

RÈGLEMENT (CE) N° 715/2008 DE LA COMMISSION

du 24 juillet 2008

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 DES COMMUNAUTÉS EUROPÉENNES,

vu le traité instituant la Communauté 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 la Communauté, visée au chapitre II du règlement (CE) n° 2111/2005⁽²⁾.
- (2) Conformément à l'article 4, paragraphe 2, du règlement (CE) n° 2111/2005 et à l'article 2 du règlement (CE) n° 473/2006 de la Commission du 22 mars 2006 portant sur les règles de mise en œuvre pour la liste communautaire des transporteurs aériens qui font l'objet d'une interdiction d'exploitation dans la Communauté visée au chapitre II du règlement (CE) n° 2111/2005⁽³⁾, un État membre a demandé la mise à jour de la liste communautaire.
- (3) 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 convient que la liste communautaire soit mise à jour sur cette base.
- (4) 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 la Communauté ou de modifier les conditions d'une interdiction d'exploitation signifiée à un transporteur aérien qui figure sur la liste communautaire.

- (5) La Commission a donné aux transporteurs aériens concernés l'occasion de consulter les documents fournis par les États membres, de lui transmettre 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⁽⁴⁾.
- (6) Les autorités chargées de la surveillance réglementaire des transporteurs aériens concernés ont été consultées par la Commission ainsi que, dans certains cas particuliers, par certains États membres.
- (7) Il convient donc de modifier le règlement (CE) n° 474/2006 en conséquence.

Mahan Air

- (8) Comme le prévoit le considérant 41 du règlement (CE) n° 331/2008 de la Commission, une équipe d'experts européens a conduit une mission d'enquête en République islamique d'Iran du 16 au 20 juin 2008, à l'invitation du transporteur Mahan Air, afin de vérifier l'application par ce dernier des mesures correctrices visant à remédier aux manquements en matière de sécurité décelés auparavant. Le rapport d'enquête montre que le transporteur a fait des progrès notables après son inscription sur la liste communautaire, et a confirmé qu'il avait mis en œuvre les mesures correctrices requises pour remédier à toutes les défaillances en matière de sécurité qui avaient justifié l'interdiction d'exploitation.
- (9) Le rapport montre en outre que certains autres manquements pourraient persister, compromettant le maintien des fonctions de navigabilité d'une partie de la flotte du transporteur, excepté deux aéronefs de type Airbus A-310 immatriculés en France (F-OJHH et F-OJHI). Plusieurs mesures sont prises pour empêcher que de telles défaillances se reproduisent à l'avenir: un nouveau logiciel est mis en place et un nouveau directeur technique ainsi qu'un nouveau responsable de la qualité sont désignés. La Commission a également pris note de l'intention du transporteur de n'exploiter dans la Communauté que les deux aéronefs immatriculés en France.

⁽¹⁾ JO L 344 du 27.12.2005, p. 15.⁽²⁾ JO L 84 du 23.3.2006, p. 14. Règlement modifié en dernier lieu par le règlement (CE) n° 331/2008 (JO L 102 du 12.4.2008, p. 3).⁽³⁾ JO L 84 du 23.3.2006, p. 8.⁽⁴⁾ JO L 373 du 31.12.1991, p. 4. Règlement modifié en dernier lieu par le règlement (CE) n° 8/2008 de la Commission (JO L 10 du 12.1.2008, p. 1).

(10) Sur la base des critères communs, il est estimé que Mahan Air a mis en œuvre toutes les mesures requises pour se conformer aux normes de sécurité applicables et peut donc être retiré de l'annexe A. La Commission continuera de surveiller étroitement les performances du transporteur. Les États membres vérifieront systématiquement le 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 la Commission du 16 avril 2008 portant application de la directive 2004/36/CE du Parlement européen et du Conseil en ce qui concerne la hiérarchisation des inspections au sol des aéronefs empruntant les aéroports communautaires ⁽¹⁾.

Transporteurs aériens de la République du Gabon

(11) Il existe des informations avérées prouvant de graves manquements en matière de sécurité de la part de certains transporteurs aériens certifiés dans la République du Gabon. En 2007, l'OACI a mené à bien son programme universel d'évaluation de la surveillance de la sécurité et a fait état de nombreux manquements graves en ce qui concerne la capacité des autorités de l'aviation civile de la République du Gabon d'assumer leurs responsabilités en matière de surveillance de la sécurité aérienne. Au moment où l'OACI a achevé son audit, plus de 93 % des normes de l'OACI n'étaient pas appliquées.

(12) Il existe des informations avérées prouvant des manquements importants répétés en matière de sécurité de la part de transporteurs aériens certifiés dans la République du Gabon et exploités dans la Communauté. Ces manquements ont été constatés par les autorités compétentes de la France lors d'inspections au sol effectuées dans le cadre du programme SAFA ⁽²⁾.

(13) Le Royaume-Uni a fait savoir à la Commission que, le 4 avril 2008, compte tenu des résultats du rapport d'audit de l'OACI, il avait refusé d'accorder une autorisation d'exploitation à Gabon Airlines Cargo en tenant compte des critères communs, en application de l'article 6, paragraphe 1, du règlement (CE) n° 2111/2005. En outre, le 7 avril 2008, en raison du doute soulevé par l'OACI quant à la capacité de la République du Gabon d'exercer une surveillance adéquate en matière de sécurité des transporteurs certifiés par ce pays, le Royaume-Uni a introduit une demande de mise à jour de la liste communautaire conformément à l'article 4, paragraphe 2, du règlement (CE) n° 2111/2005, et à l'article 6 du règlement (CE) n° 473/2006, en vue d'imposer une interdiction d'exploitation à tous les transporteurs certifiés par les autorités compétentes de la République du Gabon.

(14) Étant donné les résultats de l'audit de l'OACI et la demande introduite par le Royaume-Uni, la Commission a interrogé les autorités compétentes du Gabon sur les mesures prises pour remédier aux manquements constatés par l'OACI et par les États membres. Les autorités compétentes ont réagi rapidement face aux inquiétudes exprimées et ont fait part de leur intention de prendre toutes les mesures requises pour mettre en œuvre les normes applicables de l'OACI et assurer le plus rapidement possible le respect de ces normes. De plus, les autorités compétentes du pays ont fourni à la Commission la preuve de l'adoption d'un nouveau code de l'aviation civile en mai 2008, de l'élaboration de réglementations spécifiques en matière de navigabilité et d'exploitation des activités, et ont indiqué que la décision d'établir une agence indépendante de l'aviation civile (ANAC) avait été prise et devrait être promulguée en juillet 2008. Ces initiatives importantes, qui ont été prises rapidement et de manière efficace par la République du Gabon, prévoient la mise en place d'un tout nouveau système de l'aviation civile d'ici à décembre 2008. Les autorités compétentes du Gabon ont également informé la Commission et le comité de la sécurité aérienne du fait qu'un contrat avait été conclu avec l'OACI afin que celle-ci aide le Gabon à renforcer son nouveau système de surveillance de l'aviation civile pendant un an à compter de juillet 2008.

(15) Au cours de la période transitoire, avant que l'ANAC soit totalement opérationnelle et que les transporteurs aériens soient de nouveau certifiés conformément au nouveau cadre législatif et institutionnel, la République du Gabon a informé la Commission et le comité de la sécurité aérienne de l'adoption d'un ensemble de mesures immédiates: le retrait du certificat de transporteur aérien (CTA) de Gabon Airlines Cargo le 13 juin 2008; l'imposition de limitations de l'exploitation des transporteurs aériens gabonais effectuant des vols vers la Communauté, afin qu'il leur soit également interdit d'utiliser les aéronefs immatriculés en dehors de la République du Gabon; l'obligation de procéder à l'inspection pré-vol de tous les aéronefs au départ d'aéroports gabonais et à destination de la Communauté, les appareils jugés en mauvais état étant immobilisés au sol jusqu'à ce qu'il ait été remédié aux manquements constatés en matière de sécurité.

