RÈGLEMENT (CE) Nº 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) nº 2111/2005 du Parlement européen et du Conseil

(Texte présentant de l'intérêt pour l'EEE)

LA COMMISSION DES COMMUNAUTÉS EUROPÉENNES,

vu le traité instituant la Communauté européenne,

vu le règlement (CE) nº 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 3,

considérant ce qui suit:

(1) Le chapitre II du règlement (CE) nº 2111/2005 (ci-après dénommé «règlement de base») établit les procédures pour l'établissement de la liste communautaire des transporteurs aériens qui font l'objet d'une interdiction d'exploitation dans la Communauté, et les procédures autorisant les États membres, dans certaines circonstances, à adopter des mesures exceptionnelles imposant des interdictions d'exploitation sur leur territoire.

(2) Conformément à l'article 3, paragraphe 3 du règlement de base, chaque État membre communique à la Commission l'identité des transporteurs aériens qui font l'objet d'une interdiction d'exploitation sur son territoire ainsi que les raisons qui ont conduit au prononcé de cette interdiction, et toute autre information pertinente.

(3) La Commission a informé tous les transporteurs aériens concernés directement ou, lorsque cela n'était pas possible, par l'intermédiaire des autorités chargées de leur surveillance réglementaire, en indiquant les considérations et faits essentiels qui devraient former la base d'une décision leur imposant une interdiction d'exploitation dans la Communauté.

(4) Conformément à l'article 7 du règlement de base, la Commission a donné aux transporteurs aériens concernés la possibilité de consulter les documents fournis par les États membres, de soumettre des observations écrites et de présenter oralement leur défense à la Commission dans un délai de dix jours ouvrables ainsi qu'au comité de la sécurité aérienne [2].

(5) Les critères communs retenus lors de l'examen d'une interdiction d'exploitation pour des motifs de sécurité au niveau communautaire sont exposés dans l'annexe du règlement de base.

Air Bangladesh

(6) Il existe des informations avérées prouvant de graves manquements en matière de sécurité de la part du transporteur Air Bangladesh en ce qui concerne un aéronef de sa flotte. Ces manquements graves ont été décelés lors d'inspections au sol effectuées par l'Allemagne dans le cadre du programme SAFA [3].

(7) Air Bangladesh n'a pas donné de réponse adéquate et rapide à la suite d'une enquête menée par l'autorité de l'aviation civile de l'Allemagne concernant la sécurité de son exploitation, et a ainsi fait preuve d'un manque de transparence ou de communication attesté par l'absence de réponse aux lettres envoyées par cet État membre. À ce jour, l'Allemagne n'a pas eu la possibilité de vérifier s'il avait été remédié aux manquements en matière de sécurité.

(8) Les autorités du Bangladesh compétentes pour la surveillance réglementaire d'Air Bangladesh n'ont pas exercé une surveillance adéquate d'un aéronef particulier utilisé par ce transporteur conformément aux obligations qui leur incombent en vertu de la convention de Chicago.

(9) Pour ces motifs, sur la base des critères communs, il est estimé qu'Air Bangladesh doit être soumis à une stricte restriction d'exploitation et figurer dans l'annexe B.

Air Koryo

(10) Il existe des informations avérées prouvant de graves manquements en matière de sécurité de la part du transporteur Air Koryo. Ces manquements graves ont été décelés par la France et l'Allemagne lors d'inspections au sol effectuées dans le cadre du programme SAFA [4].

[1] JO L 344 du 27.12.2005, p. 15.

[2] Établi par l'article 12 du règlement (CEE) nº 3922/91 du Conseil du 16 décembre 1991 relatif à l'harmonisation de règles techniques et de procédures administratives dans le domaine de l'aviation civile (JO L 373 du 31.12.1991, p. 4).

[3] LBA-D-2005-0003
LBA-D-2005-0004
LBA-D-2005-0004

[4] DGAC/F 2000-210
Pas de nº de référence pour une autre inspection effectuée par l'Allemagne dans le cadre du programme SAFA.

(11) Une incapacité persistante de la part d'Air Koryo à remédier à des manquements déjà signalés auparavant par la France, a été décelée lors d'autres inspections au sol effectuées dans le cadre du programme SAFA ([5]).

(12) Des informations étayées relatives à un grave incident communiquées par la France révèlent des manquements systémiques latents en matière de sécurité de la part d'Air Koryo.

(13) Air Koryo a manifesté un manque de capacité de traiter ces manquements en matière de sécurité.

(14) Air Koryo n'a pas donné de réponse adéquate et rapide à la suite d'une enquête menée par l'autorité de l'aviation civile de la France concernant la sécurité de son exploitation, et a ainsi fait preuve d'un manque de transparence ou de communication attesté par l'absence de toute réponse à une demande de cet État membre.

(15) Le plan de mesures correctives présenté par Air Koryo en réponse à une demande de la France n'était ni adéquat ni suffisant pour remédier aux sérieux manquements en matière de sécurité qui avaient été décelés.

(16) Les autorités du Bangladesh compétentes pour la surveillance réglementaire d'Air Koryo n'ont pas exercé une surveillance adéquate de ce transporteur conforme aux obligations qui leur incombent en vertu de la convention de Chicago.

(17) Pour ces motifs, sur la base des critères communs, Air Koryo est jugé ne pas respecter les normes de sécurité applicables.

Ariana Afghan Airlines

(18) Il existe des informations avérées prouvant de graves manquements en matière de sécurité en ce qui concerne certains aéronefs exploités par Ariana Afghan Airlines. Ces manquements graves ont été décelés par l'Allemagne lors d'inspections au sol effectuées dans le cadre du programme SAFA ([6]).

(19) Ariana Afghan Airlines a manifesté un manque de capacité de traiter ces manquements en matière de sécurité.

(20) Ariana Afghan Airlines n'a pas donné de réponse adéquate et rapide à la suite d'une enquête menée par l'autorité de l'aviation civile de l'Allemagne concernant la sécurité de son exploitation, et a ainsi fait preuve d'un manque de communication, attesté par l'absence de réponse adéquate aux lettres envoyées par cet État membre.

([5]) DGAC/F-2000-895
([6]) LBA-D-2004-269
LBA-D-2004-341
LBA-D-2004-374
LBA-D-2004-597

(21) Les autorités compétentes de l'Afghanistan, où les aéronefs utilisés par le transporteur aérien sont immatriculés, n'ont pas exercé une surveillance totalement adéquate des aéronefs utilisés par Air Bangladesh, conforme aux obligations qui leur incombent en vertu de la convention de Chicago.

(22) Pour ces motifs, sur la base des critères communs, il est estimé que le transporteur aérien Ariana Afghan ne respecte pas les normes de sécurité applicables sur les aéronefs qu'il exploite, à l'exception de l'A310 immatriculé F-GYYY, qui est enregistré en France et est soumis à la surveillance des autorités françaises.

