

RÈGLEMENT D'EXÉCUTION (UE) N° 1146/2012 DE LA COMMISSION

du 3 décembre 2012

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⁽²⁾,

considérant ce qui suit:

- (1) Le règlement (CE) n° 474/2006⁽³⁾ 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, visée au chapitre II du règlement (CE) n° 2111/2005.
- (2) Conformément à l'article 4, paragraphe 3, du règlement (CE) n° 2111/2005, certains États membres et l'Agence européenne de la sécurité aérienne (ci-après l'«AESA») 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 soit directement, soit, 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 imposer une interdiction d'exploitation dans l'Union ou de modifier les conditions d'une interdiction d'exploitation imposée à un transporteur aérien qui figure sur la liste 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° 3922/1991 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⁾.
- (5) La Commission a transmis au comité de la sécurité aérienne des informations actualisées sur les discussions conjointes en cours qui ont été entamées dans le cadre du règlement (CE) n° 2111/2005 et de son règlement d'application (CE) n° 473/2006⁽⁵⁾ avec les autorités

compétentes et les transporteurs aériens des États suivants: Algérie, Aruba, Bangladesh, Burkina Faso, Cameroun, Chine, Comores, Cuba, Curaçao, Égypte, Éthiopie, Fédération de Russie, Géorgie, Guinée-Bissau, Lesotho, Malawi, Mali, Népal, Pakistan, République centrafricaine, Sint-Maarten, Ukraine, Yémen; Érythrée, Libye; Afghanistan, Angola, Bénin, Congo, Djibouti, Gabon, Ghana, Guinée équatoriale, Honduras, Indonésie, Iran, Jordanie, Kazakhstan, Kirghizstan, Liberia, Madagascar, Mauritanie, Mozambique, Philippines, République démocratique du Congo, République populaire démocratique de Corée, Rwanda, Sao Tomé-et-Principe, Sierra Leone, Soudan, Suriname, Swaziland, Venezuela et Zambie.

- (6) Le comité de la sécurité aérienne a entendu les exposés de l'AESA sur les conclusions de l'analyse des rapports relatifs aux audits réalisés par l'Organisation de l'aviation civile internationale (ci-après l'«OACI») dans le cadre de son programme universel d'évaluation de la surveillance de la sécurité (USOAP). Les États membres ont été invités à accorder la priorité aux inspections au sol sur des transporteurs aériens titulaires d'une licence dans des États où l'OACI a relevé un ou plusieurs graves problèmes de sécurité ou dans des États dont le régime de surveillance en matière de sécurité présente de graves manquements selon les conclusions de l'AESA. Nonobstant les discussions entamées par la Commission au titre du règlement (CE) n° 2111/2005, il sera ainsi possible d'obtenir des informations supplémentaires sur les performances en matière de sécurité des transporteurs aériens titulaires d'une licence dans ces États.
- (7) Le comité de la sécurité aérienne a entendu les exposés de l'AESA sur les conclusions de l'analyse des inspections au sol effectuées dans le cadre du programme SAFA (Safety Assessment of Foreign Aircraft) conformément au règlement (UE) n° 965/2012 de la Commission du 5 octobre 2012 déterminant les exigences techniques et les procédures administratives applicables aux opérations aériennes conformément au règlement (CE) n° 216/2008 du Parlement européen et du Conseil⁽⁶⁾.
- (8) Le comité de la sécurité aérienne a également entendu les exposés de l'AESA sur les projets d'assistance technique menés dans les États concernés par des mesures au titre du règlement (CE) n° 2111/2005. Le comité 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 aux cas de non-conformité aux normes internationales applicables. Les États membres ont été invités à répondre à ces demandes sur une base bilatérale en coordination avec la Commission et l'AESA.

⁽¹⁾ JO L 344 du 27.12.2005, p. 15.⁽²⁾ JO L 143 du 30.4.2004, p. 76.⁽³⁾ JO L 84 du 23.3.2006, p. 14.⁽⁴⁾ JO L 373 du 31.12.1991, p. 4.⁽⁵⁾ JO L 84 du 23.3.2006, p. 8.⁽⁶⁾ JO L 296 du 25.10.2012, p. 1.

- (9) Il convient dès lors de modifier le règlement (CE) n° 474/2006 en conséquence.
- (10) Les mesures prévues dans le présent règlement sont conformes à l'avis du comité de la sécurité aérienne.

Transporteurs aériens de l'Union européenne

- (11) À la suite de l'analyse, par l'AESA, d'informations tirées d'inspections au sol effectuées au titre du programme SAFA sur des appareils de certains transporteurs aériens de l'Union ou d'inspections de normalisation effectuées par l'AESA, ainsi que d'inspections et d'audits spécifiques effectués par des 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. La Grèce a fait savoir que le certificat de transporteur aérien (CTA) de Sky Wings était suspendu à la suite de la suspension, le 7 octobre 2012, de son agrément d'organisme de gestion du maintien de la navigabilité; le Luxembourg a signalé que le CTA de Strategic Airlines avait été retiré le 8 octobre 2012 et que ce transporteur aérien n'existe plus; l'Espagne a annoncé que le transporteur aérien IMD Airways a mis en œuvre avec succès des mesures correctives et demeure sous surveillance renforcée; et la Slovénie a fait savoir que le CTA de Linxair Business Airlines avait été retiré le 2 octobre 2012.

Air Algérie

- (12) Vu les résultats des inspections au sol effectuées en 2008 et en 2009 au titre du programme SAFA sur les appareils exploités par le transporteur aérien Air Algérie, la Commission avait entamé des discussions officielles avec les autorités compétentes de l'Algérie (DACM) en décembre 2009, comme indiqué dans le règlement (CE) n° 590/2010 ⁽¹⁾ et le règlement (CE) n° 1071/2010 ⁽²⁾. Ces discussions officielles ont abouti, d'une part, à la mise en œuvre de solutions satisfaisantes pour remédier, à court terme, aux manquements décelés en matière de sécurité et, d'autre part, à l'élaboration, par la DACM et le transporteur aérien Air Algérie, d'un plan de mesures correctives et préventives solide afin d'apporter des solutions durables. Les performances du transporteur aérien Air Algérie en matière de sécurité ont continué à faire l'objet d'une vérification par l'intermédiaire des résultats du programme SAFA et des rapports mensuels transmis par la DACM à la Commission sur les résultats de ses activités de surveillance concernant ce transporteur aérien et sur les progrès accomplis dans la mise en œuvre du plan de mesures correctives et préventives susmentionné.
- (13) Compte tenu de l'évolution favorable des résultats des inspections effectuées au titre du programme SAFA depuis novembre 2010, de l'absence de manquements graves en matière de sécurité et de la mise en œuvre des mesures correctives et préventives dans le respect du calendrier établi, la Commission a décidé en juillet 2012 de mettre un terme aux discussions officielles entamées avec la DACM au titre du règlement (CE) n° 2111/2005.

Comlux Aruba N.V.

