

RÈGLEMENT D'EXÉCUTION (UE) 2022/2295 DE LA COMMISSION**du 23 novembre 2022****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 sur la base 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 observations par écrit et de faire une présentation orale à la Commission et au comité institué par l'article 15 du règlement (CE) n° 2111/2005 (ci-après 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 ⁽³⁾, avec les autorités compétentes et des transporteurs aériens des États suivants: Arménie, Kazakhstan, Népal, Nigeria et Pakistan. 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: Argentine, Congo (Brazzaville), Guinée équatoriale, Iraq, Madagascar, Russie et 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'exploitants de pays tiers 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 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 exploitants de pays tiers, 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, des États membres et l'Agence, en tant qu'autorités compétentes, ont imposé certaines mesures correctives et d'exécution et en ont informé la Commission et le comité de la sécurité aérienne de l'UE.
- (11) Les États membres et l'Agence, en tant qu'autorités compétentes, ont réaffirmé qu'ils étaient prêts à intervenir en conséquence au cas où des informations pertinentes indiqueraient l'existence de risques imminents en matière de sécurité résultant du non-respect par des transporteurs aériens de l'Union de normes de sécurité applicables.

Transporteurs aériens de l'Arménie

- (12) En juin 2020, les transporteurs aériens certifiés en 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 ⁽⁶⁾.
- (13) La Commission et l'Agence ont effectué une visite auprès du comité de l'aviation civile arménien (le «CAC») du 27 au 30 septembre 2022. À cette occasion, la Commission a examiné les progrès accomplis par le CAC pour remédier aux manquements constatés en matière de sécurité qui ont conduit à l'instauration de l'interdiction susmentionnée aux transporteurs aériens arméniens. Une partie de l'examen effectué au cours de la visite s'est concentrée sur les mesures déjà prises et sur celles prévues pour remédier aux causes profondes des problèmes de sécurité recensés, notamment en ce qui concerne la capacité du CAC à exercer une surveillance efficace des transporteurs aériens certifiés en Arménie.
- (14) À cet égard, la Commission a examiné les mesures déjà prises par le CAC pour s'acquitter de ses responsabilités en ce qui concerne la mise en œuvre du programme national de sécurité, du système de comptes rendus d'événements, du système de gestion de la qualité et du processus de certification des exploitants aériens («CTA»). La visite a également permis d'examiner non seulement la capacité du CAC à se conformer aux règles et normes de sécurité applicables, mais aussi sa capacité à détecter tout risque important en matière de sécurité au sein d'une entreprise de transport aérien certifiée et à agir de manière efficace pour contenir ce risque.

⁽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).

⁽⁶⁾ 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).

- (15) La visite a confirmé que le CAC avait accompli des progrès limités pour remédier aux manquements constatés en matière de sécurité et aux observations formulées lors de la mission d'évaluation sur place de l'Union de 2020. Bien qu'un plan de mesures correctives ait été défini et adopté, il convient de le réexaminer et d'inclure des mesures supplémentaires permettant de l'adapter à son objectif. Il s'agira d'une activité clé dans le cadre d'un projet d'assistance technique que l'Agence fournit.
- (16) En outre, le CAC a informé la Commission que le nouveau transporteur aérien *Fly Arna* (AM AOC 075) avait été certifié. Le CAC n'ayant pas démontré qu'il disposait des capacités suffisantes 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 applicables.
- (17) La visite a également été l'occasion de rappeler aux autorités compétentes et aux représentants du gouvernement d'Arménie qu'une surveillance adéquate et efficace de la sécurité ne peut être garantie que si le CAC peut s'appuyer sur des ressources et l'expertise appropriées, notamment un personnel qualifié en nombre suffisant, ainsi que sur un encadrement supérieur stable.
- (18) Par conséquent, sur la base des critères communs fixés à l'annexe du règlement (CE) n° 2111/2005, la Commission considère qu'il y a lieu, 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 afin d'inscrire *Fly Arna* sur la liste figurant à l'annexe A du règlement (CE) n° 474/2006.
- (19) 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 ces transporteurs aériens, conformément au règlement (UE) n° 965/2012.