BGB Air

(23) Il existe des informations avérées prouvant de graves manquements en matière de sécurité de la part du transporteur BGB Air. Ces manquements graves ont été décelés par l'Italie lors d'inspections au sol effectuées dans le cadre du programme SAFA ([7]).

(24) BGB Air a manifesté un manque de capacité ou de volonté de traiter des manquements en matière de sécurité attesté par le fait que ce transporteur a soumis une autoévaluation au regard des normes de l'OACI sur la base de la liste de contrôle des exploitants étrangers (Foreign Operator Check List) fournie par l'Italie, qui s'est révélée non conforme avec les résultats des inspections SAFA qui ont été effectuée ultérieurement.

(25) BGB Air n'a pas donné de réponse adéquate et rapide à la suite d'une enquête menée par l'autorité de l'aviation civile de l'Italie concernant la sécurité de son exploitation, et a ainsi fait preuve d'un manque de transparence ou de communication attesté par l'absence de réponse à des lettres qui lui ont été adressée par cet État membre.

(26) Il n'existe aucune preuve témoignant de la mise en œuvre d'un plan de mesures correctives présenté par BGB Air pour remédier aux sérieux manquements en matière de sécurité en réponse à la demande de l'Italie.

(27) Les autorités du Kazakhstan compétentes en matière de surveillance réglementaire de BGB Air n'ont pas coopéré pleinement avec l'autorité de l'aviation civile de l'Italie lorsque des craintes ont été émises concernant la sécurité d'exploitation de BGB Air, transporteur aérien certifié dans cet État, comme en témoigne l'absence de réponse aux lettres envoyées par cet État membre.

(28) Pour ces motifs, sur la base des critères communs, il est estimé que BGB Air ne respecte pas les normes de sécurité applicables.

([7]) ENAC-IT-2005-237

Buraq Air

(29) Il existe des informations avérées prouvant de graves manquements en matière de sécurité de la part du transporteur Buraq Air en ce qui concerne ses activités de fret. Ces manquements graves ont été décelés par la Suède et les Pays-Bas lors d'inspections au sol effectuées dans le cadre du programme SAFA ([8]).

(30) Buraq Air n'a pas donné de réponse adéquate et rapide à la suite d'une enquête menée par l'autorité de l'aviation civile de l'Allemagne concernant la sécurité de son exploitation dans le domaine du fret, et a ainsi fait preuve d'un manque de transparence ou de communication attestée par l'absence de réponse aux lettres envoyées par cet État membre.

(31) Les autorités de la Lybie compétentes pour la surveillance réglementaire de Buraq Air n'ont pas exercé une surveillance adéquate des opérations de fret effectuées par ce transporteur conforme aux obligations qui leur incombent en vertu de la convention de Chicago.

(32) Pour ces motifs, sur la base des critères communs, il est estimé que Buraq Air doit être soumis à de strictes restrictions d'exploitation et figurer dans l'annexe B.

Air Service Comores

(33) Il existe des informations avérées prouvant de graves manquements en matière de sécurité de la part du transporteur Air Service Comores. Ces manquements graves ont été décelés par la France lors d'une inspection au sol effectuée dans le cadre du programme SAFA ([9]).

(34) Il n'existe aucune preuve témoignant de la mise en œuvre d'un plan de mesures correctives présenté par Air Service Comores pour remédier aux sérieux manquements décelés en matière de sécurité en réponse à la demande de la France.

(35) Les autorités compétentes pour la surveillance réglementaire à exercer sur Air Service Comores ont fait preuve d'un manque de capacité de traiter les manquements en matière de sécurité.

(36) Les autorités des Comores compétentes en matière de surveillance réglementaire n'ont pas coopéré en temps utile avec l'autorité de l'aviation civile de la France lorsque des craintes ont été émises concernant la sécurité d'exploitation d'un transporteur licencié ou certifié dans cet État.

(37) Pour ces motifs, sur la base des critères communs, il est estimé que Air Service Comores ne respecte pas les normes de sécurité applicables.

([8]) LFV-S-2004-2004-52
CAA-NL-2005-47

([9]) DGAC/F-2005-1222

GST Aero Air Company

(38) Il existe des informations avérées prouvant de graves manquements en matière de sécurité de la part du transporteur GST Aero Air Company. Ces manquements graves ont été décelés par l'Italie lors d'inspections au sol effectuées dans le cadre du programme SAFA ([10]).

(39) GST Aero Air Company a manifesté un manque de capacité ou de volonté de traiter les manquements en matière de sécurité.

(40) GST Aero Air Company n'a pas donné de réponse adéquate et rapide à la suite d'une enquête menée par l'autorité de l'aviation civile de l'Italie concernant la sécurité de son exploitation, et a ainsi fait preuve d'un manque de transparence ou de communication attesté par l'absence de réponse aux lettres envoyées par cet État membre.

(41) Il n'existe aucune preuve témoignant de la mise en œuvre d'un plan de mesures correctives adéquat présenté par GST Aero Air Company pour remédier aux sérieux manquements en matière de sécurité en réponse à la demande de l'Italie.

(42) Les autorités du Kazakhstan compétentes en matière de surveillance réglementaire de GST Aero Air Company n'ont pas coopéré pleinement avec l'autorité de l'aviation civile de l'Italie lorsque des craintes ont été émises concernant la sécurité d'exploitation d'un transporteur aérien licencié ou certifié dans cet État, comme en témoigne la réponse sommaire aux lettres envoyées par cet État membre.

(43) Pour ces motifs, sur la base des critères communs, il est estimé que GST Aero Air Company ne respecte pas les normes de sécurité applicables.

Phoenix Aviation

(44) Les autorités du Kirghizstan compétentes en matière de surveillance ont démontré une capacité insuffisante de mettre en œuvre et de faire respecter les normes de sécurité applicables eu égard au transporteur Phoenix Aviation. Alors que le certificat d'opérateur aérien de Phoenix Aviation a été délivré par le Kirghizstan, il existe des éléments de preuve indiquant que cette compagnie a son établissement principal dans les Émirats arabes unis, ce qui est contraire aux exigences de l'annexe 6 de la convention de Chicago. Le rapport factuel du «US National Transportation Safety Board ([11])» sur un accident concernant le vol 904 de la Kam Air, qui était exploité par Phoenix Aviation, indique que Phoenix Aviation a son siège social dans les Émirats arabes unis.

([10]) ENAC-IT-2005-170
ENAC-IT-2005-370

([11]) Factual Aviation Report, USA-National Transportation Safety Board, 2 March 2005, (NTSB ID: DCA05RA033).

(45) Pour ces motifs, sur la base des critères communs, il est estimé que Phoenix Aviation ne respecte pas les normes de sécurité applicables.

Phuket Airlines

(46) Il existe des informations avérées prouvant de graves manquements en matière de sécurité de la part du transporteur Phuket Airlines. Ces manquements graves ont été décelés par le Royaume-Uni et les Pays-Bas lors d'inspections au sol effectuées dans le cadre du programme SAFA ([12]).

