD019 | ARM | Moldavie |
| CA "PECOTOX-AIR" SRL | MD020 | PXA | Moldavie |
| CA "TERRA AVIA" SRL | MD022 | TVR | Moldavie |
| CA "FLY PRO" SRL | MD023 | PVV | Moldavie |
| Tous les transporteurs aériens certifiés par les autorités du Népal responsables de la surveillance réglementaire, notamment: | | | Népal |
| AIR DYNASTY HELI. S. | 035/2001 | Inconnu | Népal |
| ALTITUDE AIR | 085/2016 | Inconnu | Népal |
| BUDDHA AIR | 014/1996 | BHA | Népal |
| FISHTAIL AIR | 017/2001 | Inconnu | Népal |
| SUMMIT AIR | 064/2010 | Inconnu | Népal |
| HELI EVEEST | 086/2016 | Inconnu | Népal |
| HIMALAYA AIRLINES | 084/2015 | HIM | Népal |
| KAILASH HELICOPTER SERVICES | 087/2018 | Inconnu | Népal |
| MAKALU AIR | 057 A/2009 | Inconnu | Népal |
| MANANG AIR PVT | 082/2014 | Inconnu | Népal |
| MOUNTAIN HELICOPTERS | 055/2009 | Inconnu | Népal |
| PRABHU HELICOPTERS | 081/2013 | Inconnu | Népal |
| NEPAL AIRLINES CORPORATION | 003/2000 | RNA | 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 | Népal |
| SHREE AIRLINES | 030/2002 | SHA | Népal |
| SIMRIK AIR | 034/2000 | Inconnu | Népal |
| SIMRIK AIRLINES | 052/2009 | RMK | Népal |
| SITA AIR | 033/2000 | Inconnu | Népal |
| TARA AIR | 053/2009 | Inconnu | Népal |
| YETI AIRLINES | 037/2004 | NYT | Népal |
| Tous les transporteurs aériens certifiés par les autorités de Sao Tomé-et-Principe responsables de la surveillance réglementaire, notamment: | | | Sao Tome-et-Principe |
| AFRICA'S CONNECTION | 10/CTA/2008 | ACH | Sao Tome-et-Principe |
| STP AIRWAYS | 03/CTA/2006 | STP | Sao Tome-et-Principe |
| Tous les transporteurs aériens certifiés par les autorités de la Sierra Leone responsables de la surveillance réglementaire | | | Sierra Leone |
| Tous les transporteurs aériens certifiés par les autorités du Soudan responsables de la surveillance réglementaire, notamment: | | | Soudan |
| ALFA AIRLINES SD | 54 | AAJ | Soudan |
| BADR AIRLINES | 35 | BDR | Soudan |
| BLUE BIRD AVIATION | 11 | BLB | Soudan |
| ELDINDER AVIATION | 8 | DND | Soudan |
| GREEN FLAG AVIATION | 17 | GNF | Soudan |
| HELEJETIC AIR | 57 | HJT | Soudan |
| KATA AIR TRANSPORT | 9 | KTV | Soudan |
| KUSH AVIATION CO. | 60 | KUH | Soudan |
| NOVA AIRWAYS | 46 | NOV | Soudan |
| SUDAN AIRWAYS CO. | 1 | SUD | Soudan |
| SUN AIR | 51 | SNR | Soudan |
| TARCO AIR | 56 | TRQ | Soudan» |

ANNEXE II

«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 (851 336). | Comores |
| IRAN AIR | FS100 | IRA | 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. | Iran |
| AIR KORYO | GAC-CTA/KOR-01 | KOR | Corée du Nord | Toute la flotte sauf: 2 appareils de type TU- 204. | Toute la flotte sauf: P-632, P-633. | Corée du Nord |

⁽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.»