

**RÈGLEMENT D'EXÉCUTION (UE) 2021/883 DE LA COMMISSION****du 1<sup>er</sup> juin 2021****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 <sup>(1)</sup>, et notamment son article 4, paragraphe 2,

considérant ce qui suit:

- (1) Le règlement (CE) n° 474/2006 de la Commission <sup>(2)</sup> 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 (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. Les informations fournies contribuent à déterminer si la liste doit être mise à jour.
- (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 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 <sup>(3)</sup>, avec les autorités compétentes et des transporteurs aériens des États suivants: Arménie, Indonésie, Kazakhstan, Kirghizstan, Moldavie, Pakistan et Russie. 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: République dominicaine, Guinée équatoriale, Lybie, Népal et au Soudan du Sud.
- (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 délivrées conformément aux dispositions du règlement (UE) n° 452/2014 de la Commission <sup>(4)</sup>.

<sup>(1)</sup> JO L 344 du 27.12.2005, p. 15.

<sup>(2)</sup> 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).

<sup>(3)</sup> 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).

<sup>(4)</sup> Règlement (UE) n° 452/2014 de la Commission du 29 avril 2014 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 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 <sup>(5)</sup>.
- (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 en outre 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'exploitants de pays tiers (EPT), en fournissant notamment des statistiques 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, ainsi que d'inspections de normalisation effectuées par l'Agence, complétées par des informations tirées 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 résultant du non-respect par des transporteurs aériens de l'Union des normes de sécurité applicables.

#### **Transporteurs aériens de l'Arménie**

- (12) En juin 2020, les transporteurs aériens d'Arménie ont été inscrits sur la liste figurant à l'annexe A du règlement (CE) n° 474/2006 par le règlement d'exécution (UE) 2020/736 de la Commission <sup>(6)</sup>.
- (13) Le 15 avril 2021, la Commission, l'Agence, les États membres et les représentants du comité de l'aviation civile arménien (ci-après le «CAC») ont tenu une réunion technique au cours de laquelle le CAC a fourni des informations sur ses activités de surveillance et sur le plan d'actions correctives élaboré en juillet 2020. Le CAC a également fourni une vue d'ensemble des difficultés rencontrées au cours de l'année écoulée, des informations sur la situation générale de l'environnement aéronautique en Arménie et les lacunes recensées dans différents domaines de compétence du CAC qui requièrent une attention particulière.
- (14) En outre, lors de cette réunion, le CAC a fourni une présentation détaillée de l'état d'avancement de la mise en œuvre des mesures correctives liées aux observations formulées lors de la mission d'évaluation sur place de l'Union effectuée en février 2020 et une vue d'ensemble de son processus de gestion des risques.
- (15) Dans ce contexte, le CAC a informé la Commission que les certificats de transporteur aérien («CTA») des transporteurs aériens *Atlantis European Airways* et *Mars Avia* ont été révoqués, et que les nouveaux transporteurs aériens *Fly Armenia Airways* (CTA No. 070), *Novair* (CTA No. 071) et *Shirak Avia* (CTA No. 072) ont été certifiés. Le CAC 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.

<sup>(5)</sup> 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).

<sup>(6)</sup> 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 (JO L 172 du 3.6.2020, p. 7).

- (16) La Commission prend note des progrès accomplis par le CAC pour répondre aux préoccupations en matière de sécurité aérienne qui ont conduit à l'inclusion des transporteurs certifiés arméniens sur la liste figurant à l'annexe A du règlement (CE) n° 474/2006. Toutefois, à l'heure actuelle, il n'existe pas suffisamment d'éléments pour justifier la levée des restrictions d'exploitation imposées aux transporteurs aériens de l'Arménie. La Commission continuera de suivre et d'évaluer l'évolution de la situation.
- (17) 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 d'Arménie, de modifier la liste des transporteurs aériens qui font l'objet d'une interdiction d'exploitation au sein de l'Union pour inscrire *Fly Armenia Airways*, *Novair* et *Shirak Avia* sur la liste figurant à l'annexe A du règlement (CE) n° 474/2006, et pour retirer *Atlantis European Airways* et *Mars Avia* de la liste figurant à cette annexe.
- (18) Les États membres devraient continuer de contrôler le respect effectif, par les transporteurs aériens certifiés en Arménie, des normes de sécurité internationales applicables en accordant la priorité aux inspections au sol de tous ces transporteurs, conformément au règlement (UE) n° 965/2012.

