

RÈGLEMENT (UE) N° 590/2010 DE LA COMMISSION

du 5 juillet 2010

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

(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,

considérant ce qui suit:

- (1) Le règlement (CE) n° 474/2006 de la Commission du 22 mars 2006 a établi la liste communautaire des transporteurs aériens qui font l'objet d'une interdiction d'exploitation dans l'Union européenne, visée au chapitre II du règlement (CE) n° 2111/2005⁽²⁾.
- (2) Conformément à l'article 4, paragraphe 3, du règlement (CE) n° 2111/2005, certains États membres ont communiqué à la Commission des informations qui sont pertinentes pour la mise à jour de la liste communautaire. Des informations pertinentes ont également été communiquées par des pays tiers. Il y a donc lieu d'actualiser la liste communautaire sur cette base.
- (3) La Commission a informé tous les transporteurs aériens concernés directement ou, lorsque c'était impossible, par l'intermédiaire des autorités responsables de leur surveillance réglementaire, en indiquant les faits et considérations essentiels qui serviraient de fondement à une décision de leur signifier une interdiction d'exploitation dans l'Union européenne ou de modifier les conditions d'une interdiction d'exploitation signifiée à un transporteur aérien qui figure sur la liste communautaire.
- (4) La Commission a donné aux transporteurs aériens concernés la possibilité de consulter les documents fournis par les États membres, de lui soumettre des commentaires par écrit et de faire, dans les dix jours ouvrables, un exposé oral à la Commission et au comité de la sécurité aérienne institué par le règlement

(CEE) n° 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⁽³⁾.

- (5) Les autorités responsables de la surveillance réglementaire des transporteurs aériens concernés ont été consultées par la Commission ainsi que, dans des cas particuliers, par certains États membres.
- (6) Le comité de la sécurité aérienne a entendu les exposés de l'Agence européenne de la sécurité aérienne (AESA) et de la Commission à propos des projets d'assistance technique réalisés dans des pays concernés par le règlement (CE) n° 2111/2005. Il a été informé des demandes d'assistance technique et de coopération accrues afin de développer les capacités administratives et techniques des autorités de l'aviation civile en vue de remédier à tout cas de non-conformité aux normes internationales applicables.
- (7) Le comité de la sécurité aérienne a également été informé des mesures d'exécution forcée prises par l'AESA et les États membres pour garantir le maintien de la navigabilité et l'entretien des aéronefs immatriculés dans l'Union européenne et exploités par des transporteurs aériens certifiés par des autorités de l'aviation civile de pays tiers.
- (8) Il convient donc de modifier le règlement (CE) n° 474/2006 en conséquence.

Transporteurs de l'Union européenne

- (9) À la suite d'informations fondées sur des inspections au sol SAFA effectuées sur des aéronefs de certains transporteurs aériens de l'Union européenne, ainsi que sur des inspections et audits effectués dans certaines zones par leurs autorités aéronautiques nationales, certains États membres ont pris certaines mesures d'exécution forcée et en ont informé la Commission et le comité de la sécurité aérienne: les autorités compétentes du Royaume-Uni ont retiré le certificat de transporteur aérien (CTA) du transporteur aérien Trans Euro Air Limited le 6 avril 2010 et ont suspendu le CTA de MK Airlines le 12 avril 2010; les autorités compétentes espagnoles ont suspendu le CTA et la licence d'exploitation du transporteur aérien Baleares Link Express le 9 juin 2010; les autorités compétentes slovaques ont retiré la licence d'exploitation de Seagle Air le 11 décembre 2009 et celle d'Air Slovakia le 3 mai 2010.

⁽¹⁾ JO L 344 du 27.12.2005, p. 15.⁽²⁾ JO L 84 du 23.3.2006, p. 14.⁽³⁾ JO L 373 du 31.12.1991, p. 4.

Air Algérie

- (10) Après avoir analysé les résultats des inspections SAFA effectuées sur des aéronefs exploités par Air Algérie dans l'UE depuis janvier 2009, la Commission a procédé à des consultations avec les autorités algériennes compétentes les 7 décembre 2009 et 5 février 2010 afin de remédier aux manquements constatés dans les domaines de la sécurité du transport de marchandises, de la navigabilité et de l'exploitation des appareils et des licences du personnel navigant.
- (11) Dans leur réponse du 15 mars 2010, les autorités algériennes compétentes ont communiqué des informations concernant les mesures prises pour remédier aux cas de non-conformité établis à la suite des inspections au sol.
- (12) La Commission a demandé des informations complémentaires le 6 mai 2010. Les autorités compétentes ont transmis des informations complémentaires le 27 mai 2010. À la suite d'une réunion qui s'est tenue le 9 juin 2010 avec les autorités algériennes compétentes, le transporteur aérien ainsi que les autorités compétentes de la France et l'AESA, les autorités algériennes compétentes se sont engagées à fournir des informations complémentaires avant la réunion du comité de la sécurité aérienne, et notamment une liste des activités de surveillance exercées par cette autorité à l'égard d'Air Algérie. Des informations ont été envoyées le 18 juin 2010. Lesdites autorités se sont également engagées à soumettre à bref délai un plan de mesures correctives détaillé, accompagné d'un calendrier de vérification et de mise en œuvre de ce plan. Parallèlement, et à la demande du transporteur aérien, les autorités françaises compétentes ont mis sur pied une initiative de sensibilisation et de formation dans le cadre du programme SAFA de l'UE.
- (13) Afin d'assurer un contrôle continu des performances en matière de sécurité du transporteur aérien, la Commission a demandé aux autorités algériennes compétentes de transmettre également des rapports mensuels sur leurs activités de surveillance relatives au maintien de la navigabilité, à l'entretien et à l'exploitation concernant Air Algérie, y compris sur la vérification de la mise en œuvre du plan de mesures correctives qu'elles doivent soumettre. La Commission encourage les autorités algériennes compétentes à poursuivre leurs efforts pour améliorer le respect des normes de sécurité applicables.
- (14) Dans l'intervalle, les États membres contrôlent le respect effectif des normes de sécurité applicables en donnant la priorité aux inspections au sol à effectuer sur les aéronefs de ce transporteur en vertu du règlement (CE) n° 351/2008 de manière à intensifier le nombre d'inspections d'Air Algérie et de constituer la base nécessaire à une réévaluation de ce dossier lors de la prochaine réunion du comité de la sécurité aérienne qui doit avoir lieu en novembre 2010.

Air Bangladesh

- (15) La Commission a informé le comité de la sécurité aérienne des résultats d'une mission d'assistance technique effectuée par l'Agence européenne de la sécurité aérienne dans la République populaire du Bangladesh à la suite de l'audit USOAP de l'OACI réalisé en mai 2009. Ce dernier avait donné lieu à l'annonce d'un grave problème de sécurité concernant l'exploitation et la certification des aéronefs ainsi que la surveillance exercée par l'autorité de l'aviation civile du Bangladesh (CAAB). Lors de la mission, il a été constaté que la CAAB avait fait des efforts évidents à tous les niveaux pour mettre en œuvre un plan de mesures correctives et avait fait preuve d'une grande détermination à remédier aux problèmes de sécurité révélés par l'audit de l'OACI. Si la Commission se félicite de ces initiatives encourageantes, elle continuera à suivre attentivement les progrès réalisés par la CAAB dans la mise en œuvre de son plan de mesures correctives pour remédier dans les meilleurs délais aux manquements actuels en matière de sécurité.
- (16) Au cours de la mission, la CAAB a informé l'équipe qu'un B747-269B, immatriculé S2-ADT, avait été rayé du registre bangladais, et que le transporteur Air Bangladesh n'existait plus. La CAAB a officiellement communiqué ce fait à la Commission le 16 mai 2010.
- (17) Pour ces motifs, sur la base des critères communs, il est estimé que le transporteur aérien susmentionné doit être retiré de l'annexe B.

Blue Wing Airlines

- (18) Il existe des informations avérées prouvant des manquements graves de la part du transporteur aérien Blue Wing Airlines certifié au Suriname, comme il ressort d'une série d'accidents et de manquements récents signalés à l'occasion d'inspections au sol effectuées par les États membres.
- (19) La compagnie Blue Wing Airlines a été impliquée le 3 avril 2008 dans un accident qui a coûté la vie à 19 personnes, puis le 15 octobre 2009 dans un nouvel accident qui a fait plusieurs blessés, et enfin le 15 mai 2010 dans un dernier accident au cours duquel 8 personnes ont perdu la vie. Le nombre total d'accidents qu'a connus ce transporteur aérien au cours des deux dernières années suscite de graves préoccupations quant à la sécurité, sans qu'il soit possible de tirer les enseignements des accidents déjà survenus, faute de rapports d'enquête officiels.
- (20) Il existe en outre des informations avérées prouvant de graves situations de non-conformité aux normes de sécurité spécifiques établies par la convention de Chicago, comme le révèlent les manquements récemment constatés par les autorités françaises compétentes à l'occasion d'une inspection au sol⁽¹⁾ effectuée dans le cadre du programme SAFA.

(¹) DGAC/F-2010-818.