- (14) En février 2012, les autorités compétentes d'Aruba se sont engagées à apporter des modifications au système juridique national et à adopter des mesures administratives à l'encontre de Comlux Aruba afin que, le 1^{er} août 2012 au plus tard, le contrôle opérationnel de ce transporteur aérien fût exercé depuis Aruba.
- (15) Afin d'obtenir des informations actualisées en la matière, la Commission, l'AESA et certains membres du comité de la sécurité aérienne ont procédé, le 15 octobre 2012 à Bruxelles, à des discussions avec les autorités compétentes d'Aruba. Celles-ci ont indiqué et fourni des éléments attestant que la législation relative aux opérations en vol a été modifiée en vue de renforcer les exigences relatives à la fixation du lieu d'établissement principal à Aruba. Ces autorités ont également confirmé que le contrôle opérationnel de Comlux Aruba N.V. avait été établi à Aruba, à leur satisfaction. Des modifications ont été apportées à cet égard à l'organisation et aux responsabilités de ce transporteur. Par ailleurs, le CTA de ce transporteur était limité à un seul appareil de type B767 et ne sera renouvelé que sur une base annuelle, sous réserve de résultats satisfaisants des activités de surveillance continue afin de veiller au caractère effectif des modifications organisationnelles.
- (16) La Commission a pris note des progrès accomplis par les autorités compétentes d'Aruba et les encourage à poursuivre leurs efforts en vue d'un renforcement de leur régime de surveillance de l'aviation civile conformément aux normes internationales de sécurité.

Transporteurs aériens de la République du Congo

- (17) Tous les transporteurs aériens certifiés en République du Congo figurent sur la liste de l'annexe A depuis novembre 2009. La Commission et l'AESA ont organisé une réunion de concertation avec les autorités compétentes de la République du Congo (ANAC) le 12 octobre 2012. Au cours de cette réunion, l'ANAC a exposé les progrès accomplis à ce jour afin de résoudre les problèmes constatés en matière de sécurité par l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) à l'occasion de l'audit effectué en 2008 dans le cadre de son programme universel d'évaluation de la surveillance de la sécurité (USOAP).
- (18) L'ANAC a fourni à la Commission des éléments attestant que le CTA du transporteur aérien Société Nouvelle Air Congo a expiré et a confirmé que ce transporteur aérien a cessé ses activités. Par conséquent, sur la base des critères communs, ce transporteur aérien devrait être retiré de la liste de l'annexe A.
- (19) L'ANAC a communiqué à la Commission des informations selon lesquelles un CTA a été délivré aux transporteurs aériens suivants: Canadian Airways' Congo, Émeraude, Equajet et Mistral Aviation. L'ANAC n'ayant toutefois pas apporté la preuve que ces transporteurs aériens font l'objet d'une surveillance en matière de sécurité conforme aux normes internationales de sécurité, sur la base des critères communs, il est estimé que ces transporteurs aériens devraient être inscrits sur la liste de l'annexe A.

⁽¹⁾ JO L 170 du 6.7.2010, p. 9.

⁽²⁾ JO L 306 du 23.11.2010, p. 44.

- (20) La Commission a pris note des progrès accomplis par les autorités compétentes de la République du Congo et les encourage à poursuivre leurs efforts en vue de l'établissement d'un régime de surveillance de l'aviation civile conforme aux normes internationales de sécurité.

Transporteurs aériens de la République démocratique du Congo

- (21) Des transporteurs aériens certifiés en République démocratique du Congo figurent sur la liste de l'annexe A depuis mars 2006 ⁽¹⁾. Les autorités compétentes de la République démocratique du Congo ont pris l'initiative de rétablir des discussions actives avec la Commission et l'AESA, et ont indiqué leur ferme intention de procéder à un examen approfondi et à une réforme complète du secteur des transports aériens et de l'autorité nationale responsable de la surveillance réglementaire.

- (22) Les autorités compétentes de la République démocratique du Congo ont fait savoir qu'un CTA a été délivré aux transporteurs aériens suivants: Air Fast Congo, Fly Congo, Katanga Express, Katanga Wings, Mango Airlines et Will Airlift. L'ANAC n'ayant toutefois pas apporté la preuve que ces transporteurs aériens font l'objet d'une surveillance en matière de sécurité conforme aux normes internationales de sécurité, sur la base des critères communs, il est estimé que ces transporteurs aériens devraient être inscrits sur la liste de l'annexe A.

- (23) Les autorités compétentes de la République démocratique du Congo n'ont pas fourni d'éléments attestant que les autres transporteurs aériens figurant sur la liste de l'annexe A ont cessé leurs activités. En conséquence, sur la base des critères communs, il est estimé que ces transporteurs aériens devraient être maintenus dans l'annexe A.

- (24) La Commission a pris note des progrès accomplis par les autorités compétentes de la République démocratique du Congo et les encourage à poursuivre leurs efforts en vue de l'établissement d'un régime de surveillance de l'aviation civile conforme aux normes internationales de sécurité. Elle demeure par ailleurs résolue à approfondir le dialogue constructif récemment rétabli.

Transporteurs aériens de Curaçao et de Sint-Maarten

- (25) L'OACI a effectué un audit des Antilles néerlandaises ⁽²⁾ en 2008 et a relevé un certain nombre de manquements

concernant tous les éléments essentiels de leur régime de surveillance en matière de sécurité. En particulier, les autorités compétentes des Antilles néerlandaises ne disposaient pas du personnel technique suffisant dans les domaines des licences du personnel, de l'exploitation des aéronefs, des services de navigation aérienne et des aérodromes pour pouvoir exercer leurs fonctions de surveillance en matière de sécurité.

- (26) Par ailleurs, à la suite d'une évaluation effectuée en septembre 2011 par l'Administration fédérale de l'aviation (FAA) du ministère des transports des États-Unis dans le cadre de son programme d'évaluation de la sécurité de l'aviation internationale (IASA), la FAA a estimé que Curaçao et Sint-Maarten n'avaient pas suffisamment respecté les normes internationales de sécurité et a donc décidé de les déclasser de la catégorie 1 à la catégorie 2.

- (27) Enfin, des inspections au sol effectuées dans le cadre du programme SAFA ⁽³⁾ entre mai 2011 et mai 2012 ont permis de relever, en moyenne, plus d'un manquement majeur par inspection.

- (28) En conséquence, la Commission a entamé des discussions avec les autorités compétentes de Curaçao et de Sint-Maarten et leur a demandé par écrit, en juillet 2012, de lui présenter en détail les mesures correctives qui ont été mises en place ou qui sont planifiées. Ces discussions sont en cours.

- (29) Les autorités compétentes de Curaçao et de Sint-Maarten ont répondu à la Commission et ont présenté en détail les mesures correctives en cours et planifiées pour remédier aux manquements relevés lors des audits de l'OACI et de la FAA.

- (30) Les Pays-Bas ont indiqué au comité de la sécurité aérienne qu'ils fournissaient une assistance technique active à Curaçao et à Sint-Maarten et qu'ils les épaulaient dans leurs efforts en vue de l'établissement d'un régime de surveillance en matière de sécurité conforme aux normes de l'OACI.