### Transporteurs aériens de l'Indonésie

- (19) En juin 2018, tous les transporteurs aériens de l'Indonésie ont été inscrits sur la liste figurant à l'annexe A du règlement (CE) n° 474/2006 par le règlement d'exécution (UE) 2018/871 de la Commission <sup>(7)</sup>.
- (20) Le 26 février 2021, la direction générale de l'aviation civile de l'Indonésie («DGAC indonésienne») a fourni des informations et une mise à jour sur les activités de surveillance en matière de sécurité pour la période allant de septembre 2020 à février 2021. Outre les renseignements actualisés sur le plan de mesures correctives élaboré sur la base de la mission d'évaluation sur place de l'Union effectuée en mars 2018, les informations fournies par la DGAC indonésienne comprenaient également des renseignements actualisés sur la liste des titulaires de CTA, les aéronefs immatriculés, les accidents, les incidents graves, les événements d'aviation et les mesures d'exécution prises par la DGCA indonésienne.
- (21) La Commission, après examen des informations et documents qu'elle a reçus, considère que toutes les autres observations en suspens résultant de la mission d'évaluation sur place de l'Union effectuée en mars 2018 ont été traitées avec succès et peuvent être clôturées. Au vu des progrès accomplis, la Commission considère qu'il suffit que la DGAC indonésienne envoie une mise à jour une fois par an, et non pas deux fois par an comme elle l'a fait jusqu'à présent.
- (22) 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, 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.
- (23) Les États membres devraient continuer de contrôler le respect effectif, par les transporteurs aériens certifiés en Indonésie, des normes de sécurité internationales applicables en accordant la priorité aux inspections au sol de tous ces transporteurs, conformément au règlement (UE) n° 965/2012.
- (24) Lorsque des informations pertinentes quant à la sécurité indiquent l'existence de risques imminents en la matière résultant du non-respect de normes de sécurité internationales, la Commission peut être amenée à prendre de nouvelles mesures conformément au règlement (CE) n° 2111/2005.

### Transporteurs aériens du Kazakhstan

- (25) En décembre 2016, tous les transporteurs aériens du Kazakhstan ont été retirés de la liste figurant à l'annexe A du règlement (CE) n° 474/2006 par le règlement d'exécution (UE) 2016/2214 de la Commission <sup>(8)</sup>.
- (26) En février 2020, dans le cadre du suivi continu du système de surveillance de la sécurité au Kazakhstan, des consultations formelles ont été ouvertes avec les autorités compétentes du Kazakhstan. Dans ce contexte, à l'occasion de ses réunions de mai et novembre 2020, une vue d'ensemble de la situation en matière de surveillance et la sécurité au Kazakhstan a été fournie au comité de la sécurité aérienne de l'UE.

<sup>(7)</sup> 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 dans l'Union (JO L 152 du 15.6.2018, p. 5).

<sup>(8)</sup> 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).