- (21) Les autorités françaises compétentes (DGAC) ont invité les autorités compétentes du Suriname et la compagnie Blue Wing Airlines à fournir les garanties nécessaires quant à la sécurité des activités de ce transporteur. Ni la réponse des autorités compétentes du Suriname ni celle de Blue Wing Airlines n'ayant permis d'identifier la cause première des accidents et des manquements en matière de sécurité observés lors des inspections au sol et d'empêcher qu'ils se reproduisent, la DGAC a décidé d'adopter des mesures exceptionnelles interdisant toute activité de Blue Wing Airlines sur le territoire français à partir du 1^{er} juin 2010 et s'est chargée d'informer immédiatement la Commission conformément à l'article 6 du règlement (CE) n° 473/2006.
- (22) La Commission a lancé immédiatement les consultations avec les autorités compétentes du Suriname et Blue Wing Airlines en vue de statuer d'urgence, lors de la réunion du comité de la sécurité aérienne, sur l'extension à l'Union européenne des mesures prises par la France. La Commission et les États membres ont entendu Blue Wing Airlines, assistée de son autorité compétente, le 25 juin 2010. Ni les réponses des autorités compétentes du Suriname ni celles de Blue Wing Airlines n'ont permis d'identifier les causes premières des accidents et des manquements en matière de sécurité constatés lors des inspections au sol et d'empêcher qu'ils ne se reproduisent.
- (23) Étant donné les antécédents du transporteur aérien, qui avait déjà fait l'objet par le passé d'une interdiction d'exploitation dans l'UE ⁽¹⁾, ⁽²⁾, le nombre et la gravité des accidents qu'il a subis, les manquements constatés en matière de sécurité et leur répétition, il est estimé, sur la base des critères communs, que la poursuite des activités de ce transporteur aérien dans l'UE représenterait un risque important pour la sécurité auquel les mesures prises par un État membre conformément à l'article 6 du règlement (CE) n° 2111/2005 n'apportent pas de solution satisfaisante et que, par conséquent, le transporteur aérien Blue Wing Airlines doit figurer sur la liste de l'annexe A.
- (24) À la suite des observations présentées par les autorités albanaises compétentes (DGCA) au comité de la sécurité aérienne de mars 2010, et conformément aux dispositions du règlement (UE) n° 273/2010 ⁽³⁾, la Commission, assistée par l'Agence européenne de la sécurité aérienne (AESA), a poursuivi activement ses consultations avec lesdites autorités compétentes afin d'assurer le suivi des résultats de l'inspection de normalisation approfondie menée en Albanie en janvier 2010. Le rapport final de cette inspection, publié le 7 mars 2010, a révélé des manquements graves dans tous les domaines ayant fait l'objet de l'audit, et auxquels il faut remédier sans délai.
- (25) L'AESA a fait savoir que la DGCA avait présenté un plan d'action global jugé acceptable et adopté le 29 avril 2010. Ce plan prévoit une série de mesures correctives à mettre en œuvre progressivement jusqu'à la fin de 2011, ainsi que des mesures immédiates destinées à remédier aux manquements en matière de sécurité.
- (26) Par ailleurs, les autorités italiennes compétentes ont lancé un vaste projet de jumelage avec les autorités albanaises compétentes, dont la mise en œuvre doit commencer en septembre 2010, afin d'aider ces autorités à constituer leurs capacités techniques et administratives.
- (27) Les consultations qui ont eu lieu le 28 mai 2010 avec les autorités albanaises compétentes et l'AESA, en présence des autorités italiennes compétentes, ont confirmé que la mise en œuvre de ce plan d'action est en cours et progresse conformément au calendrier prévu. Une première série d'actions a été achevée, représentant un changement important par rapport au système antérieur: une autorité de l'aviation civile albanaise indépendante (ACAA) a été établie et est opérationnelle depuis mai 2010; la nouvelle ACAA a annulé toutes les dérogations antérieures accordées à l'industrie et a confirmé aux entreprises que, si elles ne se conformaient pas à la législation applicable d'ici au 1^{er} juin 2010, elles s'exposaient à des sanctions telles que la suspension, la limitation ou la révocation des agréments qu'elles avaient reçus. L'ACAA a été invitée à présenter au comité de la sécurité aérienne ses observations sur la recertification des transporteurs aériens.
- (28) L'ACAA a été entendue par le comité de la sécurité aérienne le 21 juin 2010 et a confirmé que Belle Air et Albanian Airlines avaient été dûment recertifiées en juin 2010 conformément aux règles applicables en matière de sécurité. Elle a également signalé la suspension du CTA de Star Airline. L'ACAA s'est en outre engagée à ne pas délivrer de nouveaux CTA jusqu'à nouvel ordre.
- (29) L'ACAA est invitée à prendre les mesures qui s'imposent pour continuer à mettre en œuvre efficacement et rapidement le plan d'action établi avec l'AESA, en accordant la priorité à la résolution des manquements constatés qui pourraient poser des problèmes de sécurité s'ils ne sont pas corrigés rapidement. L'ACAA est notamment invitée à accélérer le renforcement de ses capacités et à assurer la surveillance en matière de sécurité de tous les transporteurs aériens certifiés en Albanie conformément aux règles de sécurité applicables et à prendre des mesures d'exécution forcée, le cas échéant.
- (30) L'ACAA s'est engagée à présenter des rapports réguliers sur les progrès accomplis dans la mise en œuvre de son plan de mesures correctives. La Commission, assistée par l'AESA, et avec l'aide des États membres, continuera à contrôler l'efficacité des mesures prises par l'ACAA et les performances en matière de sécurité des transporteurs aériens titulaires d'une licence en Albanie.

Transporteurs aériens d'Albanie

- (24) À la suite des observations présentées par les autorités albanaises compétentes (DGCA) au comité de la sécurité aérienne de mars 2010, et conformément aux dispositions du règlement (UE) n° 273/2010 ⁽³⁾, la Commission, assistée par l'Agence européenne de la sécurité aérienne (AESA), a poursuivi activement ses consultations avec lesdites autorités compétentes afin d'assurer le suivi des résultats de l'inspection de normalisation approfondie menée en Albanie en janvier 2010. Le rapport final de cette inspection, publié le 7 mars 2010, a révélé des manquements graves dans tous les domaines ayant fait l'objet de l'audit, et auxquels il faut remédier sans délai.

⁽¹⁾ Considérants (20) à (22) du règlement (CE) n° 910/2006 du 20 juin 2006, JO L 168 du 21.6.2006, p. 17.

⁽²⁾ Considérants (7) à (8) du règlement (CE) n° 1400/2007 du 28 novembre 2007, JO L 311 du 29.11.2007, p. 12.

⁽³⁾ Considérants (55) à (58) du règlement (UE) n° 273/2010 du 30 mars 2010, JO L 84 du 31.3.2010, p. 30.

Transporteurs aériens du Royaume du Cambodge

- (31) Les autorités compétentes du Cambodge (SSCA) ont fait part de nouveaux progrès réalisés dans la mise en œuvre de leur plan de mesures correctives destiné à remédier aux manquements constatés par l'OACI lors de l'audit effectué en 2007 dans le cadre de son programme universel d'évaluation de la surveillance de la sécurité.
- (32) La mission de coordination et de validation de l'OACI (ICVM), qui s'est déroulée du 26 au 29 octobre 2009, a confirmé certains progrès, l'absence de mise en œuvre effective des normes de l'OACI ayant été évaluée à 58 % en octobre 2009, contre 71 % en 2007. La mission a toutefois permis d'établir également qu'il est nécessaire de poursuivre la mise en œuvre effective de toutes les mesures correctives, notamment en ce qui concerne l'organisation de la SSCA et le renforcement de ses capacités.
- (33) La SSCA a signalé que le certificat de transporteur aérien (CTA) des autres transporteurs aériens titulaires d'une licence au Cambodge avait été suspendu ou retiré. Ainsi, le CTA de Helicopter Cambodia a expiré le 15 octobre 2009 et n'a pas été renouvelé; le CTA de Sokha Airlines a été retiré le 27 octobre 2009; les CTA d'Angkor Airways et PMT Air ont été retirés le 21 avril 2010. Par conséquent, l'OACI a mis fin au problème de sécurité important relatif aux transporteurs aériens titulaires d'une licence dans le Royaume du Cambodge ⁽¹⁾.
- (34) La SSCA a également fait savoir que Siem Reap International Airways, dont le CTA a été suspendu, s'est engagé dans un processus de recertification depuis janvier 2009. La SSCA a déclaré que ce transporteur aérien avait reçu un délai supplémentaire de 4 mois pour mener à bien ce processus, faute de quoi son CTA lui serait retiré. Compte tenu de l'incertitude entourant la situation de Siem Reap International Airways, sur la base des critères communs, il est estimé que ce transporteur aérien doit être maintenu à l'annexe A.
- (35) La Commission prend note des mesures d'exécution forcée prises par la SSCA et des progrès accomplis dans la mise en œuvre du plan de mesures correctives visant à remédier aux manquements constatés par l'OACI et est disposée à soutenir le renforcement des capacités des autorités compétentes du Royaume du Cambodge en fournissant une assistance technique spécialisée.

Transporteurs aériens de la République démocratique du Congo

- (36) Tous les transporteurs aériens certifiés en République démocratique du Congo font l'objet d'une interdiction d'exploitation au sein de l'UE et figurent à l'annexe A. La Commission a reçu des informations selon lesquelles les autorités compétentes de la République démocratique

du Congo ont délivré un certificat de transporteur aérien au transporteur aérien Congo Express. La Commission s'est adressée aux autorités compétentes de la République démocratique du Congo afin d'obtenir la confirmation de ces informations. Ces autorités n'ont pas répondu.

- (37) Dans la mesure où il n'est pas établi de changement dans la capacité des autorités compétentes de la République démocratique du Congo d'assurer la surveillance des transporteurs aériens titulaires d'une licence dans cet État conformément aux normes de sécurité applicables, il est estimé, sur la base des critères communs, que Congo Express doit être ajouté sur la liste de l'annexe A.

Transporteurs aériens de la République du Gabon

- (38) À la demande de la Commission, l'Agence européenne de la sécurité aérienne (AESA) a effectué une mission d'assistance technique en République du Gabon du 11 au 15 janvier 2010. Selon le rapport de cette mission, publié le 6 avril 2010, les autorités compétentes du Gabon (ANAC) s'emploient à remédier aux manquements constatés par l'OACI lors de l'audit qu'elle a réalisé en mai 2007 dans le cadre du programme universel d'évaluation de la surveillance de la sécurité. Toutefois, le rapport insiste également sur la nécessité de poursuivre le renforcement des capacités de l'ANAC en la dotant d'un budget suffisant et en continuant de recruter et de former des inspecteurs qualifiés, ainsi que sur la nécessité de poursuivre une surveillance stricte des transporteurs aériens titulaires d'une licence dans la République du Gabon. Le rapport comprend une feuille de route, établie avec l'ANAC, détaillant les mesures correctives nécessaires et utiles pour résoudre les problèmes relevés par l'OACI. Selon cette feuille de route, les mesures nécessaires ne devraient pas être réalisées avant le début de 2011.
- (39) À leur demande, les autorités compétentes du Gabon (ANAC) ont été entendues le 21 juin 2010 par le comité de la sécurité aérienne pour présenter les progrès déjà accomplis. L'ANAC a fait savoir que le cadre législatif est en cours de révision, celle-ci comprenant une réforme du code de l'aviation civile, dont l'adoption est prévue au plus tard le 31 décembre 2010, ainsi que la mise en place progressive d'un ensemble complet de règlements aéronautiques gabonais (RAG), qui entreront progressivement en vigueur d'ici à 2011. L'ANAC a fait état de nouveaux progrès dans le renforcement de ses capacités, avec le recrutement d'inspecteurs supplémentaires, dont 7 sont en cours de qualification. L'ANAC a également fait état de progrès dans la surveillance des transporteurs aériens et le contrôle de l'application des règles de sécurité en vigueur (RACAM), ainsi qu'il ressort de la suspension du CTA de SCD Aviation, prononcée le 16 octobre 2009, des avertissements adressés aux transporteurs aériens Air Service, Gabon Airlines, National Regional Transport, SN2AG et des amendes infligées aux compagnies Allegiance et Sky Gabon. Compte tenu du nombre et de la nature de certains manquements constatés, de nouvelles mesures d'exécution pourraient se révéler nécessaires dans l'hypothèse où les transporteurs aériens ne mettraient pas en œuvre les normes de sécurité applicables.