Transporteurs aériens du Kazakhstan

- (20) En décembre 2016, les transporteurs aériens certifiés au 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 ⁽⁷⁾, à l'exception d'*Air Astana*, qui avait déjà été retiré de la liste figurant à l'annexe B du règlement (CE) n° 474/2006 en 2015 par le règlement d'exécution (UE) 2015/2322 de la Commission ⁽⁸⁾.
- (21) Le 20 octobre 2022, la Commission, l'Agence, les États membres et des représentants du comité de l'aviation civile du Kazakhstan (le «CAC KZ») et de l'administration de l'aviation du Kazakhstan (Aviation Administration of Kazakhstan Joint Stock Company ou «AAK») ont tenu une réunion technique.
- (22) Au cours de cette réunion, le CAC KZ et l'AAK ont présenté les progrès accomplis en ce qui concerne la mise en œuvre et le développement ultérieur de leur plan de mesures correctives et ont fourni à la Commission des preuves des mesures prises pour donner suite et/ou clore plusieurs des observations et recommandations formulées lors de la mission d'évaluation sur place de l'Union de 2021. La réunion a également été l'occasion pour le CAC KZ et l'AAK de faire le point sur l'évolution actuelle du cadre législatif kazakh dans le domaine de l'aviation, notamment en ce qui concerne les modifications apportées à la législation primaire du Kazakhstan dans le domaine de l'aviation, qui devraient être adoptées en décembre 2022. L'AAK a également communiqué des informations sur les mesures prises pour élaborer une législation dérivée dans le domaine de l'aviation, qui ne pourra être adoptée qu'après l'adoption de la législation primaire sur l'aviation.
- (23) Sur la base d'un examen du plan de mesures correctives présenté avant la réunion, ainsi que des discussions et des éléments de preuve fournis au cours de la réunion, il a été pris note des progrès accomplis dans la mise en œuvre des observations et recommandations formulées lors de la mission d'évaluation sur place de l'Union de 2021. Toutes les observations et recommandations ont été suivies et un certain nombre d'entre elles ont été closes. Toutefois, des mesures supplémentaires doivent être prises pour clore toutes les observations restantes de manière

⁽⁷⁾ 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).

⁽⁸⁾ Règlement d'exécution (UE) 2015/2322 de la Commission du 10 décembre 2015 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 328 du 12.12.2015, p. 67).

satisfaisante et les ressources nécessaires devraient être mises à disposition pour assurer une surveillance adéquate de la sécurité. Un certain nombre de questions spécifiques supplémentaires nécessitant une attention accrue ont été recensées, dont l'élaboration et la mise en œuvre d'une procédure pour effectuer des inspections inopinées, notamment pour les titulaires d'un CTA et les organismes agréés de maintenance, et le recrutement d'un expert qualifié pour assurer la supervision des examinateurs de vol désignés.

- (24) Sur la base des critères communs fixés à l'annexe du règlement (CE) n° 2111/2005, la Commission considère qu'il n'y a pas lieu, à l'heure actuelle, de modifier la liste des transporteurs aériens qui font l'objet d'une interdiction d'exploitation au sein de l'Union en ce qui concerne les transporteurs aériens du Kazakhstan.
- (25) 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.
- (26) 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 applicables, la Commission peut être amenée à prendre de nouvelles mesures conformément au règlement (CE) n° 2111/2005.