- (27) Dans le prolongement des délibérations du comité de la sécurité aérienne de l'UE de novembre 2020, la Commission et l'Agence ont maintenu un contact permanent avec le comité de l'aviation civile du Kazakhstan et l'administration de l'aviation du Kazakhstan «Kazakhstan Joint Stock Company» (l'«AAK»). Dans ce contexte, une vidéoconférence a eu lieu le 26 mars 2021 entre la Commission, l'Agence, les États membres et des représentants du comité de l'aviation civile du Kazakhstan et de l'AAK. Au cours de cette réunion technique, l'AAK a présenté de manière détaillée les mesures prises pour améliorer la surveillance en matière de sécurité au Kazakhstan, avec une vue d'ensemble de ses activités de surveillance, ses plans concernant le recrutement et la formation du personnel technique et les actions visant à faire respecter les règles prises à l'égard de certains transporteurs aériens certifiés au Kazakhstan. Par ailleurs, l'AAK a souligné sa volonté de poursuivre sa politique d'amélioration permanente, y compris ses travaux essentiels de développement de la surveillance de la sécurité.
- (28) En outre, l'AAK a présenté sa stratégie pour la période 2021-2025, notamment l'adoption de la nouvelle loi sur l'aviation et les modifications et les modifications du cadre législatif national kazakh qui en découlent.
- (29) Sur la base des informations actuellement disponibles, il peut être conclu que des efforts importants ont été déployés pour remédier à la situation en matière de sécurité au Kazakhstan. Tout en prenant bonne note des mesures prises à ce jour, la Commission devrait continuer de suivre et d'évaluer l'évolution de la situation. Dans ces conditions, la Commission a l'intention de procéder, avec l'aide de l'Agence et des États membres, à une mission d'évaluation sur place de l'Union au Kazakhstan.
- (30) 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, 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.
- (31) Les États membres devraient continuer de contrôler le respect effectif, par les transporteurs aériens certifiés au Kazakhstan, des normes de sécurité internationales applicables en accordant la priorité aux inspections au sol de tous ces transporteurs, conformément au règlement (UE) n° 965/2012.
- (32) Lorsque des informations pertinentes quant à la sécurité indiquent l'existence de risques imminents en la matière résultant du non-respect de normes de sécurité internationales, la Commission peut être amenée à prendre de nouvelles mesures conformément au règlement (CE) n° 2111/2005.

### Transporteurs aériens du Kirghizstan

- (33) En octobre 2006, les transporteurs aériens du Kirghizstan ont été inscrits sur la liste figurant à l'annexe A du règlement (CE) n° 474/2006 par le règlement (CE) n° 1543/2006 de la Commission <sup>(9)</sup>.
- (34) Le 25 novembre 2020, à la demande du Kirghizstan et dans le cadre d'activités de surveillance continue, la Commission, l'Agence et des représentants de l'autorité de l'aviation civile du Kirghizstan (la «CAA KG») ont tenu une réunion technique au cours de laquelle la CAA KG a fourni une description complète de son organisation et de ses fonctions, y compris les principes de base applicables à ses activités de surveillance en matière de sécurité. D'autres informations fournies par la CAA KG concernaient les défis en matière d'effectifs auxquels elle est confrontée, une vue d'ensemble du cadre législatif kirghize et son approche stratégique du développement technique dans le contexte du renforcement des capacités en matière de sécurité aérienne. Elle a également fourni une mise à jour concernant la liste des titulaires de CTA et des aéronefs immatriculés.
- (35) En outre, le 14 décembre 2020, faisant suite à la réunion technique du 25 novembre 2020, la CAA KG a informé la Commission que les transporteurs aériens *Heli Sky* (CTA No. 47), *Valor Air* (CTA No. 07), *AeroStan* (CTA No. 08), *KAP.KG Aircompany* (CTA No. 52) et *FlySky Airlines* (CTA No. 53) sont titulaires actifs d'une CTA. 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 de CTA à ces nouveaux transporteurs aériens ne garantit pas un respect suffisant des normes de sécurité internationales.

<sup>(9)</sup> 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).

- (36) Sur la base des critères communs fixés à l'annexe du règlement (CE) n° 2111/2005, la Commission considère qu'il y a lieu de modifier la liste des transporteurs aériens du Kirghizstan qui font l'objet d'une interdiction d'exploitation au sein de l'Union pour inscrire *AeroStan*, *FlySky Airlines*, *Heli Sky*, *KAP.KG Aircompany* et *Valor Air* sur la liste figurant à l'annexe A du règlement (CE) n° 474/2006.
- (37) Les États membres devraient continuer de contrôler le respect effectif, par les transporteurs aériens certifiés au Kirghizstan, des normes de sécurité internationales applicables en accordant la priorité aux inspections au sol de tous ces transporteurs, conformément au règlement (UE) n° 965/2012.