- (31) La Commission prend note des mesures prises par les autorités compétentes de Curaçao et de Sint-Maarten et les encourage à poursuivre résolument leurs efforts pour remédier aux insuffisances que présente leur régime de surveillance en matière de sécurité aérienne, faute de quoi la Commission sera contrainte de prendre des mesures en vertu du règlement (CE) n° 2111/2005. Les États membres continueront de suivre de près l'application effective des mesures correctives par l'intermédiaire d'inspections au sol prioritaires effectuées dans le cadre du programme SAFA.

⁽¹⁾ Considérants (60) à (64) du règlement (CE) n° 474/2006 du 22 mars 2006, JO L 84 du 23.3.2006, p. 18.

⁽²⁾ En octobre 2010, les Antilles néerlandaises (faisant partie du Royaume des Pays-Bas) ont été dissoutes et deux nouveaux pays ont été créés: Curaçao et Sint-Maarten. Le Royaume des Pays-Bas est maintenant composé de quatre pays: les Pays-Bas (en Europe), Aruba, Curaçao et Sint-Maarten. Curaçao et Sint-Maarten sont les successeurs juridiques des Antilles néerlandaises et partagent donc le même registre des aéronefs (PJ). Depuis octobre 2010, ces deux pays doivent mettre en place leur propre régime de surveillance en matière de sécurité aérienne et chacun d'entre eux a créé ses propres autorités compétentes. Les situations de ces deux pays font l'objet d'un examen parallèle en raison de leur interdépendance.

⁽³⁾ CAA-NL-2012-30, CAA-NL-2012-154, CAA-NL-2012-155, CAA-NL-2012-156, CAA-NL-2012-161, CAA-NL-2012-162; DGAC/F-2011-1628, DGAC/F-2011-1640, DGAC/F-2011-2007, DGAC/F-2011-2329, DGAC/F-2012-230, DGAC/F-2012-231, DGAC/F-2012-603, DGAC/F-2012-693.

Transporteurs aériens de Guinée équatoriale

- (32) Tous les transporteurs aériens certifiés en Guinée équatoriale font l'objet d'une interdiction d'exploitation dans l'Union européenne et figurent sur la liste de l'annexe A depuis mars 2006. Les autorités compétentes de la Guinée équatoriale (DGAC) ont fourni à la Commission des informations selon lesquelles un CTA a été délivré au transporteur aérien Tango Airways. Aucun élément n'ayant été apporté pour prouver une quelconque évolution des capacités de la DGAC à garantir que la surveillance des transporteurs aériens certifiés dans cet État respecte les normes de sécurité applicables, sur la base des critères communs, il est estimé que ce transporteur aérien devrait également être inscrit sur la liste de l'annexe A.

Transporteurs aériens d'Érythrée

- (33) À la suite de des manquements révélés lors de l'audit effectué par l'OACI en Érythrée en novembre 2010, l'OACI a notifié, à tous les États contractants de la convention de Chicago, trois graves problèmes de sécurité dans les domaines de l'exploitation, de la navigabilité et des services de navigation aérienne. Par ailleurs, dans son rapport final relatif à l'audit, l'OACI a indiqué que le niveau d'absence de mise en œuvre effective des normes internationales de sécurité atteignait 79,9 %.
- (34) Eu égard à ces résultats, la Commission a entamé des discussions officielles avec les autorités compétentes d'Érythrée (ER-CAA) et leur a demandé de lui présenter en détail les mesures qu'elles avaient prises pour remédier aux manquements décelés en matière de sécurité lors de l'audit de l'OACI.
- (35) L'ER-CAA a informé la Commission par courrier que deux graves problèmes de sécurité dans les domaines de la navigabilité et des services de navigation aérienne avaient été résolus mais que le troisième grave problème de sécurité concernant le processus de certification pour la délivrance d'un certificat de transporteur aérien devait toujours être résolu et qu'il faudrait, pour ce faire, que l'OACI effectue une mission de validation. Les contributions de l'ER-CAA ne contenaient toutefois aucune information sur les mesures correctives prises pour remédier au grave problème de sécurité en suspens ni aucune information sur la surveillance opérationnelle des transporteurs aériens d'Érythrée, tous deux étant autorisés par cet État à exercer leurs activités dans l'Union européenne.
- (36) La Commission a, à plusieurs reprises, invité l'ER-CAA à participer à des réunions de concertation afin d'obtenir des clarifications supplémentaires sur la surveillance des titulaires d'un CTA en Érythrée. L'ER-CAA a toutefois décliné l'invitation à ces réunions.
- (37) L'ER-CAA a été invitée à présenter ses observations au comité de la sécurité aérienne, qui l'a entendue le 21 novembre 2012. L'ER-CAA a fait savoir que l'OACI avait accepté son plan de mesures correctives et qu'elle considérait, pour sa part, que le grave problème de sécurité était résolu étant donné que la législation primaire relative à l'aviation avait été modifiée et qu'un certain

nombre de réglementations relatives à l'aviation civile avaient été promulguées. Il n'a pas pu être établi si les autorités compétentes d'Érythrée avaient demandé une mission de validation de l'OACI bien qu'une assistance leur soit fournie par l'équipe de sécurité du bureau régional (ROST) de l'OACI. Cependant, le comité de la sécurité aérienne estime que l'ER-CAA n'a pas démontré de manière satisfaisante qu'elle avait pris des mesures globales pour remédier à tous les aspects du grave problème de sécurité. Elle n'est pas non plus parvenue à clarifier les dispositions en matière de surveillance associées aux appareils figurant sur les CTA délivrés par l'Érythrée, qui comprennent des aéronefs loués avec équipage auprès de transporteurs aériens étrangers, avec pour conséquence que ces appareils figurent sur plusieurs CTA, ce qui n'est pas conforme aux normes internationales de sécurité.

- (38) Tous les transporteurs aériens titulaires d'une licence en Érythrée ont été invités à présenter leurs observations au comité de la sécurité aérienne mais seul l'un d'entre eux, Eritrean Airlines, l'a fait le 21 novembre 2012. Ce transporteur aérien a confirmé qu'il exploite deux appareils de type A320 à destination de Rome dans le cadre d'un accord de location avec équipage, sans parvenir à clarifier, à la satisfaction du comité de la sécurité aérienne, la surveillance opérationnelle et le contrôle de ses activités.
- (39) La Commission et le comité de la sécurité aérienne saluent les efforts déployés pour remédier aux manquements en matière de sécurité décelés dans le système de l'aviation civile en Érythrée. Toutefois, en attendant que des mesures correctives suffisantes de nature à remédier aux manquements constatés par l'OACI, et notamment au grave problème de sécurité en suspens, soient effectivement mises en œuvre, il est estimé, sur la base des critères communs, que les autorités compétentes d'Érythrée ne sont, à ce stade, pas en mesure de mettre en œuvre et de faire respecter les normes de sécurité pertinentes par les transporteurs aériens relevant de leur contrôle réglementaire. Par conséquent, tous les transporteurs aériens certifiés en Érythrée devraient faire l'objet d'une interdiction d'exploitation et figurer sur la liste de l'annexe A.
- (40) Lorsque le grave problème de sécurité en suspens aura trouvé une solution satisfaisante pour l'OACI et que les manquements majeurs révélés lors de l'audit de l'OACI auront été traités de manière satisfaisante, la Commission pourra organiser, avec l'aide de l'AESA et l'appui des États membres, une mission d'évaluation sur place afin de vérifier les progrès accomplis et de préparer un réexamen de ce dossier par le comité de la sécurité aérienne.