(16) Un examen des CTA des transporteurs aériens Solenta Aviation Gabon, Sky Gabon, Nouvelle Air Affaires Gabon, SCD Aviation, Nationale et Régionale Transport, Air Services SA et Air Tourist (Allegiance), réalisé par la Commission, fait apparaître des problèmes sur le plan des spécifications techniques. La zone d'exploitation, notamment, permet d'effectuer des opérations dans le monde entier, bien que les autorités gabonaises compétentes affirment qu'elles se limitent au Gabon et/ou à la sous-région. De plus, il semble que seules des règles de vol à vue (VFR) s'appliquent à ces activités, ce qui serait

⁽¹⁾ JO L 109 du 19.4.2008, p. 7.

⁽²⁾ DGAC/F-2007-1595, DGAC/F-2007-1950, DGAC/F-2007-2291, DGAC/F-2008-176, DGAC/F-2008-405, DGAC/F-2008-44.

insuffisant pour assurer la sécurité des vols en Europe. Les autorités compétentes du Gabon ont indiqué qu'elles entendaient clarifier la situation rapidement. La Commission estime que, dans l'attente du réexamen de la situation en République du Gabon en matière de sécurité lors de la prochaine réunion du comité de la sécurité aérienne et à la suite de la nouvelle certification de ces transporteurs dans le respect des normes de l'OACI, il convient de leur imposer une interdiction d'exploitation et donc de les inscrire sur la liste de l'annexe A sur la base des critères communs.

- (17) Tenant compte des résultats des inspections au sol effectuées dans les aéroports de la Communauté dans le cadre du programme SAFA, de l'engagement des autorités compétentes du Gabon d'engager des inspecteurs externes chargés de procéder à des inspections au sol systématiques avant le départ des vols internationaux vers la Communauté et de la décision du gouvernement gabonais d'interdire ces vols en cas de manquements en matière de sécurité, la Commission estime qu'il y a lieu d'autoriser les vols vers la Communauté des deux autres transporteurs aériens, Gabon Airlines et Afrijet, pour autant que ces vols soient strictement limités à leur niveau actuel et aux aéronefs actuellement utilisés. Sur la base des critères communs, il convient donc de les inscrire sur la liste de l'annexe B.
- (18) La Commission continuera de surveiller étroitement les performances de ces deux transporteurs. Les États membres vérifieront systématiquement le respect effectif des normes de sécurité applicables en accordant la priorité aux inspections au sol à effectuer sur les appareils de ces transporteurs conformément au règlement (CE) n° 351/2008. La Commission, en coopération avec les États membres, entend vérifier la mise en œuvre satisfaisante des mesures annoncées dans le cadre d'une visite sur place en temps utile.

Transporteurs aériens de la République kirghize

- (19) Les autorités de la République kirghize ont informé la Commission qu'elles avaient délivré un CTA aux transporteurs aériens suivants: Valor Air et Artik Avia. Ces autorités n'ayant pas fait la preuve de leur capacité d'effectuer une surveillance adéquate en matière de sécurité des transporteurs qu'elles ont certifiés, ces deux transporteurs doivent eux aussi figurer sur la liste de l'annexe A.
- (20) Les autorités de la République kirghize ont communiqué à la Commission des preuves du retrait du CTA des transporteurs aériens suivants: Botir Avia, Intal Avia et

Air Central Asia. Ces transporteurs ayant par conséquent cessé leurs activités, il convient de les retirer de la liste de l'annexe A.

Cubana de Aviación SA

- (21) Comme le prévoit le considérant 24 du règlement (CE) n° 331/2008, les autorités compétentes de la République de Cuba ont informé la Commission, le 19 juin 2008, de l'installation de l'EGPWS sur les appareils de type Iliouchine IL-62 immatriculés CU-T1284 et CU-T1280 du transporteur Cubana de Aviación. L'appareil de type IL-62 immatriculé CU-T1283 ayant atteint sa durée de vie maximale, il a été retiré du service. En outre, les autorités compétentes de la République de Cuba ont fait savoir à la Commission qu'elles avaient vérifié que ce transporteur aérien avait remédié efficacement à tous les manquements décelés auparavant en matière de sécurité.
- (22) La Commission a examiné ces informations et estime que les mesures prises sont appropriées pour remédier à tous les manquements décelés auparavant en matière de sécurité sur les appareils exploités par Cubana de Aviación dans la Communauté. Les États membres vérifieront systématiquement le 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.

Iran Air

- (23) Il est avéré que le transporteur Iran National Airlines («Iran Air») ne satisfait pas à certaines normes de sécurité spécifiques établies par la convention de Chicago lorsqu'il opère dans la Communauté. Ces manquements ont été constatés par les autorités compétentes de l'Autriche, de la France, de l'Allemagne, de l'Italie, des Pays-Bas, de la Suède, du Royaume-Uni et de la Suisse lors d'inspections au sol effectuées dans le cadre du programme SAFA ⁽¹⁾.

⁽¹⁾ ACG-2007-63, ACG-2007-90, ACG-2007-139, ACG-2008-58, ACG-2008-105, DGAC/F-2004-198, DGAC/F-2004-456, DGAC/F-2004-1218, DGAC/F-2005-194, DGAC/F-2005-523, DGAC/F-2005-1333, DGAC/F-2006-197, DGAC/F-2006-404, DGAC/F-2006-531, DGAC/F-2006-767, DGAC/F-2006-1696, DGAC/F-2007-185, DGAC/F-2007-575, DGAC/F-2007-1064, DGAC/F-2007-1802, DGAC/F-2007-2074, DGAC/F-2007-2254, DGAC/F-2007-2471, DGAC/F-2008-303, DGAC/F-2008-732, LBA/D-2004-42, LBA/D-2004-359, LBA/D-2004-780, LBA/D-2005-504, LBA/D-2005-521, LBA/D-2005-593, LBA/D-2006-234, LBA/D-2006-425, LBA/D-2007-463, LBA/D-2007-520, LBA/D-2007-536, LBA/D-2007-724, LBA/D-2008-209, LBA/D-2008-278, LBA/D-2008-441, ENAC-IT-2004-349, ENAC-IT-2005-85, ENAC-IT-2005-168, ENAC-IT-2005-349, ENAC-IT-2006-843, ENAC-IT-2007-387, ENAC-IT-2007-417, ENAC-IT-2007-572, ENAC-IT-2007-637, ENAC-IT-2008-104, CAA-NL-2004-91, CAA-NL-2004-92, CAA-NL-2005-15, CAA-NL-2005-36, CAA-NL-2005-117, CAA-NL-2007-190, CAA-NL-2008-43, SCAA-2005-32, SCAA-2005-57, SCAA-2007-60, CAA-UK-2004-24, CAA-UK-2004-150, CAA-UK-2004-158, CAA-UK-2004-208, CAA-UK-2005-34, CAA-UK-2008-76, CAA-UK-2008-100, FOCA-2005-308, FOCA-2007-494.