### Transporteurs aériens de la Moldavie

- (38) En avril 2019, tous les transporteurs aériens de Moldavie, sauf *Air Moldova*, *Fly One* et *Aerotranscargo*, ont été inscrits sur la liste figurant à l'annexe A du règlement (CE) n° 474/2006 par le règlement d'exécution (UE) 2019/618 de la Commission <sup>(10)</sup>.
- (39) Par lettre du 2 mars 2021, l'autorité de l'aviation civile de Moldavie (ci-après la «CAAM») a fourni des informations et une mise à jour complète du plan de mesures correctives tenant compte des observations et recommandations résultant de la mission d'évaluation sur place de l'Union effectuée en février 2019.
- (40) La Commission, après examen des informations et la documentation qu'elle a reçues, estime que les explications fournies sur le plan de mesures correctives sont bien structurées et adéquates.
- (41) Le 25 mars 2021, à la demande de la Moldavie et dans le cadre d'activités de surveillance continue, la Commission, l'Agence, les États membres et des représentants la CAAM ont tenu une réunion au cours de laquelle la CAAM a fourni une description complète de son organisation et de ses fonctions, y compris les principes de base applicables à ses activités de surveillance en matière de sécurité. D'autres informations fournies par la CAAM comprenaient une vue d'ensemble actualisée de l'évolution de la situation et de l'état d'avancement de son plan de mesures correctives tenant compte des observations et recommandations formulées à la suite de la mission d'évaluation sur place effectuée par l'Union en février 2019. La CAAM a indiqué que la grande majorité des observations du plan de mesures correctives ont été clôturées et que seules quatre observations restent en suspens.
- (42) Au cours de cette réunion, la CAAM a informé la Commission que tous les transporteurs aériens moldaves avaient fait l'objet d'une nouvelle certification conformément au nouveau règlement d'exploitation qui transpose en droit moldave le règlement (UE) n° 965/2012 de la Commission <sup>(11)</sup>. On compte actuellement 11 titulaires de CTA en Moldavie. La majorité des huit titulaires d'un certificat qui ne sont pas titulaires d'une EPT effectuent des opérations à partir de bases situées en dehors de la Moldavie. Selon la CAAM, la surveillance de ces opérations délocalisées est assurée conformément aux normes de sécurité internationales.
- (43) En outre, la CAAM a informé la Commission que le nouveau transporteur aérien *HiSky* (CTA n° MD 025) avait été certifié. La CAAM 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.
- (44) Sur la base des informations actuellement disponibles, il semble que la CAAM ait déployé des efforts importants afin de mettre en œuvre les normes de sécurité internationales. Toutefois, à l'heure actuelle, il n'existe pas suffisamment d'éléments pour justifier la levée des restrictions d'exploitation imposées aux transporteurs aériens de Moldavie. Les informations fournies sur les améliorations apportées devraient faire l'objet d'une vérification plus approfondie lors d'une mission d'évaluation sur place de l'Union en Moldavie.
- (45) 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 Moldavie, de modifier la liste des transporteurs aériens qui font l'objet d'une interdiction d'exploitation au sein de l'Union afin d'inscrire *HiSky* sur la liste figurant à l'annexe A du règlement (CE) n° 474/2006.

<sup>(10)</sup> 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).

<sup>(11)</sup> 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).

- (46) Les États membres devraient continuer de contrôler le respect effectif, par les transporteurs aériens certifiés en Moldavie, des normes de sécurité internationales applicables en accordant la priorité aux inspections au sol de tous ces transporteurs, conformément au règlement (UE) n° 965/2012.
- (47) Lorsque des informations pertinentes quant à la sécurité indiquent l'existence de risques imminents en la matière résultant du non-respect de normes de sécurité internationales, la Commission peut être amenée à prendre de nouvelles mesures conformément au règlement (CE) n° 2111/2005.