⁽¹⁾ Considérant (12) du règlement (CE) n° 1131/2008 du 14 novembre 2008, JO L 306 du 15.11.2009, p. 48.

- (40) La compagnie Afrijet Business Services, titulaire d'une licence au Gabon, a demandé à être entendue par le comité de la sécurité aérienne en vue d'obtenir la levée des restrictions actuelles imposées à l'exploitation de l'appareil de type Falcon 900B immatriculé TR-AFR, et a présenté une contribution écrite à cet effet. Elle a donné l'assurance que l'exploitation et l'entretien dudit appareil sont effectués conformément aux normes de sécurité applicables, ce que l'ANAC a confirmé. En conséquence, sur la base des critères communs, il est estimé qu'il n'y a pas lieu de restreindre les activités assurées par Afrijet Business Services avec l'appareil de type Falcon 900B immatriculé TR-AFR et que celui-ci doit être ajouté à la liste des appareils que le transporteur aérien est autorisé à exploiter dans l'UE conformément à l'annexe B.
- (41) Aucune preuve de la mise en œuvre intégrale de mesures correctives appropriées par les transporteurs aériens figurant sur la liste communautaire et par les autorités chargées de la surveillance réglementaire de ces transporteurs aériens n'a été transmise à la Commission à ce jour. Par conséquent, il est estimé, sur la base des critères communs, que ces transporteurs aériens doivent continuer à faire l'objet d'une interdiction d'exploitation (annexe A) ou de restrictions d'exploitation (annexe B) selon le cas.
- (42) La Commission se félicite des progrès réalisés dans la mise en œuvre du plan de mesures correctives visant à remédier aux manquements constatés par l'OACI et dans le renforcement des capacités des autorités compétentes du Gabon, et elle est disposée à leur prêter assistance, en effectuant notamment une mission sur place destinée à valider les résultats obtenus, une fois que le cadre législatif sera en place.
- Transporteurs aériens de la République d'Indonésie**
- (43) Les autorités compétentes de l'Indonésie (DGCA) ont fait savoir que des progrès considérables avaient été réalisés pour remédier à tous les manquements relevés par l'OACI dans son audit de février 2007 au titre du programme universel d'évaluation de la surveillance de la sécurité. La mission de coordination et de validation (ICVM) effectuée par l'OACI en août 2009 a confirmé l'existence de progrès substantiels, comme en témoigne le fait que l'absence de mise en œuvre effective des normes de l'OACI a été ramenée à un niveau de 20 %. Le 19 mars 2010, la DGCA informé l'OACI que les dernières mesures correctives avaient été menées à bien.
- (44) La DGCA a fourni des informations sur l'évolution de ses capacités de surveillance en matière de sécurité, annonçant notamment une nette augmentation de son budget en 2009 et 2010, le recrutement de 25 nouveaux inspecteurs d'exploitation et de 8 inspecteurs de la sécurité des cabines, complétés par une assistance technique importante apportée par l'OACI et les autorités de l'aviation civile de l'Australie et des Pays-Bas, qui a permis de poursuivre l'adaptation des règles de sécurité de l'aviation civile (CASR) et de renforcer la surveillance d'un plus grand nombre de transporteurs aériens.
- (45) Les autorités indonésiennes compétentes (DGCA) ont demandé à être entendues par le comité de la sécurité aérienne en vue d'obtenir la levée des restrictions actuelles imposées aux trois compagnies aériennes suivantes: Indonesia Air Asia, Metro Batavia et Lion Air. Elles ont soumis des contributions écrites et ont fait des exposés oraux le 22 juin 2010.
- (46) Les exposés d'Indonesia Air Asia et de la DGCA ont confirmé que ce transporteur aérien a fait l'objet d'une nouvelle certification le 30 septembre 2009 conformément aux CASR et est soumis à une surveillance appropriée de la part de la DGCA. Celle-ci a confirmé que ce transporteur aérien répond entièrement aux normes de sécurité applicables. Par conséquent, sur la base des critères communs, il est estimé que la compagnie Indonesia Air Asia doit être retirée de l'annexe A.
- (47) Les exposés de Metro Batavia et de la DGCA ont confirmé que ce transporteur aérien a également fait l'objet d'une nouvelle certification le 30 septembre 2009 conformément aux CASR et est soumis à une surveillance appropriée de la part de la DGCA. Celle-ci a confirmé que ce transporteur aérien répond entièrement aux normes de sécurité applicables. Par conséquent, sur la base des critères communs, il est estimé que la compagnie Metro Batavia doit être retirée de l'annexe A.
- (48) Il ressort des exposés de Lion Air que ce transporteur aérien, qui exploite actuellement une flotte de 50 appareils, a connu 2 accidents et 2 incidents graves depuis 2004. Le transporteur en question n'a cependant pas fourni d'informations suffisantes sur ces accidents et incidents et sur leurs causes, et il n'a pas davantage démontré que des mesures appropriées avaient été prises pour empêcher qu'ils ne se reproduisent, alors que sa flotte est appelée à se développer fortement au cours des prochaines années. De plus, il n'a pas été possible d'établir que la DGCA exerce une surveillance suffisante dans le domaine de l'exploitation, comme en témoigne l'absence de toute constatation effectuée au cours d'une bonne centaine d'inspections d'exploitation enregistrées en 2009 et 2010. En conséquence, sur la base des critères communs, il est estimé que le transporteur Lion Air doit être maintenu dans l'annexe A.
- (49) Aucune preuve de la mise en œuvre intégrale de mesures correctives appropriées par les autres transporteurs aériens figurant sur la liste communautaire n'a été transmise à la Commission à ce jour. C'est pourquoi, sur la base des critères communs, il est estimé que l'interdiction d'exploitation doit être maintenue pour ces transporteurs aériens (annexe A).

- (50) La Commission encourage les efforts et les progrès accomplis par les autorités indonésiennes compétentes pour remédier durablement aux manquements en matière de sécurité.

Transporteurs aériens des Philippines

- (51) Dans le droit fil du règlement (UE) n° 273/2010 ⁽¹⁾, la Commission a poursuivi activement ses consultations avec les autorités compétentes des Philippines (CAAP) sur les mesures prises par ces dernières afin d'améliorer la sécurité aérienne aux Philippines et le respect des normes de sécurité applicables.

- (52) Les autorités compétentes des Philippines (CAAP) ont fait savoir qu'elles ont lancé une série de mesures comprenant: une reformulation des règles et des réglementations de mise en œuvre actuelles, prévue pour la fin de 2010; la poursuite du renforcement des capacités de la CAAP grâce au transfert d'inspecteurs qualifiés travaillant actuellement pour l'OACI dans le cadre du projet d'assistance technique, qui doit être finalisé d'ici à la fin de 2010, et le recrutement de personnel supplémentaire; un nouvel audit et une nouvelle certification de tous les transporteurs aériens, y compris ceux qui avaient déjà été certifiés par la CAAP avant mars 2010; la mise en place de plans de surveillance continue pour tous les transporteurs aériens; le renforcement des mesures coercitives dans les cas où des manquements sont constatés en matière de sécurité.

- (53) La CAAP a fait savoir qu'elle a suspendu le 19 mars 2010 le certificat de transporteur aérien (CTA) de Pacific East Asia Cargo Airlines (PEAC), un transporteur qui avait poursuivi ses activités sans être dûment certifié par les autorités compétentes des Philippines.

- (54) Le 21 avril 2010 est survenu un accident mortel impliquant un aéronef de type Antonov 12BP immatriculé UP-AN216 figurant sur le CTA du transporteur aérien Interisland Airlines Inc., qui avait été certifié par la CAAP le 16 mars 2010. La CAAP, après avoir mené une enquête sur l'accident, a décidé le 23 avril 2010 de retirer le CTA d'Interisland Airlines Inc., qui a ensuite complètement cessé ses activités. Par conséquent, sur la base des critères communs, il est estimé que le transporteur Interisland Airlines Inc. doit être retiré de l'annexe A.

- (55) Le transporteur Philippines Airlines a été entendu, à sa demande, par le comité de la sécurité aérienne le 22 juin 2010, en vue de présenter les derniers progrès accomplis. Le transporteur aérien a confirmé avoir fait l'objet d'un audit approfondi en vue d'une nouvelle certification par la CAAP, avoir mené à bien toutes les mesures correctives et s'être vu délivrer un nouveau CTA le 17 juin 2010. Le processus de recertification s'étant conclu

récemment et les éléments s'y rapportant ayant été soumis tardivement, il n'a pas été possible de vérifier la situation sur place comme prévu.

- (56) Le transporteur Cebu Pacific Airlines a été entendu, à sa demande, par le comité de la sécurité aérienne le 22 juin 2010, en vue de présenter les derniers progrès accomplis. Le transporteur aérien a confirmé qu'il avait fait l'objet d'un audit approfondi en vue d'une nouvelle certification par la CAAP et que les mesures correctives nécessaires étaient en cours de mise en œuvre, plusieurs dossiers de constatations étant encore ouverts, bien qu'un nouveau CTA ait déjà été délivré le 7 juin 2010, assorti de restrictions opérationnelles excluant le transport de marchandises dangereuses et les approches de précision de catégorie II pour la flotte d'ATR-72. Cependant, en raison de la soumission tardive des éléments utiles et de l'existence de problèmes en suspens, il n'a pas été possible de vérifier la situation sur place comme prévu.