- (24) Le transporteur a présenté un ensemble de mesures correctrices qui ont été proposées aux autorités compétentes des États membres mentionnés ci-dessus, ainsi qu'un plan de mesures correctrices visant à remédier de manière systématique aux manquements décelés, qui concernaient différents domaines relevant de la responsabilité du transporteur. À l'invitation du transporteur et des autorités compétentes de la République islamique d'Iran, une équipe d'experts européens a effectué une mission d'enquête du 16 au 20 juin 2008, afin de vérifier la mise en œuvre, par ce dernier, des différentes mesures correctrices. Le rapport d'enquête montre que le transporteur a établi, au sein de son service d'assurance qualité, une unité chargée d'assurer le suivi des manquements constatés en matière de sécurité, d'y remédier et d'analyser leur cause profonde afin d'empêcher qu'ils se reproduisent.
- (25) Sur la base des critères communs, il est estimé qu'Iran Air met en œuvre, sans interruption, toutes les mesures requises pour remédier de manière satisfaisante à l'ensemble des manquements décelés auparavant en matière de sécurité dans le respect des normes de sécurité applicables. En conséquence, aucune mesure supplémentaire ne doit être prise à ce stade. La Commission continuera de surveiller étroitement les performances du transporteur. Les États membres vérifieront systématiquement le 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.
- touchaient à ces domaines. Un plan de mesures correctrices a été présenté le 26 mai 2008.
- (28) La Commission estime que ce plan de mesures ne résout pas de manière satisfaisante tous les problèmes de sécurité détectés. Si le transporteur a démontré qu'il était à même, de par sa structure et son organisation, de garantir le respect total d'une politique de sécurité, des problèmes persistent dans certains domaines. Dans le domaine de l'exploitation technique, et plus particulièrement de la formation au sol et en vol, il n'a pas été démontré de façon satisfaisante que des mesures correctrices allaient être prises et selon quelles modalités, puisqu'aucune information n'a été fournie concernant les qualifications et l'expérience requises pour le personnel concerné. Dans le domaine de l'entretien et de l'ingénierie, le plan de mesures laisse de nombreux points en suspens, comme ETOPS, l'ingénierie, la bibliothèque technique, qui sont des éléments essentiels pour la sécurité de l'exploitation aérienne ou pour le bon déroulement des opérations d'entretien. Il n'est pas possible d'évaluer de manière exhaustive le plan de mesures en raison du caractère incomplet des réponses fournies par le transporteur. Une documentation complémentaire a également été envoyée à la Commission les 12 et 25 juin 2008. Cette documentation contient un plan de mesures correctrices modifié à la suite de nouvelles discussions avec Airbus. Les documents appuyant ce plan modifié ont été présentés à la Commission le 7 juillet 2008.

Yemenia — Yemen Airways

- (26) Il est avéré que le transporteur Yemenia — Yemen Airways ne satisfait pas à certaines normes de sécurité spécifiques établies par la convention de Chicago lorsqu'il exerce ses activités dans la Communauté. Ces manquements ont été décelés par les autorités compétentes de la France, de l'Allemagne et de l'Italie lors d'inspections au sol effectuées dans le cadre du programme SAFA ⁽¹⁾.
- (27) Yemenia a conclu un contrat avec le constructeur d'aéronefs Airbus, en vertu duquel ce dernier doit mettre à la disposition du transporteur des experts techniques et des contrôleurs pour former son personnel (pilotes et ingénieurs) et vérifier ses performances dans deux domaines spécifiques: entretien, d'une part, ingénierie et exploitation technique des aéronefs, d'autre part. Airbus a procédé à un audit du transporteur dans ces deux domaines en novembre et décembre 2007 et a ensuite présenté un ensemble de mesures correctrices visant à améliorer les performances en matière de sécurité et à remédier de manière systématique aux manquements en la matière décelés au cours des inspections au sol, et qui
- (29) Afin que la Commission et les États membres puissent compléter leur évaluation des documents détaillés communiqués par Yemenia, la Commission invitera l'entreprise à apporter de nouvelles précisions concernant la révision du plan de mesures correctrices en tenant compte des discussions qui ont eu lieu entre le transporteur et Airbus.
- (30) La Commission reconnaît les efforts déployés par Yemenia pour remédier aux manquements constatés en matière de sécurité. De plus, les dernières inspections au sol réalisées dans la Communauté n'ont pas révélé de manquements majeurs. La Commission considère toutefois que les mesures correctrices présentées par Yemenia doivent être pleinement mises en œuvre et étroitement contrôlées, et que les États membres devraient vérifier systématiquement le 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.
- (31) À ce stade, la Commission estime donc qu'il n'y a pas lieu d'inscrire le transporteur sur la liste de l'annexe A. Elle décidera des mesures appropriées à adopter lorsque l'évaluation du plan de mesures correctrices modifié et des documents étayant ce plan sera terminée.

(1) DGAC/F-2005-270, DGAC/F-2005-471, DGAC/F-2005-1054, DGAC/F-2005-1291, DGAC/F-2006-60, DGAC/F-2006-601, DGAC/F-2006-716, DGAC/F-2006-1465, DGAC/F-2006-1760, DGAC/F-2006-2066, DGAC/F-2007-119, DGAC/F-2007-1002, DGAC/F-2007-1332, DGAC/F-2007-2066, DGAC/F-2008-478, DGAC/F-2008-1129, LBA/D-2006-47, LBA/D-2006-103, LBA/D-2006-157, LBA/D-2007-477, ENAC-IT-2005-51, ENAC-IT-2005-218, ENAC-IT-2005-648, ENAC-IT-2006-330, ENAC-IT-2008-126.

Transporteurs aériens cambodgiens

- (32) Il existe des informations avérées prouvant de graves manquements en matière de sécurité de la part de tous les transporteurs certifiés au Cambodge. Cet État a fait l'objet d'un audit de l'OACI en novembre et décembre 2007, qui a fait apparaître un grand nombre de cas de non-respect des normes internationales. L'OACI a en outre informé toutes les parties contractantes de l'existence de problèmes de sécurité graves eu égard à l'aptitude des autorités cambodgiennes de l'aviation civile de mener à bien leur mission de surveillance de la sécurité aérienne.
- (33) Les autorités compétentes du Cambodge ont démontré une capacité insuffisante de mettre en œuvre et de faire respecter les normes de sécurité définies par l'OACI. Le Cambodge a notamment délivré neuf CTA sans avoir mis en place de système de certification des transporteurs aériens relevant de sa responsabilité. Le personnel technique et d'exploitation du secrétariat d'État à l'aviation civile n'a pas été associé à la procédure d'agrément des candidats. Le secrétariat d'État ne peut garantir que les titulaires d'un certificat de transporteur aérien respectent les dispositions de l'annexe 6 de la convention OACI et les exigences nationales applicables. De plus, l'état de navigabilité actuel d'un aéronef immatriculé au Cambodge n'a pu être déterminé avec certitude.
- (34) La Commission a interrogé les autorités nationales compétentes sur les mesures prises pour remédier aux manquements constatés par l'OACI. Le secrétariat d'État à l'aviation civile a fait part de sa volonté d'améliorer la situation et a pris plusieurs mesures correctrices importantes, dont la création d'un registre des aéronefs, la radiation des registres d'un nombre important d'appareils, la suspension de quatre des neuf CTA ainsi que la publication de plusieurs réglementations qui deviendront obligatoires en novembre 2008. La Commission juge ces premières mesures correctrices encourageantes et estime que les problèmes en matière de sécurité constatés par l'OACI pourraient être réglés lorsque toutes ces mesures auront été totalement mises en œuvre.
- (35) La Commission encourage vivement le secrétariat d'État à l'aviation civile à prendre des mesures décisives pour remédier aux manquements en matière de sécurité, notamment en ce qui concerne la nouvelle certification complète des opérateurs actuellement titulaires d'une licence au Cambodge, dans le respect total des normes de l'OACI. Il convient à cet effet que le secrétariat d'État à l'aviation civile fournisse, avant la prochaine réunion du comité de la sécurité aérienne en novembre 2008, toutes les informations nécessaires concernant la mise en œuvre des mesures correctrices visant à remédier aux manquements en matière de sécurité décelés par l'OACI, faute de quoi la Commission sera contrainte de décider d'inscrire tous les transporteurs titulaires d'une licence au Cambodge sur la liste de l'annexe A.