Rollins Air du Honduras

- (41) En juin 2012, les autorités compétentes du Honduras ont demandé le retrait de Rollins Air de la liste des aéronefs interdits d'exploitation, invoquant la suspension de son CTA. Le 21 novembre 2012, elles ont fourni des éléments attestant que le CTA de Rollins Air, qui avait été suspendu pour six mois, avait expiré avant d'être finalement annulé le 24 septembre 2012. Par conséquent, sur la base des critères communs, Rollins Air devrait être retiré de la liste de l'annexe A.

Transporteurs aériens d'Indonésie

- (42) Les discussions avec les autorités compétentes de l'Indonésie (DGCA) se poursuivent en vue de suivre les progrès réalisés par la DGCA pour garantir que la surveillance en matière de sécurité de tous les transporteurs aériens certifiés en Indonésie respecte les normes internationales de sécurité.
- (43) Le 18 octobre 2012, une vidéoconférence a eu lieu entre la Commission, l'AESA et la DGCA. À cette occasion, la DGCA a fourni des informations actualisées concernant certains transporteurs aériens faisant l'objet de sa surveillance. Elle a fait savoir que cinq nouveaux transporteurs aériens avaient été certifiés, à savoir Jayawijaya Dirantara le 16 avril 2012, Pacific Royale Airways le 29 mai 2012, Citilink Indonesia le 22 juin 2012, Angkasa Super Services le 7 juin 2012 et Air Born Indonesia le 6 mars 2012. La DGCA n'ayant toutefois pas apporté la preuve que ces transporteurs aériens font l'objet d'une surveillance en matière de sécurité conforme aux normes internationales de sécurité, sur la base des critères communs, il est estimé que ces transporteurs aériens devraient être inscrits sur la liste de l'annexe A.
- (44) La DGCA a par ailleurs fait savoir que le transporteur aérien PT Sampoerna Air Nasantara avait été rebaptisé pour devenir PT Pegasus Air Services et que le transporteur aérien PT Nyaman Air avait été rebaptisé pour devenir PT Heavy Lift, et que leurs noms devraient donc être modifiés dans l'annexe A.
- (45) La DGCA a également signalé et apporté la confirmation que le CTA de Dirgantara Air Service avait été retiré le 25 mai 2012. Par conséquent, sur la base des critères communs, il est estimé que ce transporteur aérien devrait être retiré de la liste de l'annexe A.
- (46) La DGCA a aussi communiqué des informations sur les résultats d'une mission d'évaluation effectuée en Indonésie en septembre 2012 par l'Administration fédérale de l'aviation (FAA) du ministère des transports des États-Unis. La FAA a pris note des améliorations survenues ces dernières années dans le régime indonésien de surveillance en matière de sécurité aérienne mais elle a toutefois formulé un certain nombre d'observations et de recommandations en ce qui concerne la formation des inspecteurs, la surveillance des activités aériennes étrangères, la politique et les procédures en matière de contrôle de l'application des règles, notamment en ce qui concerne le recours aux amendes, et la nécessité d'améliorer certaines infrastructures locales. La DGCA a accepté de fournir une copie du rapport officiel de la mission d'évaluation dès qu'il serait disponible.
- (47) La Commission et le comité de la sécurité aérienne ont pris note des réels progrès accomplis par les autorités compétentes de l'Indonésie et continuent à les encourager à poursuivre leurs efforts afin d'achever leurs travaux en vue de l'établissement d'un système aéronautique pleinement conforme aux normes de l'OACI.

Transporteurs aériens du Kazakhstan

- (48) Les discussions avec les autorités compétentes du Kazakhstan se sont poursuivies activement. Les autorités compétentes du Kazakhstan ont soumis plusieurs obser-

vations sur la base desquelles la Commission, avec l'aide de l'AESA, a organisé une réunion de concertation le 17 octobre 2012. Les autorités compétentes du Kazakhstan ont été également entendues par le comité de la sécurité aérienne le 21 novembre 2012 et lui ont présenté leurs observations à cet égard.

- (49) Les autorités compétentes du Kazakhstan ont fait état de progrès dans la réalisation d'une réforme ambitieuse du secteur de l'aviation entamée depuis 2009 afin de renforcer la sécurité aérienne. Après l'adoption d'un nouveau code de l'aviation civile en juillet 2010 et l'adoption de plus de 100 réglementations spécifiques en matière d'aviation, les autorités compétentes progressent à présent dans la mise en œuvre de ces nouvelles dispositions. Elles progressent également dans le renforcement de leurs capacités par l'établissement d'un centre d'évaluation de la sécurité des vols et le recrutement d'inspecteurs qualifiés supplémentaires, qui doit se poursuivre dans les mois à venir. Elles ont également accompli des progrès en matière de recertification des appareils et des transporteurs.
- (50) Les autorités compétentes du Kazakhstan ont fait savoir qu'elles continuaient à prendre des mesures d'exécution forcée. Par arrêté du ministre des transports et des communications du 3 juillet 2011 concernant l'établissement de règles relatives aux opérations aériennes pour l'aviation civile de la République du Kazakhstan, depuis le 1^{er} novembre 2012, les appareils de construction soviétique qui ne satisfont pas aux normes de sécurité de l'OACI ne sont plus autorisés à être exploités dans l'espace aérien kazakh. Les autorités compétentes du Kazakhstan ont donc interdit l'exploitation de 7 appareils de type Yak-40, de 2 appareils de type Antonov 12, de 5 appareils de type Antonov 24 et de 1 appareil de type Tu-134⁽¹⁾.
- (51) Les autorités compétentes du Kazakhstan ont également signalé à la Commission que 5 transporteurs aériens avaient mis un terme à leurs activités et elles ont fourni des éléments attestant que leur CTA avait expiré et n'avait pas été renouvelé; ces transporteurs aériens sont les suivants: Asia Wings, Minas, Skybus, Skyjet et Sayakhat Airlines. Par conséquent, sur la base des critères communs, ces transporteurs aériens devraient être retirés de la liste de l'annexe A.
- (52) Les autorités compétentes du Kazakhstan ont en outre informé la Commission que 4 compagnies aériennes exerçant auparavant des activités de transport aérien commercial avaient cessé ce type d'activités et réduit leur flotte et avaient fait l'objet d'une nouvelle certification au titre du travail aérien; ces compagnies aériennes sont les suivantes: Aero Aircompany, AK Suncare Aircompany, Kazair West et Ust-Kamenogorsk Air division of EKA. Par conséquent, sur la base des critères communs, ces transporteurs aériens devraient être retirés de la liste de l'annexe A.
- (53) Les autorités compétentes du Kazakhstan ont fait savoir que, par arrêté du premier ministre, aucun nouveau CTA ne peut être délivré tant qu'elles ne sont pas en mesure de s'acquitter pleinement de leurs responsabilités envers l'OACI.