Transporteurs aériens du Népal

- (27) En décembre 2013, les transporteurs aériens certifiés au Népal ont été inscrits sur la liste figurant à l'annexe A du règlement (CE) n° 474/2006 par le règlement d'exécution (UE) n° 1264/2013 de la Commission ⁽⁹⁾.
- (28) Dans le cadre de ses activités de contrôle continu, la Commission a rencontré, le 14 septembre 2022, les représentants de l'autorité de l'aviation civile du Népal (la «CAAN»). À cette occasion, la CAAN a fourni à la Commission des informations concernant la surveillance de la sécurité au Népal et notamment ses considérations révisées sur la séparation fonctionnelle entre les rôles de réglementation et de prestataire de services de la CAAN, un problème de longue date mis en évidence lors des consultations de la Commission avec le Népal, ainsi que dans le cadre du programme universel d'audits de la supervision de la sécurité de l'OACI (l'«USOAP»).
- (29) À la suite de cette réunion, la CAAN a présenté à la Commission, le 10 novembre 2022, les informations et les preuves documentaires relatives à l'adoption d'un nouveau règlement CAAN qui, d'après la CAAN, assure la séparation fonctionnelle des rôles de réglementation et de prestataire de services de la CAAN, notamment en empêchant le transfert de personnel entre les sections de la CAAN chargées de la réglementation et celles chargées de la prestation de services. La mise en œuvre de ce nouveau règlement et les progrès accomplis dans l'alignement de la surveillance de la sécurité de la CAAN sur les normes de sécurité internationales pertinentes permettraient à la Commission de déterminer s'il convient d'organiser une mission d'évaluation sur place de l'Union au Népal en 2023. Sur la base des éléments recueillis au cours d'une telle visite, la Commission pourrait évaluer s'il est justifié de retirer les transporteurs aériens certifiés au Népal de l'annexe A du règlement (CE) n° 474/2006.
- (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, à l'heure actuelle, de modifier la liste des transporteurs aériens qui font l'objet d'une interdiction d'exploitation au sein de l'Union en ce qui concerne les transporteurs aériens du Népal.
- (31) Les États membres devraient continuer de contrôler le respect effectif, par les transporteurs aériens certifiés au Népal, des normes de sécurité internationales applicables en accordant la priorité aux inspections au sol de ces transporteurs aériens, conformément au règlement (UE) n° 965/2012.

Transporteurs aériens du Nigeria

- (32) En mai 2017, le transporteur aérien *Med-View Airline* a été inscrit sur la liste figurant à l'annexe A du règlement (CE) n° 474/2006 par le règlement d'exécution (UE) 2017/830 de la Commission ⁽¹⁰⁾.

⁽⁹⁾ 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).

⁽¹⁰⁾ Règlement d'exécution (UE) 2017/830 de la Commission du 15 mai 2017 modifiant le règlement (CE) n° 474/2006 en ce qui concerne la liste des transporteurs aériens qui font l'objet d'une interdiction d'exploitation ou de restrictions d'exploitation au sein de l'Union (JO L 124 du 17.5.2017, p. 3).

- (33) Par lettre du 25 mai 2022, l'autorité nigériane de l'aviation civile (la «NCAA») a confirmé par écrit la cessation des activités du transporteur aérien *Med-View Airline*.
- (34) Le 7 novembre 2022, la Commission, avec la participation de l'Agence, a organisé une réunion avec la NCAA, à sa demande, afin d'être informée des principales évolutions en matière de surveillance de la sécurité qui ont eu lieu au Nigeria entre 2019 et 2022, notamment à la lumière du soutien en matière de surveillance de la sécurité fourni par l'Agence à la NCAA en 2019.
- (35) Au cours de cette réunion, la NCAA a présenté de manière exhaustive les améliorations apportées en matière de surveillance de la sécurité, notamment en ce qui concerne la législation primaire dans le domaine de l'aviation, la qualification du personnel technique et les obligations en matière de surveillance.
- (36) Il convient de noter en particulier les modifications législatives apportées à la loi nigériane sur l'aviation civile, la réorganisation des bureaux régionaux, les efforts visant à obtenir une certification ISO 9001 pour la NCAA, l'élaboration de plans pour la numérisation et l'automatisation des processus de la NCAA, l'amélioration de la formation du personnel et la mise en place d'un système de comptes rendus d'événements.
- (37) La NCAA a souligné son engagement en faveur d'une amélioration continue, y compris en ce qui concerne la surveillance de la sécurité et l'information régulière de la Commission et de l'Agence. La Commission a constaté cette évolution positive et a souligné que la NCAA devrait bénéficier de tout le soutien et de toutes les ressources nécessaires pour remplir ses obligations en matière de surveillance de la sécurité.
- (38) Par conséquent, sur la base des critères communs fixés à l'annexe du règlement (CE) n° 2111/2005, la Commission considère qu'il y a lieu de modifier la liste des transporteurs aériens qui font l'objet d'une interdiction d'exploitation au sein de l'Union pour retirer le transporteur aérien *Med-View Airline* de la liste figurant à l'annexe A du règlement (CE) n° 474/2006.
- (39) Les États membres devraient continuer de contrôler le respect effectif, par les transporteurs aériens certifiés au Nigeria, des normes de sécurité internationales applicables en accordant la priorité aux inspections au sol de ces transporteurs aériens, conformément au règlement (UE) n° 965/2012.
- (40) 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 applicables, la Commission peut être amenée à prendre de nouvelles mesures conformément au règlement (CE) n° 2111/2005.