(47) Phuket Airlines a manifesté un manque de capacité de traiter en temps utile et convenablement ces manquements en matière de sécurité.

(48) Les autorités de Thaïlande compétentes en matière de surveillance réglementaire n'ont pas coopéré pleinement avec l'autorité de l'aviation civile des Pays-Bas lorsque des craintes ont été émises concernant la sécurité d'exploitation de Phuket Airlines, transporteur aérien certifié dans cet État, comme en témoigne l'absence de réponse au courrier de cet État membre.

(49) Pour ces motifs, sur la base des critères communs, il est estimé que Phuket Airlines ne respecte pas les normes de sécurité applicables.

Reem Air

(50) Il existe des informations avérées prouvant de graves manquements en matière de sécurité de la part du transporteur Reem Air. Ces manquements graves ont été décelés dans un premier temps par les Pays-Bas lors d'inspections au sol effectuées dans le cadre du programme SAFA ([13]).

(51) L'incapacité persistante de Reem Air de remédier aux manquements a été confirmée par les Pays-Bas lors des inspections au sol effectuées ultérieurement sur un aéronef particulier dans le cadre du programme SAFA ([14]).

([12]) CAA-UK-2005-40
CAA-UK-2005-41
CAA-UK-2005-42
CAA-UK-2005-46
CAA-UK-2005-47
CAA-UK-2005-48
CAA-NL-2005-49
CAA-NL-2005-51
CAA-NL-2005-54
CAA-NL-2005-55
CAA-NL-2005-56

([13]) CAA-NL-2005-119
CAA-NL-2005-122
CAA-NL-2005-128
CAA-NL-2005-171
CAA-NL-2005-176
CAA-NL-2005-177
CAA-NL-2005-191
CAA-NL-2005-195
CAA-NL-2005-196

([14]) CAA-NL-2005-230
CAA-NL-2005-234
CAA-NL-2005-235

(52) Reem Air a manifesté un manque de capacité ou de volonté de traiter les manquements en matière de sécurité.

(53) Reem Air n'a pas donné de réponse adéquate et rapide à la suite d'une enquête menée par l'autorité de l'aviation civile des Pays-Bas concernant la sécurité de son exploitation, et a ainsi fait preuve d'un manque de transparence ou de communication attesté par l'absence de réponse au courrier de cet État membre.

(54) Il n'existe aucune preuve témoignant de la mise en œuvre d'un plan de mesures correctives présenté par Reem Air pour remédier aux sérieux manquements décelés en matière de sécurité en réponse à la demande des Pays-Bas.

(55) Les autorités du Kirghizstan compétentes pour la surveillance réglementaire de Reem Air n'ont pas exercé une surveillance adéquate des opérations de fret effectuées par ce transporteur conforme aux obligations qui leur incombent en vertu de la convention de Chicago, comme en témoigne la persistance de manquements graves en matière de sécurité. En outre, les informations fournies par Reem Air à la Commission au cours de l'audition qui a été accordée à cette compagnie prouvent qu'alors que le certificat d'opérateur aérien de Reem Air a été délivré par le Kirghizstan, cette compagnie a son établissement principal dans les Émirats arabes unis, ce qui est contraire aux exigences de l'annexe 6 de la convention de Chicago.

(56) Pour ces motifs, sur la base des critères communs, il est estimé que Reem Air ne respecte pas les normes de sécurité applicables.

Silverback Cargo Freighters

(57) Il existe des informations avérées prouvant de graves manquements en matière de sécurité de la part du transporteur Silverback Cargo Freighters. Ces manquements graves ont été décelés par la Belgique lors d'une inspection au sol effectuée dans le cadre du programme SAFA ([15]).

(58) Silverback Cargo Freighters, qui assure aussi l'entretien (vérifications A&B) de ses propres aéronefs, n'a pas donné de réponse adéquate et rapide à la suite d'une enquête menée par l'autorité de l'aviation civile de cet État membre concernant la sécurité de son exploitation, et a ainsi fait preuve d'un manque de transparence ou de communication attesté par l'absence d'une réponse pertinente aux demandes formulées par cet État membre.

(59) Pour ces motifs, sur la base des critères communs, il est estimé que Silverback Cargo Freighters ne respecte pas les normes de sécurité applicables.

([15]) BCAA-2005-36

Transporteurs aériens de la République démocratique du Congo

(60) En dépit de leurs efforts, les autorités de la République démocratique du Congo (RDC) compétentes en matière de surveillance réglementaire ont des difficultés persistantes à mettre en œuvre et faire respecter les normes de sécurité applicables, comme en témoigne le rapport succinct d'audit de la direction de l'aviation civile de la République démocratique du Congo réalisé dans le cadre du programme universel d'évaluation de la surveillance de la sécurité (USOAP) de l'OACI (Kinshasa, 11-18 juin 2001). On constate, en particulier, qu'aucun système n'est en place pour la certification des opérateurs aériens.

(61) Les autorités de la RDC compétentes en matière de surveillance réglementaire ont par conséquent fait preuve d'un manque de capacité d'effectuer une surveillance adéquate en matière de sécurité.

(62) Une interdiction d'exploitation est prononcée à l'encontre de Central Air Express en raison de manquements prouvés au regard des normes internationales de sécurité, et du manque de coopération de ce transporteur avec un État membre.

(63) La Belgique ([16]) et Hewa Bora Airways (HBA) ont fourni des informations montrant que, dans le cas de HBA, les manquements observés dans le passé par les autorités belges ont été corrigés dans une large mesure pour certains aéronefs. La Belgique a en outre informé la Commission qu'elle entendait soumettre HBA à des inspections au sol systématiques. En conséquence, il est estimé que ce transporteur aérien doit être autorisé à poursuivre ses activités actuelles.

(64) Pour ces motifs, sur la base des critères communs, il est estimé que tous les transporteurs aériens certifiés dans la République démocratique du Congo (RDC) doivent être inscrit dans la liste de l'annexe A, à l'exception de Hewa Bora Airways (HBA), qui doit figurer dans l'annexe B.

Transporteurs aériens de la Guinée équatoriale

(65) Les autorités de la Guinée équatoriale compétentes en matière de surveillance réglementaire n'ont pas coopéré pleinement avec l'autorité de l'aviation civile du Royaume-Uni lorsque des craintes ont été émises concernant la sécurité d'exploitation des transporteurs licencié ou certifié dans cet État. Le Royaume-Uni a envoyé une lettre au directeur général de l'aviation civile de la Guinée équatoriale en date du 27 mars 2002 ([17]) pour demander des éclaircissements sur les points suivants:

— augmentation importante du nombre d'aéronefs enregistrés en Guinée équatoriale et allusions au fait que le bureau d'immatriculation des aéronefs ou un organisme similaire pourrait gérer le registre;

— le fait que plusieurs transporteurs détenteurs d'un certificat de transporteur aérien émis par la Guinée équatoriale n'aient pas leur établissement principal en Guinée équatoriale.