⁽¹⁾ 7 appareils de type Yak-40; 2 appareils de type Antonov 12; 5 appareils de type Antonov 24; 1 appareil de type Tu-134.

- (54) Air Astana a été entendu par le comité de la sécurité aérienne le 21 novembre 2012 afin de fournir des informations actualisées sur sa flotte, qui fait actuellement l'objet d'un renouvellement, et a soumis ses observations à cet égard. Ce transporteur aérien a fait savoir que plusieurs appareils avaient été retirés progressivement de sa flotte et que de nouveaux appareils sont en train d'intégrer les flottes existantes d'appareils de type B767, B757, A320 et Fokker 50, lesquelles figurent déjà à l'annexe B. Air Astana a déclaré, en fournissant des éléments l'attestant, que les performances de sa flotte en matière de sécurité s'étaient améliorées. Les autorités compétentes du Kazakhstan ont déclaré que les activités des appareils figurant actuellement sur le CTA font l'objet de certaines activités de surveillance continue. Les autorités compétentes d'Aruba ont également apporté la preuve que la navigabilité des appareils immatriculés à Aruba et figurant actuellement sur le CTA d'Air Astana fait l'objet d'une surveillance continue conforme aux normes internationales de sécurité et qu'elles sont satisfaites du niveau de navigabilité démontré. Par ailleurs, les États membres et l'AESA ont confirmé que les inspections au sol effectuées dans des aéroports européens dans le cadre du programme SAFA n'avaient révélé aucun problème particulier. En conséquence, sur la base des critères communs, l'annexe B devrait être modifiée pour autoriser, au niveau d'exploitation actuel, l'exploitation d'appareils de type B767, B757, A320 et Fokker 50 qui figurent ou figurent sur le CTA d'Air Astana, pour autant que ces appareils soient immatriculés à Aruba et que le CTA et toutes les modifications qui y sont apportées soient soumis en temps utile à la Commission et à Eurocontrol.
- (55) Les États membres contrôleront le respect effectif des normes de sécurité applicables en accordant la priorité aux inspections au sol à effectuer sur les appareils d'Air Astana en vertu du règlement (UE) n° 965/2012. Si les résultats de ces inspections ou toute autre information pertinente quant à la sécurité devaient indiquer que les normes internationales de sécurité ne sont pas respectées, la Commission serait contrainte de prendre des mesures en vertu du règlement (CE) n° 2111/2005.
- (56) La Commission continue d'appuyer la réforme ambitieuse du système de l'aviation civile entreprise par les autorités du Kazakhstan et invite celles-ci à poursuivre résolument leurs efforts en vue de l'établissement d'un régime de surveillance de l'aviation civile conforme aux normes internationales de sécurité. À cette fin, elle encourage ces autorités à poursuivre la mise en œuvre du plan de mesures correctives convenu avec l'OACI, en mettant l'accent en priorité sur les deux graves problèmes de sécurité en suspens et sur la recertification de l'ensemble des transporteurs de leur ressort. Lorsque ces graves problèmes de sécurité auront trouvé une solution satisfaisante pour l'OACI, la Commission pourra organiser, avec l'aide de l'AESA et l'appui des États membres, une mission d'évaluation sur place afin de vérifier les progrès accomplis et de préparer un réexamen de ce dossier par le comité de la sécurité aérienne.
- a organisé une réunion de concertation avec les autorités compétentes du Kirghizstan. À cette occasion, celles-ci ont fait savoir que le Kirghizstan avait adopté un nouveau cadre juridique et que le retrait de la liste des aéronefs interdits d'exploitation était une priorité pour le gouvernement.
- (58) Les autorités compétentes du Kirghizstan ont fourni des informations selon lesquelles les transporteurs aériens suivants avaient été rebaptisés: Eastok Avia est devenu Air Bishkek et Dames est devenu State Aviation Enterprise under the Ministry of Emergency Situations (SAEMES). Il convient donc de modifier l'annexe A en conséquence.
- (59) Les autorités compétentes du Kirghizstan ont fait savoir qu'un CTA a été délivré aux transporteurs aériens suivants: Manas Airways, Supreme Aviation et Sky KG Airlines. Elles n'ont toutefois pas fourni d'éléments attestant que ces transporteurs aériens font l'objet d'une surveillance en matière de sécurité conforme aux normes internationales de sécurité. Par conséquent, sur la base des critères communs, il est estimé que ces transporteurs aériens devraient être inscrits sur la liste de l'annexe A.
- (60) Les autorités compétentes du Kirghizstan ont fourni à la Commission des éléments attestant que les CTA des transporteurs aériens suivants avaient été retirés: Trast Aero, Asian Air et Kyrgyzstan Airlines. Elles ont en outre fait savoir que les CTA d'Aerostan et d'Itek Air avaient expiré et n'avaient pas été renouvelés. Par conséquent, sur la base des critères communs, ces transporteurs aériens devraient être retirés de la liste de l'annexe A.
- (61) Avec l'accord des autorités compétentes du Kirghizstan, la Commission demeure résolue à organiser, avec l'aide de l'AESA et l'appui des États membres, une mission d'évaluation de la sécurité au Kirghizstan afin de vérifier sur place la mise en œuvre des nouvelles règles et la surveillance satisfaisante de certains transporteurs aériens certifiés au Kirghizstan.

Transporteurs aériens de la Libye

- (62) Les discussions avec les autorités compétentes de la Libye (LCAA) se poursuivent dans le but de confirmer les progrès accomplis par la Libye en vue de réformer son système de sécurité de l'aviation civile, et notamment de garantir que la surveillance en matière de sécurité de tous les transporteurs aériens certifiés en Libye est conforme aux normes internationales de sécurité.
- (63) La LCAA et les représentants des transporteurs aériens Afriqiyah, Libyan Airlines et Buraq Air ont rencontré la Commission, l'AESA et certains membres du comité de la sécurité aérienne le 15 octobre 2012 pour communiquer des informations sur les progrès accomplis. La LCAA a fait savoir qu'elle avait pris des mesures réglementaires en retirant les CTA ⁽¹⁾ de 16 des 26 transporteurs aériens libyens. Elle avait engagé des consultants à court terme et

Transporteurs aériens du Kirghizstan

- (57) Les transporteurs aériens établis en République kirghize font l'objet d'une interdiction d'exploitation depuis 2006. Le 5 octobre 2012, la Commission, avec l'aide de l'AESA,

⁽¹⁾ International Company, Tobruk Air Transport, Awsaj Aviation Service, Kalat Aleker Air Company, Alajniha Air Transport, Nayzak Air Transport, Qurina Air Services, Libyan Air Cargo, Air One Nine, Gulf Pearl Airlines, Horizon Airline, North African Air Transport, Madina Air, Assanad Aviation, Benina Air, Awasa Aviation.

reçu l'appui de l'OACI à long terme afin de lui fournir une assistance technique et a fait savoir qu'elle était en train de recruter un certain nombre de pilotes et d'ingénieurs supplémentaires afin d'effectuer des tâches d'inspection.