- (57) Le grave problème de sécurité que l'OACI a notifié à tous les États parties à la convention de Chicago après son audit USOAP effectué aux Philippines en octobre 2009 et qui affecte la surveillance de la sécurité des transporteurs titulaires d'une licence aux Philippines ⁽²⁾ reste en suspens. La CAAP a fait savoir qu'elle a soumis à l'OACI un plan de mesures global afin de remédier aux manquements relevés par cette organisation. Elle n'a cependant pas communiqué ce plan de mesures correctives et l'évaluation qu'en a faite l'OACI. La CAAP a également fait savoir que les Philippines ne seront pas en mesure de solliciter une révision de leur classement actuel auprès de la US FAA avant le quatrième trimestre de 2010.

- (58) La Commission salue les efforts déployés par les autorités compétentes pour réformer le système de l'aviation civile aux Philippines. Cependant, en attendant que des mesures correctives adéquates soient effectivement mises en œuvre pour remédier aux manquements constatés par la US FAA et l'OACI, il est estimé, sur la base des critères communs, que les autorités compétentes des Philippines ne sont toujours pas, à ce stade, en mesure de mettre en œuvre et de faire respecter efficacement les normes de sécurité pertinentes par tous les transporteurs aériens placés sous leur contrôle réglementaire. Par conséquent, sur la base des critères communs, il est estimé que tous les transporteurs aériens certifiés aux Philippines, sauf Interisland Airlines Inc., doivent être maintenus à l'annexe A.

- (59) La Commission reste disposée à appuyer les efforts des Philippines en effectuant une mission d'évaluation en étroite collaboration avec l'OACI, avec la participation des États membres et de l'Agence européenne de la sécurité aérienne, si possible avant la prochaine réunion du comité de la sécurité aérienne, pour faire le point sur les progrès accomplis par la CAAP ainsi que les performances des transporteurs en matière de sécurité.

⁽¹⁾ Considérants (74) à (87) du règlement (UE) n° 273/2010 du 30 mars 2010, JO L 84 du 31.3.2010, p. 33.

⁽²⁾ Constatation OPS/01 de l'OACI.

Iran Air

- (60) Conformément au règlement (UE) n° 273/2010 ⁽¹⁾, la Commission, assistée par l'Agence européenne de la sécurité aérienne et avec l'appui des États membres, a effectué une mission d'évaluation de la sécurité en République islamique d'Iran entre le 29 mai et le 3 juin 2010 afin de vérifier si les mesures annoncées par les autorités compétentes (CAO-IRI) et Iran Air ont été mises en œuvre de manière satisfaisante.
- (61) Au cours de la mission, la CAO-IRI a pu apporter la preuve de l'existence d'un système de surveillance dans le domaine des opérations aériennes qui satisfait au but du document 8335 de l'OACI - Manuel des procédures d'inspection, d'autorisation et de surveillance continue de l'exploitation. Par ailleurs, l'autorité avait également corrigé une faiblesse relevée précédemment dans ses procédures de suivi des audits en adoptant un système de classement des constatations à trois niveaux permettant un traitement immédiat des problèmes de sécurité urgents. Enfin, elle a montré qu'elle avait pris des mesures pour s'attaquer aux problèmes de sécurité associés aux transporteurs iraniens en général et à Iran Air en particulier.
- (62) Toutefois, dans le domaine de la navigabilité et de l'entretien, plusieurs faiblesses patentes ont été observées en ce qui concerne la surveillance d'Iran Air par la CAO-IRI, parmi lesquelles l'absence d'examen détaillé des programmes d'entretien et des listes minimales d'équipements, empêchant par là même la détection d'erreurs commises par le transporteur aérien.
- (63) En outre, la CAO-IRI n'a pas été en mesure de fournir de liste consolidée des incidents survenus lors des vols assurés par Iran Air et, partant, d'apprécier les performances globales du transporteur aérien sur le plan de la sécurité. Elle a néanmoins pu démontrer qu'elle avait mené des enquêtes approfondies sur tous les incidents importants et formulé des recommandations.
- (64) La mission de vérification a permis de constater la grande détermination de la CAO-IRI à adopter des techniques modernes de gestion de la sécurité et de mesurer les progrès sensibles accomplis au cours des six derniers mois. L'équipe a également observé l'approche ouverte, coopérative et constructive dont a fait preuve la CAO-IRI pour corriger les insuffisances relevées dans leurs procédures.
- (65) En ce qui concerne Iran Air, le rapport révèle des manquements importants dans la gestion de la navigabilité et de l'entretien. Des erreurs élémentaires avaient notamment été commises dans les programmes d'entretien, donnant lieu à des omissions importantes dans les programmes relatifs aux équipements de sécurité sur la flotte d'Airbus A-320 et l'avion-cargo Boeing 747-200. Par ailleurs, le système d'entretien pour la flotte d'Airbus A-320 n'a pas permis de rectifier dans les délais prévus les points qui avaient été remis à plus tard. De plus, aucun suivi des données de vol n'était assuré pour la flotte d'Airbus A-320, et le niveau de collecte des données pour les autres flottes était très faible. Enfin, il ressort du rapport que la compagnie n'assure pas les tâches essentielles en ce qui concerne le maintien de la navigabilité de ses aéronefs. Ce constat s'impose particulièrement dans la gestion des appareils de type Airbus A320 et Boeing 727 et 747.
- (66) Le rapport signale cependant des améliorations manifestes dans le système de gestion de la qualité et les processus de gestion de la sécurité d'Iran Air, notamment en ce qui concerne l'utilisation de la méthodologie LOSA (*Line Oriented Safety Audit*) et la mise en place d'un «haut conseil de la sécurité», présidé par le directeur général et chargé de la coordination et de la surveillance des activités visant à mettre en œuvre des normes de sécurité rigoureuses dans les services opérationnels. Il prend acte également de l'approche ouverte et coopérative adoptée pour corriger les faiblesses relevées en matière de sécurité et de la volonté du transporteur aérien de se tourner vers des techniques modernes de gestion de la sécurité.
- (67) Iran Air a exposé ses vues au comité de la sécurité aérienne et a fourni les détails d'un plan de mesures correctives visant à donner suite aux observations formulées à l'occasion de la mission sur place.
- (68) Les résultats des inspections au sol effectuées par les États membres au titre du programme SAFA au cours des 14 derniers mois font apparaître une amélioration régulière des performances; toutefois, les résultats concernant les appareils A-320 sont sensiblement moins bons que pour les autres appareils du transporteur aérien.
- (69) Compte tenu des carences constatées en matière de maintien de la navigabilité et d'entretien, ainsi que des résultats des inspections SAFA, il est estimé que, sur la base des critères communs, l'exploitation de l'ensemble des appareils de type A-320, Boeing B-727, Boeing B-747 série 100, Boeing B-747 série 200 et Boeing B-747-SP figurant sur le CTA du transporteur aérien ne doit pas être autorisée dans l'Union européenne et que, par conséquent, ces appareils doivent figurer sur la liste de l'annexe B. Le transporteur aérien doit être autorisé à exploiter des vols à destination de l'Union européenne à condition que ses activités soient strictement limitées à leur niveau actuel (fréquences et destinations) avec les appareils dont l'annexe B permet l'exploitation.
- (70) La Commission continuera de surveiller étroitement les performances d'Iran Air. Cependant, compte tenu de la situation actuelle en ce qui concerne la surveillance exercée par les autorités iraniennes compétentes, le comité de la sécurité aérienne invite la Commission à intensifier ses consultations avec ces autorités en vue de trouver des solutions durables aux manquements constatés en matière de sécurité, et la Commission demande à la CAO-IRI de transmettre des rapports mensuels sur la vérification de la mise en œuvre du plan de mesures correctives et de fournir des informations sur toutes les activités de surveillance dans le domaine du maintien de la navigabilité, de l'entretien et de l'exploitation effectuées par la CAO-IRI à l'égard d'Iran Air.

⁽¹⁾ Considérant (49) du règlement (UE) n° 273/2010 du 30 mars 2010, JO L 84 du 31.3.2010, p. 29.

(71) Les États membres continueront à contrôler le respect effectif par Iran Air des normes de sécurité applicables en accordant la priorité aux inspections au sol à effectuer sur les aéronefs de ce transporteur en vertu du règlement (CE) n° 351/2008.

Transporteurs aériens de la Fédération de Russie

(72) Les autorités compétentes de la Fédération de Russie ont informé le comité de la sécurité aérienne, au cours de sa réunion du 22 juin 2010, qu'elles avaient pris une série de mesures visant à améliorer la surveillance exercée sur certains transporteurs aériens à la suite d'informations reçues par la Commission le 6 mai concernant un nombre croissant de manquements relevés lors d'inspections au sol et ayant une incidence sur la sécurité.

(73) Elles ont notamment communiqué leur décision de ne plus autoriser le transporteur aérien YAK Service à exploiter de vols à destination de l'espace aérien des États de la CEAC à partir du 18 mai 2010. Toutefois, dans l'hypothèse où ladite décision ne serait pas mise à exécution, la Commission se réserve le droit de prendre les mesures qui s'imposent à l'égard de ce transporteur aérien conformément au règlement (CE) n° 2111/2005.