Transporteurs aériens de la Sierra Leone

- (36) Les autorités compétentes de la Sierra Leone ont informé la Commission qu'elles avaient pris des mesures pour procéder à la radiation des registres de tous les aéronefs immatriculés en Sierra Leone, et ont demandé que tous les transporteurs titulaires d'une licence en Sierra Leone soient retirés de la liste de l'annexe A. Elles ont également fait savoir à la Commission que le transporteur Bellview Airlines (SL) n'était plus titulaire d'un certificat de transporteur aérien et qu'il convenait dès lors de le retirer de la liste de l'annexe A.
- (37) En ce qui concerne le retrait de la liste de l'annexe A de tous les transporteurs titulaires d'une licence en Sierra Leone, et notamment Bellview Airlines (SL), la Commission considère qu'il ne se justifie pas dans la mesure où elle n'a pas la preuve que ces transporteurs n'exercent plus leurs activités. Il convient dès lors de maintenir ces transporteurs sur la liste de l'annexe A.

- (38) Quant à la description du plan de mesures correctrices communiqué à l'OACI par les autorités compétentes de la Sierra Leone, la Commission n'a pas reçu la preuve (documents pertinents) qu'il sera remédié aux manquements décelés en matière de surveillance de la sécurité, de normes applicables et de pratiques recommandées dans le domaine de l'aviation civile dans les délais fixés pour la mise en conformité.

Transporteurs aériens de la République d'Indonésie

- (39) Le 16 mai, la Commission a reçu un rapport sur l'état d'avancement de la mise en œuvre du plan de mesures correctrices par les autorités compétentes d'Indonésie. Les preuves documentaires pertinentes obtenues par la Commission le 16 juin 2008 attestent du fait que les autorités nationales ne sont pas en mesure, à ce stade, de garantir la surveillance des transporteurs qu'elles certifient, notamment en ce qui concerne la surveillance des opérations aériennes.
- (40) Le 2 juin 2008, les autorités compétentes d'Indonésie ont également transmis à la Commission des informations relatives à la planification et à la mise en œuvre des activités de surveillance vis-à-vis des transporteurs Garuda Indonesia, Ekpres Transportasi Antar Benua, Airfast Indonesia et Mandala Airlines. Les preuves écrites pertinentes obtenues par la Commission le 16 juin 2008 démontrent que la surveillance des opérations aériennes effectuées par les transporteurs précités est insuffisante.

- (41) Le 10 juillet 2008, les autorités compétentes d'Indonésie ont fait des déclarations au comité de la sécurité aérienne relatives aux mesures correctrices visant à remédier aux manquements en matière de sécurité constatés par l'OACI. Ces déclarations illustraient le contenu des documents les accompagnant, relatifs à la mise en œuvre du plan de mesures correctrices présenté par l'Indonésie le 1^{er} juillet 2008. Les autorités compétentes ont fourni des efforts considérables pour améliorer la situation du pays en matière de sécurité: la mise en œuvre d'un ensemble de mesures correctrices globales est en cours et devrait être terminée dans les prochains mois. Elles ont également confirmé que l'OACI n'avait encore pris aucune décision de clôture des enquêtes relatives aux manquements constatés lors de ses derniers audits de novembre 2000, avril 2004 et février 2007.
- (42) Le 7 mai 2008, le transporteur Garuda Indonesia a communiqué les renseignements complémentaires demandés par la Commission le 3 avril 2008 lors de l'audition du transporteur par le comité de la sécurité aérienne, relatifs aux mesures correctrices mises en œuvre en ce qui concerne les systèmes de contrôle interne et l'installation de l'EGPWS sur l'aéronef B-737. L'analyse des documents reçus semble montrer que Garuda Indonesia a mené à bien les mesures requises pour se conformer aux normes de l'OACI. Des craintes subsistent néanmoins à l'égard des opérations aériennes en raison de deux incidents similaires survenus les 9 et 28 mai 2008.
- (43) Sur la base des critères communs et compte tenu du fait qu'à ce jour, l'OACI n'a pris aucune décision de clôture des enquêtes relatives aux manquements constatés au cours de ses audits, il est estimé que, dans l'état actuel des choses, les autorités compétentes d'Indonésie ne sont pas parvenues à démontrer qu'elles ont assumé leurs responsabilités réglementaires et de surveillance dans le respect des normes de l'OACI en ce qui concerne tous les transporteurs qu'elles certifient. En conséquence, aucun transporteur indonésien ne peut actuellement être retiré de la liste communautaire.
- (44) La Commission travaillera en étroite collaboration avec l'OACI dans le cadre de son évaluation de la capacité des autorités compétentes d'Indonésie à mettre en œuvre et à faire respecter les normes de sécurité internationales. La Commission a l'intention d'effectuer une visite en Indonésie avant toute modification des mesures actuelles.
- (45) Les transporteurs Airfast Indonesia, Garuda Indonesia et Mandala Airlines ont demandé, à titre individuel, l'autorisation de présenter leurs observations oralement au comité de la sécurité aérienne et ont donc été entendus les 9 et 10 juillet 2008.
- (46) Les autorités compétentes d'Indonésie ont fourni à la Commission la preuve du retrait du CTA du transporteur aérien Adam Sky Connection Airlines. Ce transporteur ayant en conséquence cessé ses activités, il convient de le retirer de la liste de l'annexe A.
- (47) Les autorités compétentes d'Indonésie ont fourni à la Commission une liste actualisée des transporteurs aériens titulaires d'un CTA. À l'heure actuelle, les seuls transporteurs aériens certifiés en Indonésie sont: Garuda Indonesia, Merpati Nusantara, Kartika Airlines, Mandala Airlines, Trigana Air Service, Metro Batavia, Pelita Air Service (CTA 121-008 et 135-001), Indonesia Air Asia, Lion Mentari Airlines, Wing Adabi Nusantara, Riau Airlines, Transwisata Prima Aviation, Tri MG Intra Airlines (CTA 121-018 et 135-037), Ekspres Transportasi Antar Benua, Manunggal Air Service, Megantara Airlines, Linus Airways, Indonesia Air Transport, Sriwijaya Air, Travel Ekspres Airlines, Republic Ekspres Airlines, Airfast Indonesia, Helizona, Sayap Garuda Indah, Survei Udara Penas, Travira Utama, Derazona Air Service, National Utility Helicopter, Deraya Air Taxi, Dirgantara Air Service, SMAC, Kura-Kura Aviation, Gatari Air Service, Intan Angkasa Air Service, Air Pacific Utama, Transwisata Prima Aviation, Asco Nusa Air, Atlas Delta-satya, Pura Wisata Baruna, Panarbangan Angkasa Semesta, ASI Pujiastuti, Aviastar Mandiri, Dabi Air Nusantara, Balai Kalibrasi Fasilitas Penerbangan, Sampurna Air Nusantara et Eastindo. Il convient donc d'actualiser la liste communautaire en conséquence et d'inscrire ces transporteurs sur la liste de l'annexe A.
- (48) Les autorités compétentes d'Indonésie ont par ailleurs informé la Commission de la suspension des CTA des transporteurs aériens Helizona, Dirgantara Air Service, Kura-Kura Aviation, Asco Nusa Air et Tri MG Intra Airlines. Étant donné le caractère temporaire de ces mesures, la Commission considère que le retrait de ces transporteurs de la liste de l'annexe A n'est pas justifié.