- (64) La LCAA a par ailleurs fait savoir qu'elle avait entamé un processus de recertification en cinq étapes de tous les transporteurs aériens libyens, à commencer par Libyan Airlines et Afriqiyah, et qu'elle ferait état des progrès et fournirait les rapports relatifs aux audits dès qu'ils seraient disponibles. Parallèlement, elle a fait savoir qu'elle élaborerait et mettrait en œuvre un régime de surveillance sur une base annuelle afin de garantir le respect continu des normes de l'OACI par les transporteurs aériens de son ressort.
- (65) Le comité de la sécurité aérienne a entendu les exposés de la LCAA, de Libyan Airlines et d'Afriqiyah le 21 novembre 2012. La LCAA a clairement affirmé que les activités peu sûres ne seraient pas tolérées en Libye. Elle a confirmé les précisions apportées lors de la réunion du 16 octobre, et notamment que le rapport d'enquête sur l'accident impliquant un appareil de type Airbus A330 exploité par Afriqiyah serait publié avant février 2013 et que le processus de recertification devrait être achevé au plus tard en décembre 2012 pour Libyan Airlines et Afriqiyah et au plus tard en décembre 2013 pour les autres transporteurs aériens. Elle a également fait savoir qu'elle continuerait, le cas échéant, à prendre des mesures d'exécution forcée pour limiter les risques liés à la sécurité, comme elle l'a fait avec l'immobilisation temporaire au sol d'un appareil de type A320.
- (66) Libyan Airlines a fait savoir que ses processus de gestion de la sécurité et la formation de son équipage avaient été améliorés.
- (67) Afriqiyah a fourni au comité de la sécurité aérienne des informations sur son système d'assurance de la qualité et sur le recours à des organismes de formation externes. Le transporteur aérien a également affirmé que, à la suite de l'accident impliquant un appareil de type A330, les horaires de vol avaient été modifiés pour diminuer les risques liés à la fatigue des pilotes, qu'un programme de formation des pilotes sur les procédures relatives à la remise des gaz était en cours et qu'il était fait appel à des experts externes pour l'aider à élaborer des programmes de sécurité. Le transporteur aérien a également exprimé le souhait d'exercer ses activités en Espagne, en France, au Royaume-Uni, en Italie, en Allemagne et en Autriche, dès que la LCAA aura levé les restrictions en vigueur.
- (68) La Commission et le comité de la sécurité aérienne se sont dits encouragés par le plan solide déployé par la LCAA pour remédier aux manquements en matière de sécurité décelés dans son système aéronautique, par le calendrier réaliste des mesures et par les progrès accomplis à ce jour. Ils ont pris note du fait que la LCAA maintiendrait les restrictions en vigueur à l'égard des activités de chaque transporteur aérien libyen dans l'Union européenne, la Norvège, la Suisse et l'Islande jusqu'à l'achèvement complet d'un processus de recertification en cinq étapes et la clôture de tout manquement significatif, après quoi, en accord avec la Commission, les

transporteurs aériens pourraient être à nouveau autorisés individuellement à exploiter des vols commerciaux à destination de l'Union européenne, de la Norvège, de la Suisse et de l'Islande.

- (69) Par ailleurs, pour chaque transporteur aérien faisant l'objet d'une nouvelle certification, la LCAA s'est engagée à fournir à la Commission des informations précises sur le processus de recertification et à se réunir avec la Commission et les États membres pour examiner en détail les audits, manquements, mesures correctives et actions de clôture pertinentes, et discuter des détails des plans de surveillance continue avant de convenir d'un quelconque assouplissement des restrictions. Si les informations fournies devaient ne pas démontrer à la satisfaction de la Commission et des États membres que le processus de recertification a été mené à bien de manière effective et qu'une surveillance continue durable est en place conformément aux normes de l'OACI, la Commission serait contrainte de prendre des mesures pour empêcher les transporteurs aériens d'exercer leurs activités dans l'espace aérien de l'Union européenne, de la Norvège, de la Suisse et de l'Islande. Si des éclaircissements supplémentaires sont nécessaires, la Commission peut décider d'effectuer une mission sur place préalablement à tout assouplissement des restrictions.
- (70) Pour les transporteurs aériens ultérieurement autorisés à exploiter des vols dans l'Union européenne, les États membres contrôleront le respect effectif des normes de sécurité applicables en accordant la priorité aux inspections au sol à effectuer sur les appareils de ces transporteurs en vertu du règlement (UE) n° 965/2012. Si les résultats de ces inspections ou toute autre information pertinente quant à la sécurité devaient indiquer que les normes internationales de sécurité ne sont pas respectées, la Commission serait contrainte de prendre des mesures en vertu du règlement (CE) n° 2111/2005.

Transporteurs aériens de la République islamique de Mauritanie

- (71) Des transporteurs aériens certifiés en Mauritanie figurent sur la liste de l'annexe A depuis novembre 2010⁽¹⁾. Depuis lors, les autorités compétentes de la Mauritanie (ANAC) ont entamé des discussions actives avec la Commission en vue de lui communiquer des informations actualisées sur les progrès accomplis dans la réforme de la réglementation de l'aviation civile et ont soumis de nombreuses observations à cet égard. Deux réunions ont été organisées avec l'ANAC et Mauritania Airlines le 24 septembre et le 10 octobre 2012. L'ANAC et Mauritania Airlines International ont été également entendus par le comité de la sécurité aérienne le 21 novembre 2012.
- (72) L'ANAC a fait savoir que des mesures fermes ont été prises pour réformer le régime de surveillance en matière de sécurité et qu'un certain nombre de résultats ont déjà été obtenus, dont notamment l'élaboration d'un nouveau code de l'aviation civile, la modification de la législation relative à l'aviation civile afin de l'aligner sur

⁽¹⁾ Considérants (43) à (51) du règlement (UE) n° 1071/2010 du 22 novembre 2010, JO L 306 du 23.11.2010, p. 49.

les annexes de la convention de Chicago, des modifications apportées à la gestion, à la structure et au personnel de l'ANAC, et l'élaboration d'un jeu complet de procédures pour la certification et la surveillance continue des transporteurs aériens.