Cette lettre indiquait également au directeur général de l'aviation civile que le Royaume-Uni ne serait pas en mesure d'autoriser encore des compagnies aériennes de la Guinée équatoriale à effectuer des vols commerciaux vers son territoire aussi longtemps que les autorités britanniques ne seraient pas assurées que ces compagnies aériennes font l'objet d'une surveillance satisfaisante. La Guinée équatoriale n'a pas répondu à cette lettre.

(66) Les autorités compétentes de la Guinée équatoriale en matière de surveillance réglementaire ont démontré une capacité insuffisante de mettre en œuvre et de faire respecter les normes de sécurité applicables, comme en témoignent les audits et plans de mesures correctives s'y rapportant établis dans le cadre du programme universel d'évaluation de la surveillance de la sécurité de l'OACI. La Guinée équatoriale a fait l'objet d'un tel audit du programme universel d'évaluation de la surveillance de la sécurité (audit USOAP) en mai 2001, et il ressort du rapport d'audit ([18]) que la direction générale de l'aviation civile n'avait pas, au moment de l'audit, la capacité d'exercer une surveillance adéquate de ses compagnies aériennes et d'assurer qu'elles étaient exploitées conformément aux normes de l'OACI. L'audit a notamment décelé les manquements suivants:

— absence d'un organisme capable d'exercer des activités de surveillance en matière de sécurité, en particulier par un manque de personnel spécialisé dans les domaines de l'octroi des licences, de l'exploitation des aéronefs ou de la navigabilité;

— incapacité de déterminer le nombre d'aéronefs dans le registre ou le nombre de certificats de navigabilité valides émis;

— non-établissement d'un système structuré pour la certification et la supervision des transporteurs aériens;

— non-adoption de règles pour les opérations aéronautiques;

— pas de surveillance exercée sur les transporteurs autorisés;

— aucun système mis en place pour assurer l'accomplissement des tâches fondamentales d'une agence d'inspection de la navigabilité.

([16]) Inspection au sol effectuée dans le cadre du programme SAFA par les autorités de la Belgique le 11 mars 2006 à Bruxelles.

([17]) Courrier entre le ministère britannique des transports et le DGAC de la Guinée équatoriale sur le registre des aéronefs de la Guinée équatoriale (27 mars 2002).

([18]) ICAO-USOAP Summary Report — Audit of the Directorate of Civil Aviation of the Republic of Equatorial Guinea (Malabo, 14-18 May 2001).

En outre, la direction générale de l'aviation civile de la Guinée équatoriale n'a jusqu'à présent soumis aucun plan d'action à l'OACI pour remédier aux manquements décelés par l'audit ([19]), et de ce fait il n'y a pas eu de mission de suivi de l'audit.

(67) Les autorités de la Guinée équatoriale compétentes en matière de surveillance réglementaire ont démontré une capacité insuffisante de mettre en œuvre de à faire respecter les normes de sécurité applicables conformément aux obligations qui leur sont imposées par la convention de Chicago. En fait, certains transporteurs détenteurs d'un certificat de transporteur aérien émis par la Guinée équatoriale n'ont pas leur établissement principal en Guinée équatoriale, ce qui est contraire aux exigences de l'annexe 6 de la convention de Chicago ([20]).

(68) Les autorités (de la Guinée équatoriale) compétentes en matière de surveillance réglementaire des transporteurs énumérés ci-après ont fait preuve d'un manque de capacité d'effectuer une surveillance adéquate en matière de sécurité des transporteurs suivants: Air Consul SA, Avirex Guinée Equatoriale, COAGE — Compagnie Aeree de Guinée Equatorial, Ecuato Guineana de Aviación, Ecuatorial Cargo, GEASA — Guinea Ecuatorial Airlines SA, GETRA — Guinea Ecuatorial de Transportes Aéreos, Jetline Inc., King Transavia Cargo, Prompt Air GE SA, UTAGE — Unión de Transporte Aéreo de Guinea Ecuatorial.

(69) Pour ces motifs, sur la base des critères communs, il est estimé que tous les transporteurs certifiés en Guinée équatoriale doivent être soumis à une interdiction d'exploitation et être inscrits dans l'annexe A.

Transporteurs aériens du Libéria

(70) Il existe des informations avérées prouvant de graves manquements en matière de sécurité de la part du transporteur International Air Services, certifié au Libéria. Ces manquements ont été décelés par la France lors d'inspections au sol effectuées dans le cadre du programme SAFA ([21]).

(71) Les autorités compétentes en matière de surveillance réglementaire pour le Libéria n'ont pas coopéré pleinement avec l'autorité de l'aviation civile du Royaume-Uni lorsqu'elles ont été informées des manquements graves en matière de sécurité décelés lors d'une inspection au sol d'un aéronef immatriculé au Libéria effectuée par l'autorité de l'aviation civile du Royaume-Uni le 5 mars 1996 ([22]). Des craintes concernant la sécurité d'exploitation des transporteurs licenciés ou certifiés au Libéria ont été émises peu de temps après lorsque, le 12 mars 1996, la direction de l'aviation civile du Libéria a été informée par la l'autorité de l'aviation civile du Royaume-Uni que toutes les demandes d'autorisation d'exploitation pour des vols commerciaux vers le Royaume-Uni effectués par des aéronefs immatriculés au Libéria seraient rejetées jusqu'à ce que les autorités libériennes puissent démontrer l'existence d'un système réglementaire effectif permettant de garantir la navigabilité des aéronefs figurant dans le registre libérien. Aucune réponse n'a été reçue des autorités libériennes. De même, les autorités libériennes n'ont pas coopéré pleinement avec l'autorité de l'aviation civile de la France lorsque cet État membre a émis des craintes concernant la sécurité d'exploitation d'un transporteur aérien licencié ou certifié au Libéria.

(72) Les autorités libériennes compétentes en matière de surveillance ont démontré une capacité insuffisante de mettre en œuvre et de faire respecter les normes de sécurité applicables. Le gouvernement du Libéria lui-même a admis en 1996 ([23]) qu'il n'était pas capable de continuer d'assurer le contrôle réglementaire des aéronefs immatriculés au Libéria à cause de la guerre civile. Bien qu'un accord de paix global ait été signé en 2003 et que les Nations unies et le gouvernement national de transition du Libéria mettent lentement des mesures en place pour renforcer la sécurité, il est toujours peu probable que la capacité du gouvernement de gérer son registre dans les règles se soit améliorée depuis 1996. L'OACI n'a pas encore effectué un audit USOAP du Libéria en raison de la situation sur le plan de la sécurité.

(73) Les autorités du Libéria compétentes en matière de surveillance réglementaire des transporteurs énumérés ci-après ont fait preuve d'un manque de capacité d'effectuer une surveillance adéquate en matière de sécurité desdits transporteurs, à savoir: International Air Services Inc., Satgur Air Transport Corp., Weasua Air Transport Co. Ltd.