Transporteurs aériens de la République des Philippines

- (49) Dans son programme d'évaluation de la sécurité de l'aviation internationale (IASA), l'Administration fédérale de l'aviation (FAA) du ministère des transports des États-Unis a revu à la baisse le classement de sécurité de la République des Philippines au motif qu'elle ne respecte pas les normes de sécurité internationales fixées par l'OACI. En conséquence, les transporteurs de la République des Philippines ne peuvent poursuivre leurs activités aux niveaux actuels que sous la surveillance renforcée de la FAA. Aucune extension ni modification des services fournis aux États-Unis par ces transporteurs n'est autorisée.

- (50) L'OACI a fait savoir qu'elle procéderait, en novembre 2008, à une inspection complète du service de transport aérien («Air Transportation Office») de la République des Philippines dans le cadre de son programme universel d'évaluation de la surveillance de la sécurité (USOAP).
- (51) La Commission a entamé des consultations avec les autorités compétentes des Philippines, faisant part de ses craintes relatives à la sécurité des activités des transporteurs titulaires d'une licence dans le pays. Les autorités des Philippines ont indiqué qu'une nouvelle loi sur l'autorité de l'aviation civile avait été adoptée en mars 2008 et que l'autorité compétente était actuellement réorganisée en une agence totalement indépendante, qui est opérationnelle depuis le 7 juillet 2008. Cependant, aucun plan détaillé de mesures correctrices n'a encore été présenté.
- (52) La Commission estime qu'il convient d'attendre la publication des résultats de l'audit de l'OACI avant d'adopter une décision relative à l'inscription éventuelle, sur la liste communautaire, de tous les transporteurs certifiés dans la République des Philippines. Dans l'intervalle, la Commission et les États membres continueront de suivre la situation de ces transporteurs en matière de sécurité.
- Transporteurs aériens de la Fédération de Russie**
- (53) À la suite de l'adoption du règlement (CE) n° 331/2008, la Commission et certains États membres ont entendu, entre le 21 et le 23 avril 2008, des exposés des 13 transporteurs russes faisant l'objet de restrictions d'exploitation en vertu d'une décision des autorités compétentes de la Fédération de Russie. Les documents présentés par ces transporteurs et les exposés des autorités responsables de la surveillance ont permis de clarifier la situation de ces transporteurs aériens en matière de sécurité et de vérifier s'ils respectent les normes de l'OACI applicables aux activités internationales. Les auditions ont également permis de conclure, sur la base des documents fournis par les autorités de l'aviation de la Fédération de Russie, qu'un certain nombre d'aéronefs ne disposent pas de l'équipement nécessaire pour effectuer des vols internationaux dans le respect des normes de l'OACI, notamment parce qu'ils ne sont pas munis du TAWS et de l'EGPWS obligatoires. Ces autorités ont pris les mesures requises par la législation russe pour interdire l'exploitation de ces aéronefs à destination, à l'intérieur et au départ de l'espace aérien de la Communauté, de l'Islande, de la Norvège et de la Suisse, et pour modifier en conséquence le certificat de transporteur aérien et les spécifications techniques des transporteurs concernés. Le CTA modifié, ainsi que les spécifications techniques complètes seront notifiés à la Commission avant toute exploitation de ces aéronefs dans l'espace aérien communautaire. Le 25 avril 2008, les autorités compétentes de la Fédération de Russie ont adopté une décision qui est entrée en vigueur le 26 avril 2008.
- (54) Conformément à cette décision, il est interdit d'exploiter les aéronefs suivants à destination, à l'intérieur et au départ de la Communauté:
- a) Aircompany Yakutia: Tupolev TU-154: RA-85007 et RA-85790; Antonov AN-140: RA-41250; AN-24RV: RA-46496, RA-46665, RA-47304, RA-47352, RA-47353, RA-47360; AN-26: RA-26660.
- b) Gazpromavia: Tupolev TU-154M: RA-85625 et RA-85774; Yakovlev Yak-40: RA-87511, RA-88186 et RA-88300; Yak-40K: RA-21505 et RA-98109; 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); tous les hélicoptères (1) EC-120B (immatriculation inconnue).
- c) Kavminvodyavia: Tupolev TU-154B: RA-85307, RA-85494 et RA-85457.
- d) Krasnoyarsky Airlines: Tupolev TU-154B: RA-85505 et RA-85529; TU-154M: RA-85672, RA-85678, RA-85682, RA-85683, RA-85694, RA-85759, RA-85801, RA-85817 et RA-85821; Iliouchine IL-86: RA-86121, RA-86122, RA-86137 et RA-86145;
- e) Kuban Airlines: Yakovlev Yak-42: RA-42331, RA-42336, RA-42350, RA-42526, RA-42538 et RA-42541.
- f) 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) ⁽¹⁾.
- g) Siberia Airlines: Tupolev TU-154M: RA-85613, RA-85619, RA-85622, RA-85690 et RA-85618.

⁽¹⁾ Le 6 juin 2008, les autorités compétentes de la Fédération de Russie ont informé la Commission de l'installation de l'EGPWS sur les aéronefs suivants du transporteur aérien Orenburg Airlines: Tupolev TU-154B immatriculés RA-85603 et RA-85604. Elles ont également transmis les spécifications techniques modifiées du CTA de ce transporteur.

h) Tatarstan Airlines: Yakovlev Yak-42D: RA-42347, RA-42374, RA-42433; Yak-40: RA-88287; tous les Tupolev TU-134A y compris: RA-65065, RA-65102, RA-65691, RA-65970 et RA-65973; tous les Antonov AN-24RV y compris: RA-46625 et RA-47818.

i) Ural Airlines: Tupolev TU-154B: RA-85319, RA-85337, RA-85357, RA-85375, RA-85374, RA-85432 et RA-85508 ⁽¹⁾.

j) UTair: Tupolev TU-154M: RA-85727, RA-85733, RA-85755, RA-85788, RA-85789, RA-85796, RA-85803, RA-85806, RA-85820, RA-85681 et RA-85685; TU-154B: RA-85504, RA-85550, RA-85557; tous les (29) TU-134: RA-65005, RA-65024, RA-65033, RA-65055, RA-65127, RA-65143, RA-65148, RA-65560, RA-65565, RA-65572, RA-65575, RA-65607, RA-65608, RA-65609, RA-65611, RA-65613, RA-65616, RA-65618, RA-65620, RA-65622, RA-65728, RA-65755, RA-65777, RA-65780, RA-65793, RA-65901, RA-65902, RA-65916 et RA-65977; tous les (1) TU-134B: RA-65716; tous les Antonov (4) AN-24B: RA-46267, RA-46388, RA-47289 et RA-47847; tous les AN-24RV (3): RA-46509, RA-46519 et RA-47800; tous les Yakovlev Yak-40 (10): RA-87292, RA-87348, RA-87907, RA-87941, RA-87997, RA-88209, RA-88210, RA-88227, RA-88244 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).

k) Rossija (STC Russia): Tupolev TU-134: RA-65093, RA-65109, RA-65113, RA-65553, RA-65555, RA-65759, RA-65904, RA-65905, RA-65911, RA-65912, RA-65921, RA-65979 et RA-65994; TU-214: RA-64504, RA-64505; Iliouchine IL-18: RA-75454 et RA-75464; Yakovlev Yak-40: RA-87203, RA-87968, RA-87969, RA-87971, RA-87972 et RA-88200.

(55) Aucun de ces aéronefs n'a été recensé en ce qui concerne les transporteurs Airlines 400 JSC et Atlant Soyuz.

(56) Les autorités compétentes de la Fédération de Russie et la Commission demeurent résolues à poursuivre leur étroite coopération et à échanger toutes les informations nécessaires relatives à la sécurité de leurs transporteurs aériens.