- (73) L'ANAC a fait savoir qu'elle avait pris des mesures effectives d'exécution forcée. L'ANAC a notamment confirmé que le CTA de Mauritania Airways avait expiré le 15 décembre 2010 et n'avait pas été renouvelé étant donné que le transporteur aérien a cessé ses activités. L'ANAC a également signalé que les certificats et dérogations détenus par le transporteur aérien Class Aviation avaient été retirés en janvier 2011.
- (74) L'OACI a effectué deux missions de coordination et de validation (ICVM) en Mauritanie en avril et en septembre 2012 afin de valider les progrès accomplis par cet État. Les rapports finaux relatifs à ces missions confirment que des progrès importants ont été réalisés, et notamment que le niveau de respect global des normes internationales de sécurité s'était amélioré de 47 %. Le 1^{er} octobre 2012, la Commission a reçu confirmation par l'OACI des progrès exceptionnels accomplis par l'ANAC. Ces missions ont toutefois permis de conclure également à la nécessité de poursuivre la mise en œuvre effective de toutes les mesures correctives, notamment en ce qui concerne les obligations de surveillance et la résolution des problèmes de sécurité constatés, pour lesquelles, selon les indications de l'OACI, le niveau d'absence de mise en œuvre effective des normes internationales de sécurité atteint respectivement 51 % et 58 %. L'ANAC a indiqué avoir l'intention de poursuivre résolument ses efforts pour améliorer encore le respect des normes de l'OACI.
- (75) Lors de ses discussions avec l'ANAC, la Commission a particulièrement évalué la solidité de la surveillance en matière de sécurité de Mauritania Airlines International. Des manquements ont été décelés dans la certification initiale de Mauritania Airlines International étant donné que son CTA a été délivré le 8 mai 2011 sans qu'il soit établi que les cas de non-conformité relevés lors de la certification initiale de la compagnie aérienne avaient été corrigés de manière effective avant la délivrance du CTA, notamment en ce qui concerne les autorisations RVSM (minima de séparation verticale réduite), l'absence de suivi des données de vol et la pénurie de personnel au sol. L'ANAC et Mauritania Airlines International ont toutefois signalé et fourni des éléments attestant que tous les manquements avaient été résolus le 25 octobre 2012. L'ANAC a également déclaré, en fournissant des éléments l'attestant, que le transporteur aérien fait maintenant l'objet d'une surveillance continue appropriée conforme aux normes internationales de sécurité.
- (76) Le comité de la sécurité aérienne se félicite des progrès importants que les autorités compétentes de la Mauritanie ont signalé avoir accomplis dans la rectification des manquements décelés par l'OACI et dans la résolution des manquements décelés lors de la certification initiale de Mauritania Airlines International. Compte tenu des mesures effectives d'exécution forcée décidées et mises en œuvre par l'ANAC à l'égard des autres transporteurs aériens qui n'existent plus, sur la base des critères communs, il est estimé que tous les transporteurs aériens certifiés en Mauritanie devraient être retirés de la liste de l'annexe A.

- (77) L'ANAC a affirmé et confirmé par écrit que Mauritania Airlines International n'a pas l'intention de reprendre ses vols dans l'Union européenne à court terme, sauf à destination de Las Palmas de Gran Canaria (Espagne) et pas avant février 2013.
- (78) Les autorités compétentes de l'Espagne ont indiqué avoir fourni une assistance technique à l'ANAC et ont confirmé être satisfaites de la reprise des vols à destination de Las Palmas de Gran Canaria.
- (79) Les États membres contrôleront le respect effectif des normes de sécurité applicables en accordant la priorité aux inspections au sol à effectuer sur les appareils des transporteurs aériens titulaires d'une licence en Mauritanie en vertu du règlement (UE) n° 965/2012.
- (80) La Commission a l'intention d'effectuer, avec l'aide de l'AESA et l'appui des États membres, une mission d'évaluation de la sécurité sur place pour confirmer que les mesures prises par l'ANAC ont été mises en œuvre de manière satisfaisante.
- (81) Si les résultats des inspections au sol ou toute autre information pertinente quant à la sécurité devaient indiquer que les normes internationales de sécurité ne sont pas respectées, la Commission serait contrainte de prendre des mesures en vertu du règlement (CE) n° 2111/2005.

Transporteurs aériens des Philippines

- (82) Des transporteurs aériens certifiés aux Philippines figurent sur la liste de l'annexe A depuis le 31 mars 2010 ⁽¹⁾. Depuis lors, les discussions avec les autorités compétentes des Philippines (CAAP) se sont poursuivies en vue d'obtenir des informations actualisées sur les progrès accomplis dans la réforme de la réglementation de l'aviation civile. Plusieurs observations ont été soumises et une vidéoconférence a eu lieu le 18 novembre 2012 entre la Commission, assistée de l'AESA, et la CAAP.
- (83) La CAAP a fait savoir que l'OACI a effectué une mission de coordination et de validation sur place (ICVM) en octobre 2012 et a exposé les premiers résultats de cette mission qui ont révélé une amélioration de 7 % du niveau de respect global des normes de l'OACI. Toutefois, le grave problème de sécurité notifié par l'OACI à tous les États contractants de la convention de Chicago en ce qui concerne la surveillance en matière de sécurité des transporteurs aériens reste en suspens et d'autres problèmes en matière de sécurité ont été relevés par l'OACI en ce qui concerne le registre des aéronefs.
- (84) Outre l'accident mortel survenu en mars 2012 ⁽²⁾, la CAAP a confirmé que le transporteur aérien AviaTour Fly'In était impliqué dans un deuxième accident mortel survenu le 18 août 2012. La CAAP n'a pas donné de réponse adéquate aux demandes d'informations de la

⁽¹⁾ Considérants (74) à (87) du règlement (UE) n° 273/2010 du 30 mars 2010, JO L 84 du 31.3.2010, p. 32.

⁽²⁾ Considérant (43) du règlement (UE) n° 295/2012 du 3 avril 2012, JO L 98 du 4.4.2012, p. 17.

Commission et n'a, notamment, pas fourni d'informations sur la validité du CTA de ce transporteur aérien qui, selon les observations précédemment soumises, devait expirer le 14 août 2012, ni sur les résultats intermédiaires des enquêtes relatives à ces deux accidents.

- (85) La Commission a reçu des informations selon lesquelles les transporteurs aériens South West Air Corporation, Airgurus et Skyjet auraient commencé à exercer des activités de transport aérien commercial mais la CAAP n'a pas donné de réponse adéquate aux demandes d'informations de la Commission et n'a, notamment, pas fourni les CTA de ces transporteurs aériens ni les spécifications opérationnelles complètes s'y rapportant. La CAAP n'a pas davantage démontré que la certification et la surveillance continue de ces transporteurs aériens respectent pleinement les normes internationales applicables en matière de sécurité. Par conséquent, sur la base des critères communs, il est estimé que ces transporteurs aériens devraient également être inscrits sur la liste de l'annexe A.
- (86) La Commission continue d'appuyer la réforme du système de l'aviation civile entreprise par les autorités compétentes des Philippines et invite celles-ci à poursuivre résolument leurs efforts en vue de l'établissement d'un régime de surveillance de l'aviation civile conforme aux normes internationales de sécurité. À cette fin, elle encourage ces autorités à poursuivre la mise en œuvre du plan de mesures correctives convenu avec la FAA et l'OACI, en mettant l'accent en priorité sur les graves problèmes de sécurité en suspens, sur la recertification de l'ensemble des transporteurs de leur ressort et sur des mesures effectives d'exécution forcée en cas de problèmes de sécurité ou de violations de la législation en la matière. Lorsque la FAA aura modifié son évaluation du respect, par les Philippines, des normes internationales de sécurité et que tous les graves problèmes de sécurité auront trouvé une solution satisfaisante pour l'OACI, la Commission pourra organiser, avec l'aide de l'AESA et l'appui des États membres, une mission d'évaluation sur place afin de vérifier les progrès accomplis et de préparer un réexamen de ce dossier par le comité de la sécurité aérienne.