(74) Pour ces motifs, sur la base des critères communs, il est estimé que tous les transporteurs certifiés au Libéria doivent être soumis à une interdiction d'exploitation et être inscrits dans l'annexe A.

Transporteurs aériens de la Sierra Leone

(75) Il existe des informations avérées prouvant de graves manquements en matière de sécurité de la part du transporteur Air Universal Ltd. Ces manquements graves ont été décelés par la Suède lors d'une inspection au sol effectuée dans le cadre du programme SAFA ([24]).

([19]) Document de travail C-WP/12471 du Conseil de l'OACI.
([20]) Correspondence between the UK Department of Transport and ECAC on the «Issue of Aircraft Documentation by Non-Approved Companies» (6 August 2003).
([21]) DGAC/F-2004 n°s 315, 316
([22]) UK-CAA Regulation Group — Aircraft Survey Report, 5 March 1996 (Office code: 223).
([23]) Échange de lettres entre le ministère des transports libérien et la direction générale de l'aviation civile du Royaume-Uni sur l'incapacité, à cause de la guerre civile, d'assurer le contrôle réglementaire des aéronefs immatriculés au Libéria, du 28 août 1996.
([24]) LFV-S-04-0037

(76) Les autorités compétentes en matière de surveillance réglementaire pour la Sierra Leone n'ont pas coopéré pleinement avec l'autorité de l'aviation civile de la Suède lorsque des craintes ont été émises concernant la sécurité d'exploitation d'Air Universal Ltd, transporteur aérien certifié dans cet État, comme en témoigne l'absence de réponse dudit État aux lettres envoyées par cet État membre.

(77) L'autorisation d'exploitation ou le permis technique d'un transporteur relevant de la surveillance de la Sierra Leone ont précédemment été refusés ou annulés par le Royaume-Uni.

(78) Alors que le certificat d'opérateur aérien d'Air Universal Ltd a été délivré par la Sierra Leone, il est avéré que cette compagnie a son établissement principal en Jordanie, ce qui est contraire aux exigences de l'annexe 6 de la convention de Chicago.

(79) Les autorités de la Sierra Leone compétentes pour la surveillance réglementaire d'Air Universal Ltd n'ont pas exercé une surveillance adéquate de ce transporteur conforme aux obligations qui leur incombent en vertu de la convention de Chicago.

(80) Pour ces motifs, sur la base des critères communs, il est estimé qu'Air Universal Ltd ne respecte pas les normes de sécurité applicables.

(81) Il existe des informations avérées prouvant de graves manquements en matière de sécurité de la part des transporteurs certifiés en Sierra Leone. Ces manquements graves ont été décelés par trois États membres — le Royaume-Uni, Malte et la Suède — lors d'inspections au sol effectuées dans le cadre du programme SAFA ([25]).

(82) Les autorités compétentes en matière de surveillance réglementaire pour la Sierra Leone n'ont pas coopéré pleinement avec les autorités de l'aviation civile de la Suède et de Malte lorsque des doutes ont été émis concernant la sécurité d'exploitation d'Air Universal Ltd, transporteur aérien certifié dans cet État, comme en témoigne l'absence de réponse dudit État aux lettres envoyées par cet État membre.

([25]) CAA-UK-2003-103
CAA-UK-2003-111
CAA-UK-2003-136
CAA-UK-2003-198
CAA-MA-2003-4
LFV-S-2004-37

(83) Les autorités de la Sierra Leone compétentes en matière de surveillance réglementaire ont démontré une capacité insuffisante de mettre en œuvre et de faire respecter les normes de sécurité applicables conformément aux obligations qui leur sont imposées par la convention de Chicago. La Sierra Leone ne dispose pas d'un système approprié pour superviser ses transporteurs ou les aéronefs, et n'ont ni les capacités techniques ni les ressources pour effectuer une telle tâche. Certains transporteurs détenteurs d'un certificat d'opérateur aérien émis par la Sierra Leone n'ont pas leur établissement principal en Sierra Leone, ce qui est contraire aux exigences de l'annexe 6 de la convention de Chicago.

(84) Le plan de mesures correctives présenté par la Sierra Leone est jugé inapproprié (ou insuffisant) pour remédier aux sérieux manquements en matière de sécurité qui ont été décelés. L'autorité de l'aviation civile de la Sierra Leone a engagé une société privée, International Aviation Surveyors (IAS), pour conduire certaines activités de surveillance en son nom. Cependant, les arrangements conclus entre les deux parties dans un protocole d'accord ([26]) ne constituent pas un système approprié de surveillance des aéronefs figurant dans le registre de la Sierra Leone. En particulier:

— Les aéronefs/compagnies visées par le protocole d'accord n'étaient pas basés en Sierra Leone, et le personnel de IAS n'était basé ni en Sierra Leone, ni dans le pays d'établissement des compagnies aériennes.

— IAS ne semblait avoir aucun pouvoir de coercition.

— IAS avait la responsabilité des inspections de routine des compagnies aériennes concernées mais le niveau des activités d'inspection n'était pas précisé.

— Le protocole d'accord établissait une relation contractuelle entre IAS et les compagnies aériennes concernées.

— Le protocole d'accord ne semblait pas traiter de manière adéquate la surveillance des opérations aériennes.

([26]) Memorandum of Understanding between DCA Sierra Leone and 'FAST International Aviation Surveyors on the inspection, surveillance and provision of regulatory services to extra-regional air operators (IAS/SL DCA MOA 201101).

(85) Les autorités de la Sierra Leone compétentes en matière de surveillance réglementaire des transporteurs énumérés ci-après ont fait preuve d'un manque de capacité d'effectuer une surveillance adéquate en matière de sécurité desdits transporteurs, à savoir: Aerolift Co. Ltd, Afrik Air Links, Air Leone Ltd, Air Rum Ltd, Air Salone, Ltd, Air Universal Ltd, Destiny Air Services Ltd, First Line Air (SL) Ltd, Heavylift Cargo, Paramount Airlines, Ltd, Star Air Ltd, Teebah Airways, West Coast Airways Ltd.

(86) Pour ces motifs, sur la base des critères communs, il est estimé que tous les transporteurs certifiés en Sierra Leone doivent être soumis à une interdiction d'exploitation et être inscrits dans l'annexe A.

Transporteurs aériens du Swaziland

(87) Il existe des informations avérées prouvant de graves manquements en matière de sécurité de la part du transporteur aérien Jet Africa, certifié au Swaziland. Ces manquements ont été décelés par les Pays Bas lors d'une inspection au sol effectuée dans le cadre du programme SAFA ([27]).

(88) Jet Africa n'a pas donné de réponse adéquate et rapide à la suite d'une enquête menée par l'autorité de l'aviation civile des Pays-Bas concernant la sécurité de son exploitation, et a ainsi fait preuve d'un manque de transparence ou de communication attesté par l'absence de réponse au courrier de cet État membre.