### Transporteurs aériens du Pakistan

- (48) En mars 2007, *Pakistan International Airlines* a été inscrit sur la liste figurant à l'annexe B du règlement (CE) n° 474/2006 par le règlement (CE) n° 235/2007 de la Commission <sup>(12)</sup> et retiré par la suite de cette liste en novembre 2007 par le règlement (CE) n° 1400/2007 de la Commission <sup>(13)</sup>.
- (49) Le 24 juin 2020, une déclaration du ministre fédéral de l'aviation du Pakistan a révélé qu'un grand nombre de licences de pilote, délivrées par l'autorité pakistanaise de l'aviation civile (ci-après la « PCAA »), ont été obtenues par des moyens frauduleux.
- (50) Cette révélation, et l'absence manifeste d'une surveillance effective par la PCAA, ont conduit l'Agence à suspendre les EPT de *Pakistan International Airlines* et de *Vision Air* avec effet au 1<sup>er</sup> juillet 2020.
- (51) Le 1<sup>er</sup> juillet 2020, la Commission a entamé des consultations avec la PCAA en application de l'article 3, paragraphe 2, du règlement (CE) n° 473/2006, et demandé à la PCAA de lui fournir des informations concernant sa réponse à la déclaration du ministre fédéral. En particulier, la Commission a demandé des informations sur la surveillance des transporteurs aériens enregistrés au Pakistan, y compris leurs systèmes de gestion de la sécurité, ainsi que des éléments prouvant qu'une situation similaire n'est pas présente dans d'autres domaines relevant également de la surveillance de la sécurité par la PCAA, tels que la certification des équipages de cabine, l'octroi de licences aux ingénieurs de maintenance ou la certification des transporteurs aériens.
- (52) En 2020, la Commission a organisé deux réunions techniques avec la PCAA, le 9 juillet et le 25 septembre.
- (53) En préparation de la réunion du comité de la sécurité aérienne de mai 2021, et vu les exigences procédurales de l'Agence concernant les suspensions des EPT de *Pakistan International Airlines* et *Vision Air*, la Commission a organisé une réunion technique les 15 et 16 mars 2021 afin d'assurer la coordination entre la Commission et l'Agence eu égard à leurs obligations respectives. Les représentants des États membres ont assisté à ces réunions.
- (54) Au cours de ces réunions, diverses questions ont été abordées, en particulier l'octroi de licences, les opérations, la navigabilité, les comptes rendus d'événements, les actions de la PCAA en réponse aux recommandations en matière de sécurité et le suivi de ces actions.
- (55) La PCAA a fourni des éléments de preuve et des informations que la Commission et les experts de l'Agence ont évalués. S'il est apparu que la PCAA dispose d'un personnel compétent en nombre suffisant, certains problèmes d'organisation ont été recensés. Il s'agit notamment de lacunes en matière de gestion de la qualité des procédures documentées, d'instructions insuffisantes pour les inspecteurs, d'un processus non-conforme de qualification pour la licence de pilote de ligne, peu ou pas d'actions correctives à la suite des constatations et de capacités d'analyse des causes profondes insuffisantes.
- (56) En outre, la PCAA n'a pas pu apporter la preuve que le Pakistan avait notifié à l'OACI ses dérogations substantielles aux normes de sécurité internationales de l'OACI, annexe 1, « Licences du personnel ».
- (57) Sur la base de l'évaluation des éléments de preuve et des informations, la Commission prend acte des efforts déployés par la PCAA pour adopter des mesures correctives propres à remédier aux insuffisances constatées en matière de sécurité. La Commission devrait toutefois continuer à suivre la situation au Pakistan, notamment au moyen d'une mission d'évaluation sur place de l'Union.

<sup>(12)</sup> Règlement (CE) n° 235/2007 de la Commission du 5 mars 2007 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 66 du 6.3.2007, p. 3).

<sup>(13)</sup> Règlement (CE) n° 1400/2007 de la Commission du 28 novembre 2007 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 311 du 29.11.2007, p. 12).

- (58) 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, en ce qui concerne les transporteurs aériens du Pakistan, de modifier la liste des transporteurs aériens qui font l'objet d'une interdiction d'exploitation au sein de l'Union.
- (59) Les États membres devraient continuer de contrôler le respect effectif, par les transporteurs aériens certifiés au Pakistan, des normes de sécurité internationales applicables en accordant la priorité aux inspections au sol de tous ces transporteurs, conformément au règlement (UE) n° 965/2012.
- (60) Lorsque des informations pertinentes quant à la sécurité indiquent l'existence de risques imminents en la matière résultant du non-respect de normes de sécurité internationales, la Commission peut être amenée à prendre de nouvelles mesures conformément au règlement (CE) n° 2111/2005.