(74) Comme lors des mises à jour précédentes du règlement (CE) n° 474/2006, les autorités compétentes de la Fédération de Russie ont également informé le comité de la sécurité aérienne que, dans le cadre d'un processus de surveillance continue de la navigabilité des appareils figurant sur leur registre, elles ont modifié leur décision du 25 avril 2008 interdisant l'exploitation à destination de l'Union européenne d'aéronefs inscrits sur le CTA de 13 transporteurs aériens russes. Ces aéronefs n'étaient pas équipés pour effectuer des vols internationaux selon les normes de l'OACI (absence d'équipement TAWS/E-GPWS) et/ou leur certificat de navigabilité avait expiré et/ou n'avait pas été renouvelé. Le comité de la sécurité aérienne a donc reçu une liste de tous les appareils exploités sur CTA en Russie, ainsi que l'équipement dont ils sont munis. Compte tenu de ces informations, les appareils suivants font l'objet d'une interdiction d'exploitation à destination, à l'intérieur et au départ de l'Union européenne parce qu'ils ne possèdent pas l'équipement requis par l'annexe 6 de l'OACI:

a) Aircompany Yakutia: Antonov AN-140: RA-41250; AN-24RV: RA-46496, RA-46665, RA-47304, RA-47352, RA-47353, RA-47360; AN-26: RA-26660; AN-24-RB: RA-46470, RA-46496, RA-46510, RA-46665, RA-47304, RA-47352, RA-47353, RA-47360, RA-47363.

b) Atlant Soyuz: les appareils Tupolev TU-154M: RA-85672 et RA-85682 sont tous deux exploités actuellement par d'autres transporteurs aériens certifiés dans la Fédération de Russie.

c) Gazpromavia: Tupolev TU-154M: RA-85625 et RA-85774; Yakovlev Yak-40: RA-87511 et RA-88186; Yak-40K: RA-21505, RA-98109 et RA-88300; Yak-42D: RA-42437; tous les hélicoptères (22) Kamov Ka-26 (immatriculation inconnue); tous les hélicoptères

(49) Mi-8 (immatriculation inconnue); tous les hélicoptères (11) Mi-171 (immatriculation inconnue); tous les hélicoptères (8) Mi-2 (immatriculation inconnue); l'hélicoptère (1) EC-120B: RA-04116.

d) Kavminvodyavia: Tupolev TU-154B: RA-85494 et RA-85457.

e) Krasnoyarsky Airlines: l'appareil de type TU-154M immatriculé RA-85682, précédemment inscrit sur le CTA de Krasnoyarsky Airlines qui a été retiré en 2009, est maintenant exploité par un autre transporteur aérien certifié dans la Fédération de Russie.

f) Kuban Airlines: Yakovlev Yak-42: RA-42331, RA-42336, RA-42350, RA-42538, et RA-42541.

g) Orenburg Airlines: Tupolev TU-154B: RA-85602; tous les TU-134 (immatriculation inconnue); tous les Antonov An-24 (immatriculation inconnue); tous les An-2 (immatriculation inconnue); tous les hélicoptères Mi-2 (immatriculation inconnue); tous les hélicoptères Mi-8 (immatriculation inconnue).

h) Siberia Airlines: Tupolev – pas d'appareils.

i) Tatarstan Airlines: Yakovlev Yak-42D: RA-42374, RA-42433; tous les Tupolev TU-134A, y compris: RA-65065 et RA-65102; tous les Antonov AN-24RV, y compris: RA-46625 et RA-47818; les appareils de type AN24RV immatriculés RA-46625 et RA-47818 sont maintenant exploités par un autre transporteur russe.

j) Ural Airlines: Tupolev TU-154B: RA-85508 (les appareils RA-85319, RA-85337, RA-85357, RA-85375, RA-85374 et RA-85432 ne sont actuellement pas exploités pour des raisons financières).

k) UTair: Tupolev TU-154M: RA-85733, RA-85755, RA-85806, RA-85820; tous les appareils (25) TU-134: RA-65024, RA-65033, RA-65127, RA-65148, RA-65560, RA-65572, RA-65575, RA-65607, RA-65608, RA-65609, RA-65611, RA-65613, RA-65616, RA-65620, RA-65622, RA-65728, RA-65755, RA-65777, RA-65780, RA-65793, RA-65901, RA-65902, et RA-65977; les appareils RA-65143 et RA-65916 sont exploités par un autre transporteur russe; tous les appareils (1) TU-134B: RA-65726; tous les appareils (10) Yakovlev Yak-40: RA-87348 (n'est actuellement pas exploité pour des raisons financières), RA-87907, RA-87941, RA-87997, RA-88209, RA-88227 et RA-88280; tous les hélicoptères Mil-26: (immatriculation inconnue); tous les hélicoptères Mil-10: (immatriculation inconnue); tous les hélicoptères Mil-8 (immatriculation inconnue); tous les hélicoptères AS-355 (immatriculation inconnue); tous les hélicoptères BO-105 (immatriculation inconnue); l'appareil de type AN-24B: RA-46388, les appareils RA-46267 et RA-47289 et les appareils de type AN-24RV RA-46509, RA-46519 et RA-47800 sont exploités par un autre transporteur russe.

- l) Rossija (STC Russia): Tupolev TU-134: RA-65979, les appareils RA-65904, RA-65905, RA-65911, RA-65921 et RA-65555 sont exploités par un autre transporteur russe; l'appareil Ilyushin IL-18: RA-75454 est exploité par un autre transporteur russe; les appareils Yakovlev Yak-40: RA-87203, RA-87968, RA-87971, RA-87972 et RA-88200 sont exploités par un autre transporteur russe.
- (75) Afin de renforcer la coopération avec la Commission et les États membres, le comité de la sécurité aérienne a demandé aux autorités compétentes de la Fédération de Russie de désigner un point de contact central pour toutes les communications avec les membres du comité de la sécurité aérienne sur les questions relatives aux résultats des inspections au sol dont font l'objet les transporteurs aériens russes dans les aéroports de l'UE et les transporteurs aériens de l'UE dans les aéroports dans la Fédération de Russie; le comité les a aussi invitées à tendre à plus de transparence en pratiquant l'échange de données en matière de sécurité.
- (76) De plus, dans le cadre d'une coopération renforcée et dans un souci de sécurité juridique et d'application correcte des mesures d'exclusion prises à l'encontre des transporteurs aériens et des appareils non conformes aux normes de sécurité applicables, il a été convenu que les autorités compétentes de la Fédération de Russie ainsi que la Commission et les États membres réexamineront avant la prochaine réunion du comité de la sécurité aérienne la décision commune de la Commission européenne et de ces autorités du 24 avril 2008. Le comité de la sécurité aérienne a accepté d'évaluer les progrès réalisés lors de sa prochaine réunion et, le cas échéant, de demander à la Commission de présenter les mesures nécessaires dans le cadre du règlement (CE) n° 2111/2005.
- (77) Dans l'intervalle, les États membres continueront de s'assurer du respect effectif des normes de sécurité applicables en accordant la priorité aux inspections au sol à

effectuer sur les appareils de ce transporteur conformément au règlement (CE) n° 351/2008 de manière à augmenter le nombre d'inspections pratiquées sur les transporteurs aériens russes et de recueillir les éléments nécessaires à une réévaluation de leurs performances au cours de la prochaine réunion du comité de la sécurité aérienne qui doit avoir lieu en novembre 2010.

Considérations générales concernant les autres transporteurs figurant aux annexes A et B

- (78) Aucune preuve de la mise en œuvre intégrale de mesures correctives appropriées par les autres transporteurs aériens figurant sur la liste de l'UE mise à jour le 30 mars 2010 et par les autorités chargées de la surveillance réglementaire de ces transporteurs aériens n'a été transmise à la Commission à ce jour malgré les demandes spécifiques de cette dernière. Par conséquent, il est estimé, sur la base des critères communs, que ces transporteurs aériens doivent continuer à faire l'objet d'une interdiction d'exploitation (annexe A) ou de restrictions d'exploitation (annexe B) selon le cas.
- (79) Les mesures prévues dans le présent règlement sont conformes à l'avis du comité de la sécurité aérienne,

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 A du présent règlement.
2. L'annexe B est remplacée par le texte figurant à l'annexe B du présent règlement.

Article 2

Le présent règlement entre en vigueur le jour qui suit 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 5 juillet 2010.

*Par la Commission,
au nom du président,
Dacian CIOLOȘ
Membre de la Commission*

ANNEXE A

LISTE DES TRANSPORTEURS AÉRIENS FAISANT L'OBJET D'UNE INTERDICTION D'EXPLOITATION GÉNÉRALE DANS L'UNION EUROPÉENNE ⁽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 de la compagnie aérienne	État du transporteur
ARIANA AFGHAN AIRLINES	AOC 009	AFG	Afghanistan
BLUE WING AIRLINES	SRBWA-01/2002	BWI	Suriname
SIEM REAP AIRWAYS INTERNATIONAL	AOC/013/00	SRH	Royaume du Cambodge
SILVERBACK CARGO FREIGHTERS	Inconnu	VRB	République du Rwanda
Tous les transporteurs aériens certifiés par les autorités de l'Angola responsables de la surveillance réglementaire (à l'exception de TAAG Angola Airlines qui figure à l'annexe B), à savoir:			République d'Angola
AEROJET	015	Inconnu	République d'Angola
AIR26	004	DCD	République d'Angola
AIR GEMINI	002	GLL	République d'Angola
AIR GICANGO	009	Inconnu	République d'Angola
AIR JET	003	MBC	République d'Angola
AIR NAVE	017	Inconnu	République d'Angola
ALADA	005	RAD	République d'Angola
ANGOLA AIR SERVICES	006	Inconnu	République d'Angola
DIEXIM	007	Inconnu	République d'Angola
GIRA GLOBO	008	GGL	République d'Angola
HELIANG	010	Inconnu	République d'Angola
HELIMALONGO	011	Inconnu	République d'Angola
MAVEWA	016	Inconnu	République d'Angola
PHA	019	Inconnu	République d'Angola
RUI & CONCEICAO	012	Inconnu	République d'Angola
SAL	013	Inconnu	République d'Angola
SERVISAIR	018	Inconnu	République d'Angola
SONAIR	014	SOR	République d'Angola
Tous les transporteurs aériens certifiés par les autorités du Bénin responsables de la surveillance réglementaire, à savoir:		—	République du Bénin
AERO BENIN	PEA No 014/ MDCTTTATP-PR/ANAC/ DEA/SCS	Inconnu	République du Bénin