(89) Il n'existe aucune preuve de l'existence d'un plan de mesures correctives présenté par Jet Africa pour remédier aux sérieux manquements en matière de sécurité en réponse à la demande des Pays-Bas.

(90) Les autorités du Swaziland compétentes en matière de surveillance réglementaire ont démontré une capacité insuffisante de mettre en œuvre et de faire respecter les normes de sécurité applicables, comme cela a été démontré, en particulier, par un audit USOAP effectué en mars 1999. Dans ses conclusions, le rapport d'audit ([28]) indiquait qu'au moment de l'audit, le Swaziland n'était pas capable d'assumer des responsabilités liées à la surveillance en matière de sécurité de ses compagnies aériennes et de son registre des aéronefs. Il indiquait aussi qu'il n'était pas possible de déterminer le nombre effectif des aéronefs inscrits dans le registre parce que celui-ci n'était pas convenablement tenu à jour. L'équipe qui a réalisé l'audit n'a pas non plus été en mesure de déterminer le nombre effectif des licences du personnel émises par le Swaziland qui étaient encore valides, les dossiers n'étant pas tenus à jour. Il n'y a pas eu de mission de suivi de l'audit USOAP parce que le Swaziland n'a donné aucune information à l'OACI sur les progrès réalisés dans la mise en œuvre du plan d'action pour répondre aux conclusions de l'audit.

([27]) CAA/NL-2004-98

([28]) ICAO-USOAP Summary Report — Audit of the Directorate of Civil Aviation of Swaziland, (Mbabane, 9-12 March 1999).

(91) Les autorités du Swaziland compétentes en matière de surveillance réglementaire des transporteurs énumérés ci-après ont fait preuve d'un manque de capacité d'effectuer une surveillance adéquate en matière de sécurité desdits transporteurs, à savoir: Aero Africa (Pty) Ltd, African International Airways (Pty) Ltd, Airlink Swaziland Ltd, Northeast Airlines (Pty) Ltd, Scan Air Charter Ltd, Swazi express Airways, Jet Africa.

(92) Pour ces motifs, sur la base des critères communs, il est estimé que tous les transporteurs certifiés au Swaziland doivent être soumis à une interdiction d'exploitation et être inscrits dans l'annexe A.

Considérations générales concernant les transporteurs figurant dans la liste

(93) Comme cela ne compromettrait pas la sécurité, tous les transporteurs aériens susmentionnés peuvent être autorisés à exercer des droits de trafic en affrétant un aéronef avec équipage appartenant à un transporteur aérien qui ne fait pas l'objet d'une interdiction d'exploitation, pour autant que les normes de sécurité applicables soient respectées.

(94) La liste communautaire doit être mise à jour régulièrement et aussi tôt qu'il le faut, afin de tenir compte de l'évolution des conditions de sécurité relatives aux transporteurs concernés et sur la base de nouveaux éléments témoignant de la mise en œuvre de mesures correctives.

Transporteurs aériens ne figurant pas dans la liste

(95) Compte tenu des éléments de preuve fournis par Tuninter et les autorités tunisiennes compétentes en matière de surveillance réglementaire et de la confirmation fournie par l'Italie, il est estimé qu'il est dûment prouvé que le transporteur aérien précité a remédié aux manquements en matière de sécurité qui avaient été observés lors de deux inspections sur place effectuées par les autorités italiennes.

(96) Sur la base des informations fournies par l'Allemagne, il est estimé qu'il n'existe plus de preuve étayée du manque de capacité ou de volonté des autorités du Tadjikistan compétentes en matière de surveillance réglementaire des transporteurs aériens certifiés dans cet État.

(97) Sur la base des informations fournies par la Belgique montrant qu'il a été totalement remédié aux manquements qui avaient conduit ce pays à prononcer une interdiction d'exploitation sur son territoire à l'encontre d'I.C.T.T.P.W. et de South Airlines, il est estimé qu'il n'existe plus de preuve étayée de manquements graves et persistants en matière de sécurité de la part de ces transporteurs aériens.

(98) Sur la base des informations fournies par l'Allemagne montrant que l'aéronef particulier qui avait conduit à imposer une restriction d'exploitation au transporteur Atlant Soyouz ne fait plus partie de la flotte de ce transporteur, il est estimé qu'il n'existe plus de preuve étayée de manquements graves et persistants en matière de sécurité de la part dudit transporteur.

(99) Sur la base des informations disponibles au stade actuel, il est estimé qu'il n'existe pas de preuve étayée de manquements graves non corrigés en matière de sécurité de la part d'Air Mauritanie. Il est toutefois nécessaire de poursuivre l'évaluation de la capacité des autorités de la Mauritanie compétentes en matière de surveillance réglementaire de ce transporteur aérien. À cette fin, une évaluation des autorités de la Mauritanie compétentes en matière de surveillance réglementaire de ce transporteur aérien et des entreprises relevant de sa responsabilité doit être effectuée dans 2 mois sous la conduite de la Commission avec l'aide des autorités de tout État membre intéressé.

(100) Les mesures prévues au présent règlement sont conformes à l'avis du comité de la sécurité aérienne,

A ARRÊTÉ LE PRÉSENT RÈGLEMENT:

Article premier

Objet

Le présent règlement établit la liste communautaire des transporteurs aériens qui font l'objet d'une interdiction d'exploitation dans la Communauté, visée au chapitre II du règlement de base.

Article 2

Interdictions d'exploitation

1. Les transporteurs aériens énuméré à l'annexe A font l'objet d'une interdiction d'exploitation générale dans la Communauté.

2. Les transporteurs aériens énumérés à l'annexe B font l'objet de restrictions d'exploitation dans la Communauté. Les restrictions d'exploitation consistent en une interdiction d'utiliser l'aéronef particulier ou les types d'aéronef mentionnés à l'annexe B.

Article 3

Application effective

Les États membres informent la Commission des mesures prises conformément à l'article 3, paragraphe 1 du règlement de base pour faire appliquer, sur leur territoire, les interdictions d'exploitation figurant dans la liste communautaire à l'encontre des transporteurs qui font l'objet de ces interdictions.

Article 4

Entrée en vigueur

Le présent règlement entre en vigueur le premier 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 22 mars 2006.