⁽¹⁾ Le 6 juin 2008, les autorités compétentes de la Fédération de Russie ont informé la Commission de l'installation de l'EGPWS sur les aéronefs suivants du transporteur aérien Ural Airlines: Iliouchine IL-86 immatriculés RA-86078, RA-86093, RA-86114 et RA-86120. Elles ont également transmis les spécifications techniques modifiées du CTA de ce transporteur.

Les États membres vérifieront systématiquement le respect effectif des normes de sécurité applicables en accordant la priorité aux inspections au sol à effectuer sur les appareils de ces transporteurs conformément au règlement (CE) n° 351/2008.

Transporteurs aériens de l'Ukraine

Ukraine Cargo Airways

(57) Comme indiqué au considérant 18 du règlement (CE) n° 331/2008, le transporteur Ukraine Cargo Airways a transmis, le 1^{er} avril 2008, un plan de mesures correctrices modifié, qui fait apparaître les modifications exigées par les autorités compétentes d'Ukraine à la suite d'un audit de l'entreprise. Le 11 avril 2008, la Commission a invité les autorités compétentes d'Ukraine à fournir la preuve de la vérification de l'efficacité de la mise en œuvre du plan de mesures correctrices modifié au plus tard le 10 mai 2008.

(58) Le 19 juin 2008, les autorités compétentes d'Ukraine ont fait savoir à la Commission qu'elles n'étaient pas en mesure de confirmer que les mesures correctrices avaient été menées à bien par le transporteur Ukraine Cargo Airways. Elles ont ajouté que, selon elles, certaines de ces mesures étaient inefficaces. Le 27 juin, ces autorités ont fourni à la Commission des documents indiquant que le transporteur avait accompli «des progrès essentiels pour améliorer les conditions techniques de sa flotte, ses documents, sa politique générale et ses procédures, ainsi que la formation de son équipage» mais que «l'opérateur était limité par le temps et par d'autres circonstances, notamment le retard accusé par les organismes de maintenance dans le cadre de l'exécution de l'ensemble des travaux à effectuer sur tous les aéronefs et de l'amélioration de la formation de l'équipage». Les autorités compétentes d'Ukraine ont confirmé leur volonté de poursuivre la surveillance générale d'Ukraine Cargo Airways et de communiquer au comité de la sécurité aérienne la décision complète relative à l'efficacité de la mise en œuvre du plan de mesures correctrices par ce transporteur. Le 8 juillet, les autorités compétentes d'Ukraine ont fait part à la Commission de leur décision de lever les restrictions d'exploitation à l'encontre de certains aéronefs d'Ukraine Cargo Airways à la suite de la vérification de la mise en œuvre du plan de mesures correctrices par ce transporteur.

(59) Selon les déclarations des autorités compétentes d'Ukraine et d'Ukraine Cargo Airways faites au comité de la sécurité aérienne le 10 juillet 2008, les inspections au sol de 15 aéronefs de ce transporteur avaient montré que le plan de mesures correctrices n'était mis en œuvre que pour 6 aéronefs répondant aux normes de l'OACI. Les autorités ont décidé de lever les restrictions imposées auparavant pour ces aéronefs. De plus, selon ces autorités, les 9 autres appareils n'avaient pas été jugés conformes aux mesures requises pour garantir l'application des normes de l'OACI et ont donc continué de faire l'objet de restrictions d'exploitation en Ukraine.

(60) La Commission reconnaît que le transporteur a démontré sa volonté de prendre des mesures correctrices afin de remédier aux manquements en matière de sécurité qui concernaient l'ensemble de sa flotte. Cependant, sur la base des preuves documentaires relatives aux résultats des vérifications effectuées jusqu'à présent par les autorités compétentes d'Ukraine et de leurs déclarations au comité de la sécurité aérienne, elle estime que la mise en œuvre du plan par le transporteur est incomplète étant donné que les vérifications effectuées par les autorités compétentes du pays font état de l'inadéquation et de l'inefficacité des mesures correctrices mises en œuvre à ce jour. En effet, la Commission reste préoccupée par le fait que le transporteur n'a pu garantir le respect des normes en matière de sécurité que pour une partie de sa flotte alors que, selon ce plan, l'entreprise était censée mettre en place un système de gestion de la flotte garantissant que l'ensemble des mesures seraient appliquées à tous ses aéronefs. En conséquence, sur la base des critères communs, le transporteur ne peut à ce stade être retiré de la liste de l'annexe A.

Surveillance générale en matière de sécurité des transporteurs aériens d'Ukraine

(61) Comme le prévoit le considérant 21 du règlement (CE) n° 331/2008, la Commission a invité les autorités compétentes d'Ukraine, le 11 avril 2008, à présenter un plan de mesures visant à renforcer la surveillance en matière de sécurité des transporteurs placés sous leur contrôle réglementaire et des appareils immatriculés en Ukraine au plus tard le 10 mai 2008. Le 22 mai 2008, au cours des consultations avec les autorités compétentes d'Ukraine en application de l'article 3 du règlement (CE) n° 473/2006, la Commission a renouvelé sa demande d'informations. Les autorités compétentes d'Ukraine ont présenté le plan demandé le 31 mai 2008. Il porte principalement sur: la législation relative à l'élaboration, à la mise en œuvre et au contrôle de l'application d'une législation et de normes précises, contraignantes et clairement reconnaissables en matière de sécurité, utilisées en Ukraine pour l'approbation et la surveillance des organismes, des aéronefs et du personnel; les ressources de l'administration de l'aviation nationale, y compris des activités en matière de qualification et de formation du personnel, afin de veiller à ce que le nombre, les qualifications et l'expérience du personnel, notamment par des actions de formation initiale et périodique, soient suffisants pour assumer la charge de travail qu'implique la surveillance des opérateurs, des aéronefs et du personnel en matière de sécurité en Ukraine; et enfin la surveillance du maintien de la navigabilité et de l'entretien des aéronefs, précisant de quelle manière les autorités compétentes d'Ukraine garantissent le maintien de la navigabilité des aéronefs placés sous leur responsabilité réglementaire et leur entretien dans le respect des programmes de maintenance agréés, qui font l'objet d'examen périodiques.

(62) Les autorités compétentes d'Ukraine ont aussi présenté des preuves des mesures législatives qui sont applicables tant que l'adoption du nouveau code de l'aviation portant également sur certains aspects liés à la sécurité, n'aura pas été édicté.

(63) La Commission estime que le plan d'action présenté contient des mesures visant à améliorer et à renforcer la surveillance en matière de sécurité en Ukraine. L'efficacité de ce plan ne peut toutefois être évaluée à ce stade, étant donné que le calendrier des mesures correctrices s'étend jusqu'en 2011 alors que la majorité des mesures portant sur la surveillance du maintien de la navigabilité et de l'entretien devraient être mises en place d'ici la fin de 2008.

(64) Compte tenu de ce qui précède, la Commission estime qu'il convient de suivre attentivement la mise en œuvre progressive de ce plan. Les autorités compétentes d'Ukraine sont invitées à présenter tous les trois mois un rapport sur les progrès réalisés. En conséquence, la Commission entend effectuer une visite auprès de l'autorité compétente d'Ukraine afin de vérifier l'efficacité de la mise en œuvre de ces mesures, qui doivent être mises en place d'ici la fin de 2008. En outre, les États membres vérifieront systématiquement le respect effectif des normes de sécurité applicables en accordant la priorité aux inspections au sol à effectuer sur les appareils des transporteurs titulaires d'une licence en Ukraine conformément au règlement (CE) n° 351/2008.

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

(65) Aucune preuve de la mise en œuvre intégrale de mesures correctrices appropriées par les autres transporteurs figurant sur la liste communautaire mise à jour le 16 avril 2008 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 faites par 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.