### **Transporteurs aériens de la Russie**

- (61) La Commission, l'Agence 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 en application du règlement (UE) n° 965/2012.
- (62) Le 14 avril 2021, 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 15 octobre 2020 et le 14 avril 2021, et de recenser les cas où la FATA devrait renforcer ses activités de surveillance.
- (63) 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.
- (64) Compte tenu des informations disponibles, et notamment des renseignements fournis par la FATA lors de la réunion du 14 avril 2021, 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. Pour ces raisons, il n'a pas été jugé nécessaire de procéder à l'audition des autorités aéronautiques russes ni d'aucun transporteur aérien certifié en Russie devant le comité de la sécurité aérienne de l'UE.
- (65) 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.
- (66) Les États membres devraient continuer de contrôler le respect effectif, par les transporteurs aériens de la Russie, des normes de sécurité internationales applicables en effectuant des inspections au sol conformément au règlement (UE) n° 965/2012.
- (67) Si ces inspections révèlent un risque imminent en matière de sécurité résultant du 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.
- (68) Il convient, dès lors, de modifier le règlement (CE) n° 474/2006 en conséquence.
- (69) 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.
- (70) 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 1<sup>er</sup> juin 2021.

*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 <sup>(1)</sup>**

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/AOC/10-12/05	MEV	Nigeria
AIR ZIMBABWE (PVT)	177/04	AZW	Zimbabwe
<b>Tous les transporteurs aériens certifiés par les autorités de l'Afghanistan responsables de la surveillance réglementaire, à savoir:</b>			<b>Afghanistan</b>
ARIANA AFGHAN AIRLINES	AOC 009	AFG	Afghanistan
KAM AIR	AOC 001	KMF	Afghanistan
<b>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:</b>			<b>Angola</b>
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
<b>Tous les transporteurs aériens certifiés par les autorités d'Arménie responsables de la surveillance réglementaire, à savoir:</b>			<b>Arménie</b>
AIRCOMPANY ARMENIA	AM AOC 065	NGT	Arménie
ARMENIA AIRWAYS	AM AOC 063	AMW	Arménie
ARMENIAN HELICOPTERS	AM AOC 067	KAV	Arménie

<sup>(1)</sup> 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
ATLANTIS ARMENIAN AIRLINES	AM AOC 068	AEU	Arménie
FLY ARMENIA AIRWAYS	AM AOC 070	FBB	Arménie
NOVAIR	AM AOC 071	NAI	Arménie
SHIRAK AVIA	AM AOC 072	SHS	Arménie
SKYBALL	AM AOC 073	N/A	Arménie
<b>Tous les transporteurs aériens certifiés par les autorités du Congo (Brazzaville) responsables de la surveillance réglementaire, à savoir:</b>			<b>Congo (Brazzaville)</b>
CANADIAN AIRWAYS CONGO	CG-CTA 006	TWC	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)
<b>Tous les transporteurs aériens certifiés par les autorités de la République démocratique du Congo (RDC) responsables de la surveillance réglementaire, à savoir:</b>			<b>République démocratique du Congo (RDC)</b>
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)

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
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)
<b>Tous les transporteurs aériens certifiés par les autorités de Djibouti responsables de la surveillance réglementaire, à savoir:</b>			<b>Djibouti</b>
DAALLO AIRLINES	Inconnu	DAO	Djibouti
<b>Tous les transporteurs aériens certifiés par les autorités de Guinée équatoriale responsables de la surveillance réglementaire, à savoir:</b>			<b>Guinée équatoriale</b>
CEIBA INTERCONTINENTAL	2011/0001/MTTCT/DGAC/SOPS	CEL	Guinée équatoriale
CRONOS AIRLINES	2011/0004/MTTCT/DGAC/SOPS	Inconnu	Guinée équatoriale
<b>Tous les transporteurs aériens certifiés par les autorités de l'Érythrée responsables de la surveillance réglementaire, à savoir:</b>			<b>Érythrée</b>
ERITREAN AIRLINES	AOC No 004	ERT	Érythrée
NASAIR ERITREA	AOC No 005	NAS	Érythrée
<b>Tous les transporteurs aériens certifiés par les autorités du Kirghizstan responsables de la surveillance réglementaire, notamment:</b>			<b>Kirghizstan</b>
AEROSTAN	08	BSC	Kirghizstan
AIR COMPANY AIR KG	50	Inconnu	Kirghizstan
AIR MANAS	17	MBB	Kirghizstan
AVIA TRAFFIC COMPANY	23	AVJ	Kirghizstan
FLYSKY AIRLINES	53	FSQ	Kirghizstan
HELI SKY	47	HAC	Kirghizstan
KAP.KG AIRCOMPANY	52	KGS	Kirghizstan
SKY KG AIRLINES	41	KGK	Kirghizstan