Par la Commission

Jacques BARROT

Vice-président

ANNEXE A

LISTE DES TRANSPORTEURS AÉRIENS FAISANT L'OBJET D'UNE INTERDICTION D'EXPLOITATION GÉNÉRALE DANS LA COMMUNAUTÉ [1]

Nom de personne morale du transporteur aérien figurant sur son AOC (et raison sociale si elle diffère)	Numéro de certificat de transporteur aérien (AOC) ou numéro de la licence d'exploitation	Code OACI de la compagnie aérienne	État de l'exploitant
Air Koryo	Inconnu	KOR	République populaire démocratique de Corée (RPDC)
Air Service Comores	Inconnu	Inconnu	Comores
Ariana Afghan Airlines [1]	009	AFG	Afghanistan
BGB Air	AK-0194-04	Inconnu	Kazakhstan
GST Aero Air Company	AK 0203-04	BMK	Kazakhstan
Phoenix Aviation	02	PHG	Kyrghizstan
Phuket Airlines	07/2544	VAP	Thaïlande
Reem Air	07	REK	Kyrghizstan
Silverback Cargo Freighters	Inconnu	VRB	Rwanda
Tous les transporteurs aériens certifiés par les autorités compétentes de la République démocratique du Congo (RDC) en matière de surveillance réglementaire, à savoir:	Inconnu	Inconnu	République démocratique du Congo (RDC)
Africa One	409/CAB/MIN/TC/017/2005	CFR	République démocratique du Congo (RDC)
AFRICAN COMPANY AIRLINES	409/CAB/MIN/TC/017/2005	Inconnu	République démocratique du Congo (RDC)
AIGLE AVIATION	Ministerial signature	Inconnu	République démocratique du Congo (RDC)
AIR BOYOMA	Ministerial signature	Inconnu	République démocratique du Congo (RDC)
AIR KASAI	409/CAB/MIN/TC/010/2005	Inconnu	République démocratique du Congo (RDC)
AIR NAVETTE	409/CAB/MIN/TC/015/2005	Inconnu	République démocratique du Congo (RDC)
AIR TROPIQUES s.p.r.l.	409/CAB/MIN/TC/007/2005	Inconnu	République démocratique du Congo (RDC)
ATO — Air Transport Office	Inconnu	Inconnu	République démocratique du Congo (RDC)
BLUE AIRLINES	409/CAB/MIN/TC/038/2005	BUL	République démocratique du Congo (RDC)
BUSINESS AVIATION s.p.r.l.	409/CAB/MIN/TC/012/2005	Inconnu	République démocratique du Congo (RDC)

[1] Tous les transporteurs énumérés dans l'annexe A peuvent être autorisés à exercer des droits de trafic en affrétant un aéronef avec équipage appartenant à un transporteur aérien qui ne fait pas l'objet d'une interdiction d'exploitation, pour autant que les normes de sécurité applicables soient respectées.

Nom de personne morale du transporteur aérien figurant sur son AOC (et raison sociale si elle diffère)	Numéro de certificat de transporteur aérien (AOC) ou numéro de la licence d'exploitation	Code OACI de la compagnie aérienne	État de l'exploitant
BUTEMBO AIRLINES	Ministerial signature	Inconnu	République démocratique du Congo (RDC)
CAA — Compagnie Africaine d'Aviation	409/CAB/MIN/TC/016/2005	Inconnu	République démocratique du Congo (RDC)
CARGO BULL AVIATION	409/CAB/MIN/TC/032/2005	Inconnu	République démocratique du Congo (RDC)
CENTRAL AIR EXPRESS	409/CAB/MIN/TC/011/2005	CAX	République démocratique du Congo (RDC)
CETRACA AVIATION SERVICE	409/CAB/MIN/TC/037/2005	Inconnu	République démocratique du Congo (RDC)
CHC STELAVIA	Ministerial signature	Inconnu	République démocratique du Congo (RDC)
COMAIR	Ministerial signature	Inconnu	République démocratique du Congo (RDC)
COMPAGNIE AFRICAINE D'AVIATION	409/CAB/MIN/TC/016/2005	Inconnu	République démocratique du Congo (RDC)
C0-ZA AIRWAYS	Ministerial signature	Inconnu	République démocratique du Congo (RDC)
DAS AIRLINES	Inconnu	RKC	République démocratique du Congo (RDC)
DOREN AIRCARGO	409/CAB/MIN/TC/0168/2005	Inconnu	République démocratique du Congo (RDC)
ENTERPRISE WORLD AIRWAYS	409/CAB/MIN/TC/031/2005	EWS	République démocratique du Congo (RDC)
FILAIR	409/CAB/MIN/TC/014/2005	Inconnu	République démocratique du Congo (RDC)
FREE AIRLINES	409/CAB/MIN/TC/MNL/CM/014/2005	Inconnu	République démocratique du Congo (RDC)
GALAXY CORPORATION	409/CAB/MIN/TC/0002/MNL/CM/014/2005	Inconnu	République démocratique du Congo (RDC)
GR AVIATION	409/CAB/MIN/TC/0403/TW/TK/2005	Inconnu	République démocratique du Congo (RDC)
GLOBAL AIRWAYS	409/CAB/MIN/TC/029/2005	BSP	République démocratique du Congo (RDC)
GOMA EXPRESS	Ministerial signature	Inconnu	République démocratique du Congo (RDC)
GREAT LAKE BUSINESS COMPANY	Ministerial signature	Inconnu	République démocratique du Congo (RDC)
I.T.A.B. — International Trans Air Business	409/CAB/MIN/TC/0022/2005	Inconnu	République démocratique du Congo (RDC)

Nom de personne morale du transporteur aérien figurant sur son AOC (et raison sociale si elle diffère)	Numéro de certificat de transporteur aérien (AOC) ou numéro de la licence d'exploitation	Code OACI de la compagnie aérienne	État de l'exploitant
JETAIR — Jet Aero Services, s.p.r.l.	Inconnu	Inconnu	République démocratique du Congo (RDC)
KINSHASA AIRWAYS, s.p.r.l	Inconnu	KNS	République démocratique du Congo (RDC)
KIVU AIR	Ministerial signature	Inconnu	République démocratique du Congo (RDC)
LAC — Lignes Aériennes Congolaises	Inconnu	LCG	République démocratique du Congo (RDC)
MALU AVIATION	409/CAB/MIN/TC/013/2005	Inconnu	République démocratique du Congo (RDC)
Malila Airlift	409/CAB/MIN/TC/008/2005	Inconnu	République démocratique du Congo (RDC)
MANGO MAT	Ministerial signature	Inconnu	République démocratique du Congo (RDC)
RWABIKA «BUSHI EXPRESS»	Inconnu	Inconnu	République démocratique du Congo (RDC)
SAFARI LOGISTICS	409/CAB/MIN/TC/0760/V/KK//2005	Inconnu	République démocratique du Congo (RDC)
SERVICES AIR	409/CAB/MIN/TC/034/2005	Inconnu	République démocratique du Congo (RDC)
TEMBO AIR SERVICES	409/CAB/VC-MIN/TC/0405/2006	Inconnu	République démocratique du Congo (RDC)
THOM'S AIRWAYS	409/CAB/MIN/TC/0033/2005	Inconnu	République démocratique du Congo (RDC)
TMK AIR COMMUTER	409/CAB/MIN/TC/020/2005	Inconnu	République démocratique du Congo (RDC)
TRACEP	Inconnu	Inconnu	République démocratique du Congo (RDC)
TRANS AIR CARGO SERVICES	409/CAB/MIN/TC/035/2005	Inconnu	République démocratique du Congo (RDC)
TRANSPORTS AERIENNES CONGOLAIS (TRACO)	409/CAB/MIN/TC/034/2005	Inconnu	République démocratique du Congo (RDC)
UHURU AIRLINES	409/CAB/MIN/TC/039/2005	Inconnu	République démocratique du Congo (RDC)
VIRUNGA AIR CHARTER	409/CAB/MIN/TC/018/2005	Inconnu	République démocratique du Congo (RDC)
WALTAIR AVIATION	409/CAB/MIN/TC/036/2005	Inconnu	République démocratique du Congo (RDC)
WIMBI DIRI AIRWAYS	409/CAB/MIN/TC/005/2005	Inconnu	République démocratique du Congo (RDC)