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

A ARRÊTÉ LE PRÉSENT RÈGLEMENT:

Article premier

Le règlement (CE) n° 474/2006 est modifié comme suit:

- 1) L'annexe A est remplacée par l'annexe A du présent règlement.
- 2) L'annexe B est remplacée par l'annexe B du présent règlement.

Article 2

Le présent règlement entre en vigueur le jour suivant celui de sa publication au *Journal officiel de l'Union européenne*.

Le présent règlement est obligatoire dans tous ses éléments et directement applicable dans tout État membre.

Fait à Bruxelles, le 24 juillet 2008.

Par la Commission

Antonio TAJANI

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 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
AIR KORYO	Inconnu	KOR	République populaire démocratique de Corée
AIR WEST CO. LTD	004/A	AWZ	Soudan
ARIANA AFGHAN AIRLINES	009	AFG	Afghanistan
SILVERBACK CARGO FREIGHTERS	Inconnu	VRB	Rwanda
TAAG ANGOLA AIRLINES	001	DTA	Angola
UKRAINE CARGO AIRWAYS	145	UKS	Ukraine
UKRAINIAN MEDITERRANEAN AIRLINES	164	UKM	Ukraine
VOLARE AVIATION ENTREPRISE	143	VRE	Ukraine
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)
AFRICA ONE	409/CAB/MIN/TC/0114/2006	CFR	République démocratique du Congo (RDC)
AFRICAN AIR SERVICES COMMUTER SPRL	409/CAB/MIN/TC/0005/2007	Inconnu	République démocratique du Congo (RDC)
AIGLE AVIATION	409/CAB/MIN/TC/0042/2006	Inconnu	République démocratique du Congo (RDC)
AIR BENI	409/CAB/MIN/TC/0019/2005	Inconnu	République démocratique du Congo (RDC)
AIR BOYOMA	409/CAB/MIN/TC/0049/2006	Inconnu	République démocratique du Congo (RDC)
AIR INFINI	409/CAB/MIN/TC/006/2006	Inconnu	République démocratique du Congo (RDC)
AIR KASAI	409/CAB/MIN/TC/0118/2006	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/0107/2006	Inconnu	République démocratique du Congo (RDC)
BEL GLOB AIRLINES	409/CAB/MIN/TC/0073/2006	Inconnu	République démocratique du Congo (RDC)
BLUE AIRLINES	409/CAB/MIN/TC/0109/2006	BUL	République démocratique du Congo (RDC)
BRAVO AIR CONGO	409/CAB/MIN/TC/0090/2006	Inconnu	République démocratique du Congo (RDC)
BUSINESS AVIATION S.P.R.L.	409/CAB/MIN/TC/0117/2006	Inconnu	République démocratique du Congo (RDC)
BUTEMBO AIRLINES	409/CAB/MIN/TC/0056/2006	Inconnu	République démocratique du Congo (RDC)
CARGO BULL AVIATION	409/CAB/MIN/TC/0106/2006	Inconnu	République démocratique du Congo (RDC)
CETRACA AVIATION SERVICE	409/CAB/MIN/TC/037/2005	CER	République démocratique du Congo (RDC)
CHC STELLAVIA	409/CAB/MIN/TC/0050/2006	Inconnu	République démocratique du Congo (RDC)
COMAIR	409/CAB/MIN/TC/0057/2006	Inconnu	République démocratique du Congo (RDC)

⁽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, pour autant 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
COMPAGNIE AFRICAINE D'AVIATION (CAA)	409/CAB/MIN/TC/0111/2006	Inconnu	République démocratique du Congo (RDC)
DOREN AIR CONGO	409/CAB/MIN/TC/0054/2006	Inconnu	République démocratique du Congo (RDC)
EL SAM AIRLIFT	409/CAB/MIN/TC/0002/2007	Inconnu	République démocratique du Congo (RDC)
ESPACE AVIATION SERVICE	409/CAB/MIN/TC/0003/2007	Inconnu	République démocratique du Congo (RDC)
FILAIR	409/CAB/MIN/TC/0008/2007	Inconnu	République démocratique du Congo (RDC)
FREE AIRLINES	409/CAB/MIN/TC/0047/2006	Inconnu	République démocratique du Congo (RDC)
GALAXY INCORPORATION	409/CAB/MIN/TC/0078/2006	Inconnu	République démocratique du Congo (RDC)
GOMA EXPRESS	409/CAB/MIN/TC/0051/2006	Inconnu	République démocratique du Congo (RDC)
GOMAIR	409/CAB/MIN/TC/0023/2005	Inconnu	République démocratique du Congo (RDC)
GREAT LAKE BUSINESS COMPANY	409/CAB/MIN/TC/0048/2006	Inconnu	République démocratique du Congo (RDC)
HEWA BORA AIRWAYS (HBA)	409/CAB/MIN/TC/0108/2006	ALX	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)
KATANGA AIRWAYS	409/CAB/MIN/TC/0088/2006	Inconnu	République démocratique du Congo (RDC)
KIVU AIR	409/CAB/MIN/TC/0044/2006	Inconnu	République démocratique du Congo (RDC)
LIGNES AÉRIENNES CONGOLAISES	Signature ministérielle (ordonnance 78/205)	LCG	République démocratique du Congo (RDC)
MALU AVIATION	409/CAB/MIN/TC/0113/2006	Inconnu	République démocratique du Congo (RDC)
MALILA AIRLIFT	409/CAB/MIN/TC/0112/2006	MLC	République démocratique du Congo (RDC)
MANGO AIRLINES	409/CAB/MIN/TC/0007/2007	Inconnu	République démocratique du Congo (RDC)
PIVA AIRLINES	409/CAB/MIN/TC/0001/2007	Inconnu	République démocratique du Congo (RDC)
RWAKABIKA BUSHI EXPRESS	409/CAB/MIN/TC/0052/2006	Inconnu	République démocratique du Congo (RDC)
SAFARI LOGISTICS SPRL	409/CAB/MIN/TC/0076/2006	Inconnu	République démocratique du Congo (RDC)
SAFE AIR COMPANY	409/CAB/MIN/TC/0004/2007	Inconnu	République démocratique du Congo (RDC)
SERVICES AIR	409/CAB/MIN/TC/0115/2006	Inconnu	République démocratique du Congo (RDC)
SUN AIR SERVICES	409/CAB/MIN/TC/0077/2006	Inconnu	République démocratique du Congo (RDC)
TEMBO AIR SERVICES	409/CAB/MIN/TC/0089/2006	Inconnu	République démocratique du Congo (RDC)
THOM'S AIRWAYS	409/CAB/MIN/TC/0009/2007	Inconnu	République démocratique du Congo (RDC)
TMK AIR COMMUTER	409/CAB/MIN/TC/020/2005	Inconnu	République démocratique du Congo (RDC)
TRACEP CONGO	409/CAB/MIN/TC/0055/2006	Inconnu	République démocratique du Congo (RDC)
TRANS AIR CARGO SERVICE	409/CAB/MIN/TC/0110/2006	Inconnu	République démocratique du Congo (RDC)
TRANSPORTS AERIENS CONGOLAIS (TRACO)	409/CAB/MIN/TC/0105/2006	Inconnu	République démocratique du Congo (RDC)
VIRUNGA AIR CHARTER	409/CAB/MIN/TC/018/2005	Inconnu	République démocratique du Congo (RDC)
WIMBI DIRA AIRWAYS	409/CAB/MIN/TC/0116/2006	WDA	République démocratique du Congo (RDC)
ZAABU INTERNATIONAL	409/CAB/MIN/TC/0046/2006	Inconnu	République démocratique du Congo (RDC)