⁽¹⁾ Les transporteurs aériens figurant à l'annexe A pourraient 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, 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 de la compagnie aérienne	État du transporteur
AFRICA AIRWAYS	Inconnu	AFF	République du Bénin
ALAFIA JET	PEA No 014/ANAC/ MDCTTTATP-PR/DEA/SCS	Non disponible	République du Bénin
BENIN GOLF AIR	PEA No 012/MDCTTP-PR/ ANAC/DEA/SCS.	Inconnu	République du Bénin
BENIN LITTORAL AIRWAYS	PEA No 013/ MDCTTTATP-PR/ANAC/ DEA/SCS.	LTL	République du Bénin
COTAIR	PEA No 015/ MDCTTTATP-PR/ANAC/ DEA/SCS.	COB	République du Bénin
ROYAL AIR	PEA No 11/ANAC/ MDCTTP-PR/DEA/SCS	BNR	République du Bénin
TRANS AIR BENIN	PEA No 016/ MDCTTTATP-PR/ANAC/ DEA/SCS	TNB	République du Bénin
Tous les transporteurs aériens certifiés par les autorités de la République du Congo responsables de la surveillance réglementaire, à savoir:			République du Congo
AERO SERVICE	RAC06-002	RSR	République du Congo
EQUAFLIGHT SERVICES	RAC 06-003	EKA	République du Congo
SOCIETE NOUVELLE AIR CONGO	RAC 06-004	Inconnu	République du Congo
TRANS AIR CONGO	RAC 06-001	Inconnu	République du Congo
Tous les transporteurs aériens certifiés par les autorités de la République démocratique du Congo (RDC) responsables de la surveillance réglementaire, à savoir:		—	République démocratique du Congo (RDC)
AFRICAN AIR SERVICES COMMUTER	409/CAB/MIN/TVC/051/ 09	Inconnu	République démocratique du Congo (RDC)
AIR KASAI	409/CAB/MIN/TVC/036/ 08	Inconnu	République démocratique du Congo (RDC)
AIR KATANGA	409/CAB/MIN/TVC/031/ 08	Inconnu	République démocratique du Congo (RDC)
AIR TROPIQUES	409/CAB/MIN/TVC/029/ 08	Inconnu	République démocratique du Congo (RDC)
BLUE AIRLINES	409/CAB/MIN/TVC/028/ 08	BUL	République démocratique du Congo (RDC)
BRAVO AIR CONGO	409/CAB/MIN/TC/0090/ 2006	BRV	République démocratique du Congo (RDC)
BUSINESS AVIATION	409/CAB/MIN/TVC/048/ 09	Inconnu	République démocratique du Congo (RDC)
BUSY BEE CONGO	409/CAB/MIN/TVC/052/ 09	Inconnu	République démocratique du Congo (RDC)
CETRACA AVIATION SERVICE	409/CAB/MIN/TVC/026/ 08	CER	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 de la compagnie aérienne	État du transporteur
CHC STELLAVIA	409/CAB/MIN/TC/0050/2006	Inconnu	République démocratique du Congo (RDC)
CONGO EXPRESS	409/CAB/MIN/TVC/083/2009	EXY	République démocratique du Congo (RDC)
COMPAGNIE AFRICAINE D'AVIATION (CAA)	409/CAB/MIN/TVC/035/08	Inconnu	République démocratique du Congo (RDC)
DOREN AIR CONGO	409/CAB/MIN/TVC/0032/08	Inconnu	République démocratique du Congo (RDC)
ENTREPRISE WORLD AIRWAYS (EWA)	409/CAB/MIN/TVC/003/08	EWS	République démocratique du Congo (RDC)
FILAIR	409/CAB/MIN/TVC/037/08	Inconnu	République démocratique du Congo (RDC)
GALAXY KAVATSI	409/CAB/MIN/TVC/027/08	Inconnu	République démocratique du Congo (RDC)
GILEMBE AIR SOUTENANCE (GISAIR)	409/CAB/MIN/TVC/053/09	Inconnu	République démocratique du Congo (RDC)
GOMA EXPRESS	409/CAB/MIN/TC/0051/2006	Inconnu	République démocratique du Congo (RDC)
GOMAIR	409/CAB/MIN/TVC/045/09	Inconnu	République démocratique du Congo (RDC)
HEWA BORA AIRWAYS (HBA)	409/CAB/MIN/TVC/038/08	ALX	République démocratique du Congo (RDC)
INTERNATIONAL TRANS AIR BUSINESS (ITAB)	409/CAB/MIN/TVC/033/08	Inconnu	République démocratique du Congo (RDC)
KIN AVIA	409/CAB/MIN/TVC/042/09	Inconnu	République démocratique du Congo (RDC)
LIGNES AÉRIENNES CONGOLAISES (LAC)	Signature ministérielle (ordonnance n° 78/205)	LCG	République démocratique du Congo (RDC)
MALU AVIATION	409/CAB/MIN/TVC/04008	Inconnu	République démocratique du Congo (RDC)
MANGO AVIATION	409/CAB/MIN/TVC/034/08	Inconnu	République démocratique du Congo (RDC)
SAFE AIR COMPANY	409/CAB/MIN/TVC/025/08	Inconnu	République démocratique du Congo (RDC)
SERVICES AIR	409/CAB/MIN/TVC/030/08	Inconnu	République démocratique du Congo (RDC)
SWALA AVIATION	409/CAB/MIN/TVC/050/09	Inconnu	République démocratique du Congo (RDC)
TMK AIR COMMUTER	409/CAB/MIN/TVC/044/09	Inconnu	République démocratique du Congo (RDC)
TRACEP CONGO AVIATION	409/CAB/MIN/TVC/046/09	Inconnu	République démocratique du Congo (RDC)
TRANS AIR CARGO SERVICES	409/CAB/MIN/TVC/024/08	Inconnu	République démocratique du Congo (RDC)
WIMBI DIRA AIRWAYS	409/CAB/MIN/TVC/039/08	WDA	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 de la compagnie aérienne	État du transporteur
ZAABU INTERNATIONAL	409/CAB/MIN/TVC/049/09	Inconnu	République démocratique du Congo (RDC)
Tous les transporteurs aériens certifiés par les autorités de Djibouti responsables de la surveillance réglementaire, à savoir:			Djibouti
DAALLO AIRLINES	Inconnu	DAO	Djibouti
Tous les transporteurs aériens certifiés par les autorités de Guinée équatoriale responsables de la surveillance réglementaire, à savoir:			Guinée équatoriale
CRONOS AIRLINES	Inconnu	Inconnu	Guinée équatoriale
CEIBA INTERCONTINENTAL	Inconnu	CEL	Guinée équatoriale
EGAMS	Inconnu	EGM	Guinée équatoriale
EUROGUINEANA DE AVIACION Y TRANSPORTES	2006/001/MTTCT/DGAC/SOPS	EUG	Guinée équatoriale
GENERAL WORK AVIACION	002/ANAC	Non disponible	Guinée équatoriale
GETRA - GUINEA ECUATORIAL DE TRANSPORTES AEREOS	739	GET	Guinée équatoriale
GUINEA AIRWAYS	738	Non disponible	Guinée équatoriale
STAR EQUATORIAL AIRLINES	Inconnu	Inconnu	Guinée équatoriale
UTAGE – UNION DE TRANSPORT AEREO DE GUINEA ECUATORIAL	737	UTG	Guinée équatoriale
Tous les transporteurs aériens certifiés par les autorités de l'Indonésie responsables de la surveillance réglementaire (à l'exception de Garuda Indonesia, d'Airfast Indonesia, de Mandala Airlines, d'Ekspres Transportasi Antarbenua, d'Indonesia Air Asia et de Metro Batavia), à savoir:			République d'Indonésie
AIR PACIFIC UTAMA	135-020	Inconnu	République d'Indonésie
ALFA TRANS DIRGANTATA	135-012	Inconnu	République d'Indonésie
ASCO NUSA AIR	135-022	Inconnu	République d'Indonésie
ASI PUDJIASTUTI	135-028	Inconnu	République d'Indonésie
AVIASTAR MANDIRI	135-029	Inconnu	République d'Indonésie
CARDIG AIR	121-013	Inconnu	République d'Indonésie
DABI AIR NUSANTARA	135-030	Inconnu	République d'Indonésie
DERAYA AIR TAXI	135-013	DRY	République d'Indonésie
DERAZONA AIR SERVICE	135-010	DRZ	République d'Indonésie
DIRGANTARA AIR SERVICE	135-014	DIR	République d'Indonésie
EASTINDO	135-038	Inconnu	République d'Indonésie
GATARI AIR SERVICE	135-018	GHS	République d'Indonésie
INDONESIA AIR TRANSPORT	135-034	IDA	République d'Indonésie

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 de la compagnie aérienne	État du transporteur
INTAN ANGKASA AIR SERVICE	135-019	Inconnu	République d'Indonésie
JOHNLIN AIR TRANSPORT	135-043	Inconnu	République d'Indonésie
KAL STAR	121-037	KLS	République d'Indonésie
KARTIKA AIRLINES	121-003	KAE	République d'Indonésie
KURA-KURA AVIATION	135-016	KUR	République d'Indonésie
LION MENTARI AIRLINES	121-010	LNI	République d'Indonésie
MANUNGGAL AIR SERVICE	121-020	Inconnu	République d'Indonésie
MEGANTARA	121-025	MKE	République d'Indonésie
MERPATI NUSANTARA AIRLINES	121-002	MNA	République d'Indonésie
MIMIKA AIR	135-007	Inconnu	République d'Indonésie
NATIONAL UTILITY HELICOPTER	135-011	Inconnu	République d'Indonésie
NUSANTARA AIR CHARTER	121-022	Inconnu	République d'Indonésie
NUSANTARA BUANA AIR	135-041	Inconnu	République d'Indonésie
NYAMAN AIR	135-042	Inconnu	République d'Indonésie
PELITA AIR SERVICE	121-008	PAS	République d'Indonésie
PENERBANGAN ANGKASA SEMESTA	135-026	Inconnu	République d'Indonésie
PURA WISATA BARUNA	135-025	Inconnu	République d'Indonésie
REPUBLIC EXPRESS AIRLINES	121-040	RPH	République d'Indonésie
RIAU AIRLINES	121-016	RIU	République d'Indonésie
SAMPOERNA AIR NUSANTARA	135-036	SAE	République d'Indonésie
SAYAP GARUDA INDAH	135-004	Inconnu	République d'Indonésie
SKY AVIATION	135-044	Inconnu	République d'Indonésie
SMAC	135-015	SMC	République d'Indonésie
SRIWIJAYA AIR	121-035	SJY	République d'Indonésie
SURVEI UDARA PENAS	135-006	Inconnu	République d'Indonésie
TRANSWISATA PRIMA AVIATION	135-021	Inconnu	République d'Indonésie
TRAVEL EXPRESS AVIATION SERVICE	121-038	XAR	République d'Indonésie
TRAVIRA UTAMA	135-009	Inconnu	République d'Indonésie
TRI MG INTRA ASIA AIRLINES	121-018	TMG	République d'Indonésie
TRIGANA AIR SERVICE	121-006	TGN	République d'Indonésie
UNINDO	135-040	Inconnu	République d'Indonésie
WING ABADI AIRLINES	121-012	WON	République d'Indonésie