Transporteurs aériens du Pakistan

- (41) 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 ⁽¹¹⁾ et retiré par la suite de la liste figurant à ladite annexe en novembre 2007 par le règlement (CE) n° 1400/2007 de la Commission ⁽¹²⁾.
- (42) Le 1^{er} juillet 2020, la Commission a ouvert des consultations avec l'autorité pakistanaise de l'aviation civile (ci-après la «PCAA») conformément à l'article 3, paragraphe 2, du règlement (CE) n° 473/2006, sur la base de la suspension de l'autorisation d'exploitant de pays tiers des compagnies aériennes immatriculées au Pakistan *Pakistan International Airlines* et *Vision Air Pakistan*, ainsi que d'une déclaration du ministre pakistanais des transports sur l'obtention frauduleuse de licences de pilote au Pakistan.
- (43) Dans ce contexte, la Commission, en coopération avec l'Agence et les États membres, a organisé plusieurs réunions techniques avec la PCAA les 9 juillet et 25 septembre 2020, les 15 et 16 mars 2021, le 15 octobre 2021 et le 16 mars 2022. Ces discussions ont porté sur les efforts déployés et les progrès accomplis par la PCAA pour remédier aux problèmes de surveillance de la sécurité recensés précédemment par la Commission et les experts de l'Agence, ainsi que ceux recensés par l'OACI lors de sa visite menée dans le cadre de l'USOAP, qui s'est déroulée entre le 29 novembre et le 10 décembre 2021.

⁽¹¹⁾ 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).

⁽¹²⁾ 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).

- (44) Dans le cadre des activités de suivi continu de la Commission, le 25 octobre 2022, cette dernière, l'Agence, les États membres et les représentants de la PCAA ont tenu une réunion technique. Au cours de cette réunion, la PCAA a informé les participants des actions et mesures déjà mises en œuvre, ainsi que de celles prévues pour remédier aux problèmes de surveillance de la sécurité recensés.
- (45) Les informations et données présentées au cours de la réunion indiquent l'engagement et les efforts de la PCAA pour résoudre la situation en matière de surveillance de la sécurité au Pakistan, notamment par l'adoption d'une ordonnance modifiée de l'autorité de l'aviation civile d'ici la fin de 2022, ainsi que l'adoption du droit dérivé connexe prévue pour le premier trimestre de 2023. Dans l'ensemble, les plans proposés, tels qu'ils ont été présentés au cours de la réunion, semblent être adaptés à l'objectif de respect et de mise en œuvre effective des normes de sécurité applicables. Toutefois, cela ne pourra être apprécié qu'après l'adoption des règlements pertinents.
- (46) Sur cette base, la Commission, tout en reconnaissant les mesures prises à ce jour, poursuivra son suivi du système de surveillance de la sécurité du Pakistan afin de déterminer si de nouvelles mesures sont nécessaires en vertu du règlement (CE) n° 2111/2005. Dans ces conditions, la Commission a l'intention de procéder, avec l'Agence et les États membres, à une mission d'évaluation sur place de l'Union au Pakistan en 2023.
- (47) Sur la base des critères communs fixés à l'annexe du règlement (CE) n° 2111/2005, la Commission considère qu'il n'y a pas lieu, à l'heure actuelle, de modifier la liste des transporteurs aériens qui font l'objet d'une interdiction d'exploitation au sein de l'Union en ce qui concerne les transporteurs aériens certifiés au Pakistan.
- (48) 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 ces transporteurs aériens, conformément au règlement (UE) n° 965/2012.
- (49) 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 applicables, la Commission peut être amenée à prendre de nouvelles mesures conformément au règlement (CE) n° 2111/2005.
- (50) Il convient, dès lors, de modifier le règlement (CE) n° 474/2006 en conséquence.
- (51) 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.
- (52) Les mesures prévues par le présent règlement sont conformes à l'avis du comité de la sécurité aérienne de l'UE institué conformément à l'article 15 du 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 23 novembre 2022.