Nom de personne morale du transporteur aérien figurant sur son CTA (et raison sociale si elle diffère)	Numéro de certificat de transporteur aérien (CTA) ou numéro de la licence d'exploitation	Code OACI de la compagnie aérienne	État du transporteur
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
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
UTAGE — UNION DE TRANSPORT AEREO DE GUINEA ECUATORIAL	737	UTG	Guinée équatoriale
Tous les transporteurs aériens certifiés par les autorités indonésiennes responsables de la surveillance réglementaire, à savoir:			Indonésie
AIR PACIFIC UTAMA	135-020	Inconnu	Indonésie
AIRFAST INDONESIA	135-002	AFE	Indonésie
ASCO NUSA AIR TRANSPORT	135-022	Inconnu	Indonésie
ASI PUDJIASTUTI	135-028	Inconnu	Indonésie
ATLAS DELTASATYA	135-023	Inconnu	Indonésie
AVIASTAR MANDIRI	135-029	Inconnu	Indonésie
BALAI KALIBRASI FASITAS PENERBANGAN	135-031	Inconnu	Indonésie
DABI AIR NUSANTARA	135-030	Inconnu	Indonésie
DERAYA AIR TAXI	135-013	DRY	Indonésie
DERAZONA AIR SERVICE	135-010	Inconnu	Indonésie
DIRGANTARA AIR SERVICE	135-014	DIR	Indonésie
EASTINDO	135-038	Inconnu	Indonésie
EKSPRES TRANSPORTASI ANTAR BENUA	135-032	Inconnu	Indonésie
GARUDA INDONESIA	121-001	GIA	Indonésie
GATARI AIR SERVICE	135-018	GHS	Indonésie
HELIZONA	135-003	Inconnu	Indonésie
INDONESIA AIR ASIA	121-009	AWQ	Indonésie
INDONESIA AIR TRANSPORT	135-017	IDA	Indonésie
INTAN ANGKASA AIR SERVICE	135-019	Inconnu	Indonésie
KARTIKA AIRLINES	121-003	KAE	Indonésie
KURA-KURA AVIATION	135-016	Inconnu	Indonésie
LION MENTARI AIRLINES	121-010	LNI	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
LINUS AIRWAYS	121-029	Inconnu	Indonésie
MANDALA AIRLINES	121-005	MDL	Indonésie
MANUNGAL AIR SERVICE	121-020	Inconnu	Indonésie
MEGANTARA AIRLINES	121-025	Inconnu	Indonésie
MERPATI NUSANTARA	121-002	MNA	Indonésie
METRO BATAVIA	121-007	BTV	Indonésie
NATIONAL UTILITY HELICOPTER	135-011	Inconnu	Indonésie
PELITA AIR SERVICE	121-008	PAS	Indonésie
PELITA AIR SERVICE	135-001	PAS	Indonésie
PENERBANGAN ANGKASA SEMESTA	135-026	Inconnu	Indonésie
PURA WISATA BARUNA	135-025	Inconnu	Indonésie
REPUBLIC EXPRES AIRLINES	121-040	RPH	Indonésie
RIAU AIRLINES	121-017	RIU	Indonésie
SAMPURNA AIR NUSANTARA	135-036	Inconnu	Indonésie
SAYAP GARUDA INDAH	135-004	Inconnu	Indonésie
SMAC	135-015	SMC	Indonésie
SRIWIJAYA AIR	121-035	SJY	Indonésie
SURVEI UDARA PENAS	135-006	Inconnu	Indonésie
TRANSWISATA PRIMA AVIATION	135-021	Inconnu	Indonésie
TRAVEL EXPRES AIRLINES	121-038	XAR	Indonésie
TRAVIRA UTAMA	135-009	Inconnu	Indonésie
TRI MG INTRA AIRLINES	121-018	TMG	Indonésie
TRI MG INTRA AIRLINES	135-037	TMG	Indonésie
TRIGANA AIR SERVICE	121-006	TGN	Indonésie
WING ABADI NUSANTARA	121-012	WON	Indonésie
Tous les transporteurs aériens certifiés par les autorités kirghizes responsables de la surveillance réglementaire, à savoir:		—	République kirghize
AIR MANAS	17	MBB	République kirghize
ARTIK AVIA	13	ART	République kirghize
ASIA ALPHA AIRWAYS	32	SAL	République kirghize
AVIA TRAFFIC COMPANY	23	AVJ	République kirghize
BISTAIR-FEZ BISHKEK	08	BSC	République kirghize
CLICK AIRWAYS	11	CGK	République kirghize
DAMES	20	DAM	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
EASTOK AVIA	15	Inconnu	République kirghize
ESEN AIR	2	ESD	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 AIRLINES	01	KGA	République kirghize
MAX AVIA	33	MAI	République kirghize
OHS AVIA	09	OSH	République kirghize
S GROUP AVIATION	6	Inconnu	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	Inconnu	République kirghize
Tous les transporteurs aériens certifiés par les autorités libériennes responsables de la surveillance réglementaire		—	Liberia
Tous les transporteurs aériens certifiés par les autorités gabonaises responsables de la surveillance réglementaire, à l'exception de Gabon Airlines et d'Afrijet, à savoir:			République du Gabon
AIR SERVICES SA	0002/MTACCMDH/SGACC/DTA	Inconnu	République du Gabon
AIR TOURIST (ALLEGIANCE)	0026/MTACCMDH/SGACC/DTA	NIL	République du Gabon
NATIONALE ET REGIONALE TRANSPORT (NATIONALE)	0020/MTACCMDH/SGACC/DTA	Inconnu	République du Gabon
NOUVELLE AIR AFFAIRES GABON (SN2AG)	0045/MTACCMDH/SGACC/DTA	NVS	République du Gabon
SCD AVIATION	0022/MTACCMDH/SGACC/DTA	Inconnu	République du Gabon
SKY GABON	0043/MTACCMDH/SGACC/DTA	SKG	République du Gabon
SOLENTA AVIATION GABON	0023/MTACCMDH/SGACC/DTA	Inconnu	République du Gabon
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
BELLVIEW AIRLINES (S/L) LTD	Inconnu	BVU	Sierra Leone

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
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 swaziés responsables de la surveillance réglementaire, à savoir:	—	—	Swaziland
AERO AFRICA (PTY) LTD	Inconnu	RFC	Swaziland
JET AFRICA SWAZILAND	Inconnu	OSW	Swaziland
ROYAL SWAZI NATIONAL AIRWAYS CORPORATION	Inconnu	RSN	Swaziland
SCAN AIR CHARTER, LTD	Inconnu	Inconnu	Swaziland
SWAZI EXPRESS AIRWAYS	Inconnu	SWX	Swaziland
SWAZILAND AIRLINK	Inconnu	SZL	Swaziland

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 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	Numéros d'immatriculation et, si possible, numéros de série	État d'immatriculation
AFRIJET ⁽¹⁾	0027/MTAC/ SGACC/DTA		République du Gabon	Toute la flotte sauf: 2 aéronefs de type Falcon 50; 1 aéronef de type Falcon 900	Toute la flotte sauf: TR-LGV; TR-LGY; TR-AFJ	République du Gabon
AIR BANGLADESH	17	BGD	Bangladesh	B747-269B	S2-ADT	Bangladesh
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 ⁽²⁾	0040/MTAC/ SGACC/DTA	GBK	République du Gabon	Toute la flotte sauf: 1 aéronef de type Boeing B-767-200	Toute la flotte sauf: TR-LHP	République du Gabon

⁽¹⁾ Afrijet est seulement autorisé à utiliser l'aéronef particulier mentionné pour ses activités actuelles dans la Communauté européenne.

⁽²⁾ Gabon Airlines est seulement autorisé à utiliser l'aéronef particulier mentionné pour ses activités actuelles dans la Communauté européenne.

⁽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, pour autant que les normes de sécurité applicables soient respectées.