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 de la compagnie aérienne	État du transporteur
Tous les transporteurs aériens certifiés par les autorités du Kazakhstan responsables de la surveillance réglementaire (à l'exception d'Air Astana qui figure à l'annexe B), à savoir:			République du Kazakhstan
AERO AIR COMPANYY	Inconnu	Inconnu	République du Kazakhstan
AEROPRAKT KZ	Inconnu	APK	République du Kazakhstan
AIR ALMATY	AK-0331-07	LMY	République du Kazakhstan
AIR COMPANYY KOKSHETAU	AK-0357-08	KRT	République du Kazakhstan
AIR DIVISION OF EKA	Inconnu	Inconnu	République du Kazakhstan
AIR FLAMINGO	Inconnu	Inconnu	République du Kazakhstan
AIR TRUST AIRCOMPANY	Inconnu	Inconnu	République du Kazakhstan
AK SUNKAR AIRCOMPANY	Inconnu	AKS	République du Kazakhstan
ALMATY AVIATION	Inconnu	LMT	République du Kazakhstan
ARKHABAY	Inconnu	KEK	République du Kazakhstan
ASIA CONTINENTAL AIRLINES	AK-0345-08	CID	République du Kazakhstan
ASIA CONTINENTAL AVIALINES	AK-0371-08	RRK	République du Kazakhstan
ASIA WINGS	AK-0390-09	AWA	République du Kazakhstan
ASSOCIATION OF AMATEUR PILOTS OF KAZAKHSTAN	Inconnu	Inconnu	République du Kazakhstan
ATMA AIRLINES	AK-0372-08	AMA	République du Kazakhstan
ATYRAU AYE JOLY	AK-0321-07	JOL	République du Kazakhstan
AVIA-JAYNAR	Inconnu	Inconnu	République du Kazakhstan
BEYBARS AIRCOMPANY	Inconnu	Inconnu	République du Kazakhstan
BERKUT AIR/BEK AIR	AK-0311-07	BKT/BEK	République du Kazakhstan
BERKUT KZ	Inconnu	Inconnu	République du Kazakhstan
BURUNDAYAVIA AIRLINES	AK-0374-08	BRY	République du Kazakhstan
COMLUX	AK-0352-08	KAZ	République du Kazakhstan
DETA AIR	AK-0344-08	DET	République du Kazakhstan
EAST WING	AK-0332-07	EWZ	République du Kazakhstan
EASTERN EXPRESS	AK-0358-08	LIS	République du Kazakhstan
EURO-ASIA AIR	AK-0384-09	EAK	République du Kazakhstan
EURO-ASIA AIR INTERNATIONAL	Inconnu	KZE	République du Kazakhstan
FENIX	Inconnu	Inconnu	République du Kazakhstan
FLY JET KZ	AK-0391-09	FJK	République du Kazakhstan
IJT AVIATION	AK-0335-08	DVB	République du Kazakhstan
INVESTAVIA	AK-0342-08	TLG	République du Kazakhstan

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 de la compagnie aérienne	État du transporteur
IRTYSH AIR	AK-0381-09	MZA	République du Kazakhstan
JET AIRLINES	AK-0349-09	SOZ	République du Kazakhstan
JET ONE	AK-0367-08	JKZ	République du Kazakhstan
KAZAIR JET	AK-0387-09	KEJ	République du Kazakhstan
KAZAIRTRANS AIRLINE	AK-0347-08	KUY	République du Kazakhstan
KAZAIRWEST	Inconnu	Inconnu	République du Kazakhstan
KAZAVIA	Inconnu	KKA	République du Kazakhstan
KAZAVIASPAS	Inconnu	KZS	République du Kazakhstan
KOKSHETAU	AK-0357-08	KRT	République du Kazakhstan
MEGA AIRLINES	AK-0356-08	MGK	République du Kazakhstan
MIRAS	AK-0315-07	MIF	République du Kazakhstan
NAVIGATOR	Inconnu	Inconnu	République du Kazakhstan
ORLAN 2000 AIRCOMPANY	Inconnu	KOV	République du Kazakhstan
PANKH CENTER KAZAKHSTAN	Inconnu	Inconnu	République du Kazakhstan
PRIME AVIATION	Inconnu	Inconnu	République du Kazakhstan
SALEM AIRCOMPANY	Inconnu	KKS	République du Kazakhstan
SAMAL AIR	Inconnu	SAV	République du Kazakhstan
SAYAKHAT AIRLINES	AK-0359-08	SAH	République du Kazakhstan
SEMEYAVIA	Inconnu	SMK	République du Kazakhstan
SCAT	AK-0350-08	VSV	République du Kazakhstan
SKYBUS	AK-0364-08	BYK	République du Kazakhstan
SKYJET	AK-0307-09	SEK	République du Kazakhstan
SKYSERVICE	Inconnu	Inconnu	République du Kazakhstan
TYAN SHAN	Inconnu	Inconnu	République du Kazakhstan
UST-KAMENOGORSK	AK-0385-09	UCK	République du Kazakhstan
ZHETYSU AIRCOMPANY	Inconnu	JTU	République du Kazakhstan
ZHERSU AVIA	Inconnu	RZU	République du Kazakhstan
ZHEZKAZGANAIR	Inconnu	Inconnu	République du Kazakhstan
Tous les transporteurs aériens certifiés par les autorités de la République kirghize responsables de la surveillance réglementaire, à savoir:			République kirghize
AIR MANAS	17	MBB	République kirghize
ASIAN AIR	Inconnu	AAZ	République kirghize
AVIA TRAFFIC COMPANY	23	AVJ	République kirghize

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 de la compagnie aérienne	État du transporteur
AEROSTAN (EX BISTAIR-FEZ BISHKEK)	08	BSC	République kirghize
CLICK AIRWAYS	11	CGK	République kirghize
DAMES	20	DAM	République kirghize
EASTOK AVIA	15	EEA	République kirghize
GOLDEN RULE AIRLINES	22	GRS	République kirghize
ITEK AIR	04	IKA	République kirghize
KYRGYZ TRANS AVIA	31	KTC	République kirghize
KYRGYZSTAN	03	LYN	République kirghize
KYRGYZSTAN AIRLINE	Inconnu	KGA	République kirghize
MAX AVIA	33	MAI	République kirghize
S GROUP AVIATION	6	SGL	République kirghize
SKY GATE INTERNATIONAL AVIATION	14	SGD	République kirghize
SKY WAY AIR	21	SAB	République kirghize
TENIR AIRLINES	26	TEB	République kirghize
TRAST AERO	05	TSJ	République kirghize
VALOR AIR	07	VAC	République kirghize
Tous les transporteurs aériens certifiés par les autorités du Liberia responsables de la surveillance réglementaire		—	Liberia
Tous les transporteurs aériens certifiés par les autorités de la République gabonaise responsables de la surveillance réglementaire (à l'exception de Gabon Airlines, d'Afrijet et de SN2AG qui figurent à l'annexe B), à savoir:			République gabonaise
AIR SERVICES SA	004/MTAC/ANAC-G/DSA	RVS	République gabonaise
AIR TOURIST (ALLEGIANCE)	007/MTAC/ANAC-G/DSA	LGE	République gabonaise
NATIONALE ET REGIONALE TRANSPORT (NATIONALE)	008/MTAC/ANAC-G/DSA	NRG	République gabonaise
SCD AVIATION	005/MTAC/ANAC-G/DSA	SCY	République gabonaise
SKY GABON	009/MTAC/ANAC-G/DSA	SKG	République gabonaise
SOLENTA AVIATION GABON	006/MTAC/ANAC-G/DSA	Inconnu	République gabonaise
Tous les transporteurs aériens certifiés par les autorités des Philippines responsables de la surveillance réglementaire, à savoir:			République des Philippines
AEROWURKS AERIAL SPRAYING SERVICES	4AN2008003	Inconnu	République des Philippines
AIR PHILIPPINES CORPORATION	2009006	Inconnu	République des Philippines
AIR WOLF AVIATION INC.	200911	Inconnu	République des Philippines
AIRTRACK AGRICULTURAL CORPORATION	4AN2005003	Inconnu	République des Philippines
ASIA AIRCRAFT OVERSEAS PHILIPPINES INC.	4AN9800036	Inconnu	République des Philippines