Nom de personne morale du transporteur aérien figurant sur son AOC (et raison sociale si elle diffère)	Numéro de certificat de transporteur aérien (AOC) ou numéro de la licence d'exploitation	Code OACI de la compagnie aérienne	État de l'exploitant
Tous les transporteurs aériens certifiés par les autorités de la Guinée équatoriale en matière de surveillance réglementaire, à savoir:	Inconnu	Inconnu	Guinée équatoriale
Air Consul SA	Inconnu	RCS	Guinée équatoriale
Avirex Guinee Equatoriale	Inconnu	AXG	Guinée équatoriale
COAGE — Compagnia Aerea de Guinea Equatorial	Inconnu	COG	Guinée équatoriale
Ecuato Guineana de Aviacion	Inconnu	ECV	Guinée équatoriale
Ecuatorial Cargo	Inconnu	EQC	Guinée équatoriale
GEASA — Guinea Ecuatorial Airlines SA	Inconnu	GEA	Guinée équatoriale
GETRA — Guinea Ecuatorial de Transportes Aereos	Inconnu	GET	Guinée équatoriale
Jetline Inc.	Inconnu	JLE	Guinée équatoriale
KNG Transavia Cargo	Inconnu	VCG	Guinée équatoriale
Prompt Air GE SA	Inconnu	POM	Guinée équatoriale
UTAGE — Union de Transport Aereo de Guinea Ecuatorial	Inconnu	UTG	Guinée équatoriale
Tous les transporteurs aériens certifiés par les autorités du Libéria en matière de surveillance réglementaire, à savoir:	Inconnu	Inconnu	Lbéria
International Air Services	Inconnu	IAX	Liberia
SATGUR AIR TRANSPORT, Corp.	Inconnu	TGR	Liberia
WEASUA AIR TRANSPORT, Co. Ltd	Inconnu	WTC	Liberia
Tous les transporteurs aériens certifiés par les autorités de la Sierra Leone en matière de surveillance réglementaire, à savoir:	Inconnu	Inconnu	Sierra Leone
AEROLIFT, Co. Ltd	Inconnu	LFT	Sierra Leone
AFRIK AIR LINKS	Inconnu	AFK	Sierra Leone
AIR LEONE, Ltd	Inconnu	RLL	Sierra Leone
AIR RUM, Ltd	Inconnu	RUM	Sierra Leone
AIR SALONE, Ltd	Inconnu	RNE	Sierra Leone

Nom de personne morale du transporteur aérien figurant sur son AOC (et raison sociale si elle diffère)	Numéro de certificat de transporteur aérien (AOC) ou numéro de la licence d'exploitation	Code OACI de la compagnie aérienne	État de l'exploitant
AIR UNIVERSAL, Ltd	00007	UVS	Sierra Leone
DESTINY AIR SERVICES, Ltd	Inconnu	DTY	Sierra Leone
FIRST LINE AIR (SL), Ltd	Inconnu	FIR	Sierra Leone
HEAVYLIFT CARGO	Inconnu	Inconnu	Sierra Leone
PARAMOUNT AIRLINES, Ltd	Inconnu	PRR	Sierra Leone
STAR AIR, Ltd	Inconnu	SIM	Sierra Leone
TEEBAH AIRWAYS	Inconnu	Inconnu	Sierra Leone
WEST COAST AIRWAYS Ltd	Inconnu	WCA	Sierra Leone
Tous les transporteurs aériens certifiés par les autorités du Swaziland en matière de surveillance réglementaire, à savoir:	Inconnu	Inconnu	Swaziland
AFRICAN INTERNATIONAL AIRWAYS, (Pty) Ltd	Inconnu	AIA	Swaziland
AIRLINK SWAZILAND, Ltd	Inconnu	SZL	Swaziland
Jet Africa	Inconnu	OSW	Swaziland
NORTHEAST AIRLINES, (Pty) Ltd	Inconnu	NEY	Swaziland
SCAN AIR CHARTER, Ltd	Inconnu	Inconnu	Swaziland
SWAZI EXPRESS AIRWAYS	Inconnu	SWX	Swaziland

(1) L'interdiction d'exploitation prononcée à l'encontre d'Ariana Afghan Airlines s'applique à tous les aéronefs exploités par ce transporteur aérien sauf le suivant: A310 numéro d'immatriculation F-GYYY.

ANNEXE B

LISTE DES TRANSPORTEURS AÉRIENS FAISANT L'OBJET DE RESTRICTIONS D'EXPLOITATION DANS LA COMMUNAUTÉ [1]

Nom de personne morale du transporteur aérien figurant sur son AOC (et raison sociale si elle diffère)	Numéro de certificat de transporteur aérien (AOC)	Code OACI de la compagnie aérienne	État de l'exploitant	Type d'aéronef	Numéro(s) d'immatriculation et, si possible, numéro de série	État d'immatriculation
Air Bangladesh	17	BGD	Bangladesh	B747-269B	S2-ADT	Bangladesh
Buraq Air	002/01	BRQ	Libye	IL-76	— UN-76007 (nº série 0003426765) — 5ª-DNA (nº série 0023439140) — 5A-DMQ (nº série 73479392) — UN-76008 (nº série 0033448404)	Lybie
Buraq Air	002/01	BRQ	Libye	Let L-410	5A-DMT (nº série 871928)	Libye
HBA [1]	416/dac/tc/sec/087/2005	ALX	République démocratique du Congo (RDC)	Tous les vols sauf L-101	Tous les vols sauf 9Q-CHC (nº série 193H-1206)	République démocratique du Congo (RDC)

[1] Hewa Bora Airways est seulement autorisé à utiliser l'aéronef particulier mentionné pour ses activités actuelles dans la Communauté européenne.

[1] Tous les transporteurs énumérés dans l'annexe B peuvent être autorisés à exercer des droits de trafic en affrétant un aéronef avec équipage appartenant à un transporteur aérien qui ne fait pas l'objet d'une interdiction d'exploitation, pour autant que les normes de sécurité applicables soient respectées.