*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
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, notamment:			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 de l'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.

ARMENIAN HELICOPTERS	AM CTA 067	KAV	Arménie
FLY ARNA	AM CTA 075	ACY	Arménie
FLYONE ARMENIA	AM CTA 074	FIE	Arménie
NOVAIR	AM CTA 071	NAI	Arménie
SHIRAK AVIA	AM CTA 072	SHS	Arménie
SKYBALL	AM CTA 073	s.o.	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	TWC	Congo (Brazzaville)
EQUAFLIGHT SERVICES	CG-CTA 002	EKA	Congo (Brazzaville)
EQUAJET	RAC06-007	EKJ	Congo (Brazzaville)
TRANS AIR CONGO	CG-CTA 001	STG	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)
Tous les transporteurs aériens certifiés par les autorités de Djibouti responsables de la surveillance réglementaire, notamment:			Djibouti
DAALLO AIRLINES	Inconnu	DAO	Djibouti
Tous les transporteurs aériens certifiés par les autorités de la Guinée équatoriale responsables de la surveillance réglementaire, notamment:			Guinée équatoriale
CEIBA INTERCONTINENTAL	2011/0001/MTTCT/DGAC/SOPS	CEL	Guinée équatoriale
CRONOS AIRLINES	2011/0004/MTTCT/DGAC/SOPS	Inconnu	Guinée équatoriale
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
AEROSTAN	08	BSC	Kirghizstan
AIR COMPANY AIR KG	50	KGC	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	KG	Kirghizstan
SKY KG AIRLINES	41	KGK	Kirghizstan
TEZ JET	46	TEZ	Kirghizstan
VALOR AIR	07	VAC	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
BERNIQ AIRWAYS	032/21	BNL	Libye
BURQA AIR	002/01	BRQ	Libye
GLOBAL AIR TRANSPORT	008/05	GAK	Libye
HALA AIRLINES	033/21	HTP	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 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 EVEREST	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
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
Les transporteurs aériens suivants certifiés par les autorités de la Russie responsables de la surveillance réglementaire			Russie

AURORA AIRLINES	486	SHU	Russie
AVIACOMPANY «AVIASTAR-TU» CO. LTD	458	TUP	Russie
IZHAVIA	479	IZA	Russie
JOINT STOCK COMPANY «AIR COMPANY "YAKUTIA"»	464	SYL	Russie
JOINT STOCK COMPANY «RUSJET»	498	RSJ	Russie
JOINT STOCK COMPANY «UVT AERO»	567	UVT	Russie
JOINT STOCK COMPANY SIBERIA AIRLINES	31	SBI	Russie
JOINT STOCK COMPANY SMARTAVIA AIRLINES	466	AUL	Russie
JOINT-STOCK COMPANY «IRAERO» AIRLINES	480	IAE	Russie
JOINT-STOCK COMPANY «URAL AIRLINES»	18	SVR	Russie
JOINT-STOCK COMPANY ALROSA AIR COMPANY	230	DRU	Russie
JOINT-STOCK COMPANY NORDSTAR AIRLINES	452	TYA	Russie
JS AVIATION COMPANY «RUSLINE»	225	RLU	Russie
JSC YAMAL AIRLINES	142	LLM	Russie
LLC «NORD WIND»	516	NWS	Russie
LLC «AIRCOMPANY IKAR»	36	KAR	Russie
LTD. I FLY	533	RSY	Russie
POBEDA AIRLINES LIMITED LIABILITY COMPANY	562	PBD	Russie
PUBLIC JOINT STOCK COMPANY «AEROFLOT - RUSSIAN AIRLINES»	1	AFL	Russie
ROSSIYA AIRLINES, JOINT STOCK COMPANY	2	SDM	Russie
SKOL AIRLINE LLC	228	CDV	Russie
UTAIR AVIATION, JOINT-STOCK COMPANY	6	UTA	Russie
Tous les transporteurs aériens certifiés par les autorités de Sao Tomé-et-Principe responsables de la surveillance réglementaire, notamment:			Sao Tomé-et-Principe
AFRICA'S CONNECTION	10/CTA/2008	ACH	Sao Tomé-et-Principe

STP AIRWAYS	03/CTA/2006	STP	Sao Tomé-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
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

⁽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.