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 de la compagnie aérienne	État du transporteur
AVIATION TECHNOLOGY INNOVATORS, INC.	4AN2007005	Inconnu	République des Philippines
AVIATOUR'S FLY'N INC.	200910	Inconnu	République des Philippines
AYALA AVIATION CORP.	4AN9900003	Inconnu	République des Philippines
BEACON	Inconnu	Inconnu	République des Philippines
BENDICE TRANSPORT MANAGEMENT INC.	4AN2008006	Inconnu	République des Philippines
CANADIAN HELICOPTERS PHILIPPINES INC.	4AN9800025	Inconnu	République des Philippines
CEBU PACIFIC AIR	2009002	Inconnu	République des Philippines
CHEMTRAD AVIATION CORPORATION	2009018	Inconnu	République des Philippines
CM AERO	4AN2000001	Inconnu	République des Philippines
CORPORATE AIR	Inconnu	Inconnu	République des Philippines
CYCLONE AIRWAYS	4AN9900008	Inconnu	République des Philippines
FAR EAST AVIATION SERVICES	2009013	Inconnu	République des Philippines
F.F. CRUZ AND COMPANY, INC.	2009017	Inconnu	République des Philippines
HUMA CORPORATION	2009014	Inconnu	République des Philippines
INAEC AVIATION CORP.	4AN2002004	Inconnu	République des Philippines
ISLAND AVIATION	2009009	Inconnu	République des Philippines
ISLAND TRANSVOYAGER	2010022	Inconnu	République des Philippines
LION AIR, INCORPORATED	2009019	Inconnu	République des Philippines
MACRO ASIA AIR TAXI SERVICES	4AN9800035	Inconnu	République des Philippines
MINDANAO RAINBOW AGRICULTURAL DEVELOPMENT SERVICES	2009016	Inconnu	République des Philippines
MISIBIS AVIATION & DEVELOPMENT CORP	2010020	Inconnu	République des Philippines
OMNI AVIATION CORP.	4AN2002002	Inconnu	République des Philippines
PACIFIC EAST ASIA CARGO AIRLINES, INC.	4AS9800006	Inconnu	République des Philippines
PACIFIC AIRWAYS CORPORATION	Inconnu	Inconnu	République des Philippines
PACIFIC ALLIANCE CORPORATION	Inconnu	Inconnu	République des Philippines
PHILIPPINE AIRLINES	2009001	Inconnu	RÉPUBLIQUE DES PHILIPPINES
PHILIPPINE AGRICULTURAL AVIATION CORP.	4AN9800015	Inconnu	République des Philippines
ROYAL AIR CHARTER SERVICES INC.	4AN2003003	Inconnu	République des Philippines
ROYAL STAR AVIATION, INC.	4AN9800029	Inconnu	République des Philippines
SOUTH EAST ASIA INC.	2009004	Inconnu	République des Philippines
SOUTHSTAR AVIATION COMPANY, INC.	4AN9800037	Inconnu	République des Philippines
SPIRIT OF MANILA AIRLINES CORPORATION	2009008	Inconnu	République des Philippines
SUBIC INTERNATIONAL AIR CHARTER	4AN9900010	Inconnu	République des Philippines

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 de la compagnie aérienne	État du transporteur
SUBIC SEAPLANE, INC.	4AN2000002	Inconnu	République des Philippines
TOPFLITE AIRWAYS, INC.	Inconnu	Inconnu	République des Philippines
TRANSGLOBAL AIRWAYS CORPORATION	2009007	Inconnu	République des Philippines
WORLD AVIATION, CORP.	Inconnu	Inconnu	République des Philippines
WCC AVIATION COMPANY	2009015	Inconnu	République des Philippines
YOKOTA AVIATION, INC.	Inconnu	Inconnu	République des Philippines
ZENITH AIR, INC.	2009012	Inconnu	République des Philippines
ZEST AIRWAYS INCORPORATED	2009003	Inconnu	République des Philippines
Tous les transporteurs aériens certifiés par les autorités de São Tomé e Príncipe responsables de la surveillance réglementaire, à savoir:	—	—	São Tomé e Príncipe
AFRICA CONNECTION	10/AOC/2008	Inconnu	São Tomé e Príncipe
BRITISH GULF INTERNATIONAL COMPANY LTD	01/AOC/2007	BGI	São Tomé e Príncipe
EXECUTIVE JET SERVICES	03/AOC/2006	EJZ	São Tomé e Príncipe
GLOBAL AVIATION OPERATION	04/AOC/2006	Inconnu	São Tomé e Príncipe
GOLIAF AIR	05/AOC/2001	GLE	São Tomé e Príncipe
ISLAND OIL EXPLORATION	01/AOC/2008	Inconnu	São Tomé e Príncipe
STP AIRWAYS	03/AOC/2006	STP	São Tomé e Príncipe
TRANSAFRIK INTERNATIONAL LTD	02/AOC/2002	TFK	São Tomé e Príncipe
TRANSCARG	01/AOC/2009	Inconnu	São Tomé e Príncipe
TRANSLIZ AVIATION (TMS)	02/AOC/2007	TMS	São Tomé e Príncipe
Tous les transporteurs aériens certifiés par les autorités de Sierra Leone responsables de la surveillance réglementaire, à savoir:	—	—	Sierra Leone
AIR RUM, LTD	Inconnu	RUM	Sierra Leone
DESTINY AIR SERVICES, LTD	Inconnu	DTY	Sierra Leone
HEAVYLIFT CARGO	Inconnu	Inconnu	Sierra Leone
ORANGE AIR SIERRA LEONE LTD	Inconnu	ORJ	Sierra Leone
PARAMOUNT AIRLINES, LTD	Inconnu	PRR	Sierra Leone
SEVEN FOUR EIGHT AIR SERVICES LTD	Inconnu	SVT	Sierra Leone
TEEBAH AIRWAYS	Inconnu	Inconnu	Sierra Leone
Tous les transporteurs aériens certifiés par les autorités du Soudan responsables de la surveillance réglementaire			République du Soudan
SUDAN AIRWAYS	Inconnu		République du Soudan
SUN AIR COMPANY	Inconnu		République du Soudan

Nom de personne morale du transporteur aérien figurant sur son CTA (et raison sociale si elle diffère)	Numéro de certificat de transporteur aérien (CTA) ou numéro de la licence d'exploitation	Code OACI de la compagnie aérienne	État du transporteur
MARSLAND COMPANY	Inconnu		République du Soudan
ATTICO AIRLINES	Inconnu		République du Soudan
FOURTY EIGHT AVIATION	Inconnu		République du Soudan
SUDANESE STATES AVIATION COMPANY	Inconnu		République du Soudan
ALMAJARA AVIATION	Inconnu		République du Soudan
BADER AIRLINES	Inconnu		République du Soudan
ALFA AIRLINES	Inconnu		République du Soudan
AZZA TRANSPORT COMPANY	Inconnu		République du Soudan
GREEN FLAG AVIATION	Inconnu		République du Soudan
ALMAJAL AVIATION SERVICE	Inconnu		République du Soudan
Tous les transporteurs aériens certifiés par les autorités du Swaziland responsables de la surveillance réglementaire, à savoir:	—	—	Swaziland
SWAZILAND AIRLINK	Inconnu	SZL	Swaziland
Tous les transporteurs aériens certifiés par les autorités de la Zambie responsables de la surveillance réglementaire, à savoir:			Zambie
ZAMBEZI AIRLINES	Z/AOC/001/2009	ZMA	Zambie

ANNEXE B

LISTE DES TRANSPORTEURS AÉRIENS FAISANT L'OBJET DE RESTRICTIONS D'EXPLOITATION DANS L'UNION EUROPÉENNE ⁽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 de la compagnie aérienne	État du transporteur	Type d'aéronef faisant l'objet de la restriction	Numéros d'immatriculation et, si possible, numéros de série	État d'immatriculation
AIR KORYO	GAC-AOC/KOR-01		RPDC	Toute la flotte sauf: 2 appareils de type Tu-204	Toute la flotte sauf: P-632, P-633	RPDC
AFRIJET ⁽¹⁾	002/MTAC/ANAC-G/DSA		République gabonaise	Toute la flotte sauf: 2 appareils de type Falcon 50; 2 appareils de type Falcon 900	Toute la flotte sauf: TR-LGV; TR-LGY; TR-AFJ; TR-AFR	République gabonaise
AIR ASTANA ⁽²⁾	AK-0388-09	KZR	Kazakhstan	Toute la flotte sauf: 2 appareils de type B767; 4 appareils de type B757; 10 appareils de type A319/320/321; 5 appareils de type Fokker 50	Toute la flotte sauf: P4-KCA, P4-KCB; P4-EAS, P4-FAS; P4-GAS, P4-MAS; P4-NAS, P4-OAS; P4-PAS, P4-SAS; P4-TAS, P4-UAS; P4-VAS, P4-WAS; P4-YAS, P4-XAS; P4-HAS, P4-IAS; P4-JAS, P4-KAS; P4-LAS	Aruba (Royaume des Pays-Bas)
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
GABON AIRLINES ⁽³⁾	001/MTAC/ANAC	GBK	République gabonaise	Toute la flotte sauf: 1 appareil de type Boeing B-767-200	Toute la flotte sauf: TR-LHP	République gabonaise
IRAN AIR ⁽⁴⁾	FS100	IRA	République islamique d'Iran	Toute la flotte sauf: 14 appareils de type A300, 8 appareils de type A310, 1 appareil B737	Toute la flotte sauf: EP-IBA EP-IBB EP-IBC EP-IBD EP-IBG EP-IBH EP-IBI EP-IBJ EP-IBM EP-IBN EP-IBO EP-IBS EP-IBT EP-IBV EP-IBX	République islamique d'Iran

⁽¹⁾ Les transporteurs aériens figurant à l'annexe B pourraient 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, 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)	Code OACI de la compagnie aérienne	État du transporteur	Type d'aéronef faisant l'objet de la restriction	Numéros d'immatriculation et, si possible, numéros de série	État d'immatriculation
					EP-IBZ EP-ICE EP-ICF EP-IBK EP-IBL EP-IBP EP-IBQ EP-AGA	
NOUVELLE AIR AFFAIRES GABON (SN2AG)	003/MTAC/ANAC-G/DSA	NVS	République gabonaise	Toute la flotte sauf: 1 appareil de type Challenger CL601; 1 appareil de type HS-125-800	Toute la flotte sauf: TR-AAG, ZS-AFG	République gabonaise; République d'Afrique du Sud
TAAG ANGOLA AIRLINES	001	DTA	République d'Angola	Toute la flotte sauf: 3 appareils de type Boeing B-777 et 4 appareils de type Boeing B-737-700	Toute la flotte sauf: D2-TED, D2-TEE, D2-TEF, D2-TBF, D2, TBG, D2-TBH, D2-TBJ	République d'Angola
UKRAINIAN MEDITERRANEAN	164	UKM	Ukraine	Toute la flotte sauf: 1 appareil de type MD-83	Toute la flotte sauf: UR-CFF	Ukraine

(1) Afrijet n'est autorisé à utiliser que les aéronefs spécifiquement mentionnés pour ses activités actuelles dans l'Union européenne.

(2) Air Astana n'est autorisé à utiliser que les aéronefs spécifiquement mentionnés pour ses activités actuelles dans l'Union européenne.

(3) Gabon Airlines n'est autorisé à utiliser que les aéronefs spécifiquement mentionnés pour ses activités actuelles dans l'Union européenne.

(4) Iran Air est autorisé à exercer ses activités à destination de l'Union européenne, en utilisant les aéronefs spécifiques, dans les conditions fixées au considérant (69) du présent règlement.