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
TEZ JET	46	TEZ	Kirghizstan
VALOR AIR	07	VAC	Kirghizstan
<b>Tous les transporteurs aériens certifiés par les autorités du Liberia responsables de la surveillance réglementaire</b>			<b>Liberia</b>
<b>Tous les transporteurs aériens certifiés par les autorités de la Libye responsables de la surveillance réglementaire, à savoir:</b>			<b>Libye</b>
AFRIQYAH AIRWAYS	007/01	AAW	Libye
AIR LIBYA	004/01	TLR	Libye
AL MAHA AVIATION	030/18	Inconnu	Libye
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
<b>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:</b>			<b>Moldavie</b>
Î.M "VALAN ICC" SRL	MD009	VLN	Moldavie
CA "AIM AIR" SRL	MD015	AAM	Moldavie
CA "AIR STORK" SRL	MD018	MSB	Moldavie
CA "HISKY" SRL	MD025	HYM	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
<b>Tous les transporteurs aériens certifiés par les autorités du Népal responsables de la surveillance réglementaire, à savoir:</b>			<b>Népal</b>
AIR DYNASTY HELI. S.	035/2001	Inconnu	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
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 EVEREST	086/2016	Inconnu	Népal
HIMALAYA AIRLINES	084/2015	HIM	Népal
KAILASH HELICOPTER SERVICES	087/2018	Inconnu	Népal
MAKALU AIR	057A/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
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
<b>Tous les transporteurs aériens certifiés par les autorités de Sao Tomé-et-Principe responsables de la surveillance réglementaire, à savoir:</b>			<b>Sao Tomé-et-Principe</b>
AFRICA'S CONNECTION	10/AOC/2008	ACH	Sao Tomé-et-Principe
STP AIRWAYS	03/AOC/2006	STP	Sao Tomé-et-Principe
<b>Tous les transporteurs aériens certifiés par les autorités de la Sierra Leone responsables de la surveillance réglementaire</b>			<b>Sierra Leone</b>
<b>Tous les transporteurs aériens certifiés par les autorités du Soudan responsables de la surveillance réglementaire, à savoir:</b>			<b>Soudan</b>

<b>Nom de personne morale du transporteur aérien figurant sur son CTA (et raison sociale si elle diffère)</b>	<b>Numéro de certificat de transporteur aérien (CTA) ou numéro de la licence d'exploitation</b>	<b>Code OACI à trois lettres</b>	<b>État de l'exploitant</b>
<i>ALFA AIRLINES SD</i>	54	AAJ	Soudan
<i>BADR AIRLINES</i>	35	BDR	Soudan
<i>BLUE BIRD AVIATION</i>	11	BLB	Soudan
<i>ELDINDER AVIATION</i>	8	DND	Soudan
<i>GREEN FLAG AVIATION</i>	17	GNF	Soudan
<i>HELEJETIC AIR</i>	57	HJT	Soudan
<i>KATA AIR TRANSPORT</i>	9	KTV	Soudan
<i>KUSH AVIATION CO.</i>	60	KUH	Soudan
<i>NOVA AIRWAYS</i>	46	NOV	Soudan
<i>SUDAN AIRWAYS CO.</i>	1	SUD	Soudan
<i>SUN AIR</i>	51	SNR	Soudan
<i>TARCO AIR</i>	56	TRQ	Soudan»

## ANNEXE II

## «ANNEXE B

**LISTE DES TRANSPORTEURS AÉRIENS FAISANT L'OBJET DE RESTRICTIONS D'EXPLOITATION  
AU SEIN DE L'UNION <sup>(1)</sup>**

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	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-AOC/ 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»

<sup>(1)</sup> 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.