Jordan Aviation

- (87) Entre le 30 septembre et le 4 octobre 2012, la Commission, assistée de l'AESA, a effectué une mission d'évaluation de la sécurité dans le Royaume hachémite de Jordanie afin de vérifier si les mesures adoptées par les autorités compétentes de l'aviation civile (Civil Aviation Regulatory Commission - CARC) et par le transporteur aérien Jordan Aviation (PSC) pour résoudre les problèmes de sécurité décrits dans le règlement (UE) n° 1197/2011 ont été mises en œuvre de manière satisfaisante.
- (88) Lors de cette mission, la CARC a fourni à l'équipe d'évaluation des éléments attestant l'efficacité du plan de mesures correctives et préventives qu'elle a élaboré et mis en œuvre après l'imposition de restrictions d'exploitation dans l'Union européenne au transporteur aérien Jordan Aviation. Elle a également démontré qu'elle était maintenant en mesure d'assumer les obligations qui lui incombent en vertu des normes de l'OACI pour la surveillance des transporteurs auxquels elle a délivré un

CTA. L'équipe d'évaluation a signalé que la CARC montrait un engagement crédible à mettre en œuvre son plan de mesures correctives et préventives, qu'elle avait réalisé des améliorations significatives et qu'elle adoptait une approche ouverte, coopérative et constructive pour corriger les insuffisances relevées à l'égard de ses procédures. L'équipe d'évaluation a reçu la confirmation que les procédures de surveillance actuellement en place permettent de garantir la prise de mesures correctives efficaces en temps utile par les transporteurs aériens en cas de manquement constaté en matière de sécurité mais elle a toutefois recensé des domaines nécessitant des améliorations, notamment en ce qui concerne la procédure relative à l'approbation de la liste minimale d'équipements et celle relative à l'autorisation de transport de marchandises dangereuses.

- (89) Depuis novembre 2011, le transporteur aérien Jordan Aviation est sous surveillance renforcée de la CARC, qui a mis nettement l'accent sur les inspections au sol, les inspections en route, les vérifications de la navigabilité des appareils et les vérifications de l'organisme de gestion du maintien de la navigabilité. Le respect par Jordan Aviation de la réglementation jordanienne en matière d'aviation civile a également fait l'objet d'une évaluation lors d'un audit annuel. Les résultats de cet audit ont mis en évidence une amélioration significative dans le domaine de la gestion du maintien de la navigabilité. Par ailleurs, à la suite de la demande du transporteur aérien d'ajouter un nouveau type d'appareil à sa flotte (Airbus A330-200), la CARC a effectué une évaluation de la capacité de Jordan Aviation à intégrer un nouveau type d'appareil. Le CTA a été modifié le 9 mai 2012 et l'Airbus A330-200 a été ajouté aux spécifications opérationnelles du CTA de Jordan Aviation.
- (90) Lors de sa mission, l'équipe d'évaluation a reçu des éléments attestant l'efficacité du plan de mesures correctives et préventives élaboré et mis en œuvre par Jordan Aviation. Le transporteur aérien était en mesure de démontrer que le système mis en place pour la gestion du maintien de la navigabilité permettait dorénavant de garantir le maintien de la navigabilité de ses appareils mais l'équipe d'évaluation a toutefois recensé des domaines nécessitant des améliorations, notamment en ce qui concerne les procédures relatives à l'exploitation d'un nouvel itinéraire et à la planification de l'équipage.
- (91) À la suite de la demande formulée par la CARC et Jordan Aviation de réévaluer les restrictions d'exploitation imposées par le règlement (UE) n° 1197/2011 et considérant que les conditions à cette fin étaient remplies, la CARC et Jordan Aviation ont été invités à présenter leurs observations au comité de la sécurité aérienne. L'audition a eu lieu le 21 novembre 2012. Lors de cette réunion, la CARC et Jordan Aviation ont également fourni les détails du plan de mesures correctives visant à donner suite aux observations formulées lors de la mission sur place.
- (92) Le comité de la sécurité aérienne a salué les améliorations réalisées par la CARC et Jordan Aviation dans la mise en œuvre des normes internationales de sécurité et a considéré qu'il ne s'avérait plus nécessaire d'imposer d'autres limitations à ce transporteur aérien. Par conséquent, sur la base des critères communs, il est estimé que Jordan Aviation devrait être retiré de l'annexe B.

- (93) Les États membres contrôleront le respect effectif des normes de sécurité applicables en accordant la priorité aux inspections au sol à effectuer sur les appareils de ce transporteur en vertu du règlement (UE) n° 965/2012.

Air Madagascar

- (94) Le transporteur aérien Air Madagascar fait l'objet de restrictions d'exploitation et figure à l'annexe B conformément au règlement (UE) n° 390/2011. Depuis lors, les discussions avec les autorités compétentes de Madagascar (ACM) et Air Madagascar se sont poursuivies en vue d'obtenir des informations actualisées sur les progrès accomplis dans la mise en œuvre de mesures correctives.
- (95) Du 21 au 25 mai 2012, l'OACI a effectué une mission de coordination et de validation (ICVM) qui a permis de confirmer l'accomplissement de certains progrès. En effet, selon les évaluations, le niveau d'absence de mise en œuvre effective des normes de l'OACI est passé de 70,7 % à 44,4 %. Cette mission a toutefois également permis de conclure à la nécessité de poursuivre la mise en œuvre effective de toutes les mesures correctives, notamment en ce qui concerne les dispositions en matière de formation et de qualification du personnel technique, les obligations de surveillance et la résolution des problèmes de sécurité constatés, domaines pour lesquels le niveau d'absence de mise en œuvre effective des normes de l'OACI atteignait respectivement 67 %, 58 % et 86 %.
- (96) À leur demande, l'ACM et le transporteur aérien Air Madagascar ont été entendus par le comité de la sécurité aérienne le 20 novembre 2012. Ils ont exposé les progrès accomplis dans la mise en œuvre de leurs plans de mesures respectifs. L'ACM a également fait savoir qu'elle a conclu un contrat de deux ans afin d'obtenir une assistance technique externe pour l'aider à exercer ses activités de surveillance en matière de sécurité. Le comité de la sécurité aérienne a pris note des progrès signalés et a salué les efforts déployés par l'ACM pour améliorer sa capacité à remplir ses obligations relatives aux exigences de l'OACI.
- (97) Le comité de la sécurité aérienne encourage l'ACM à poursuivre ses efforts en vue de remédier à tous les défauts de conformité relevés lors de l'audit ICVM réalisé par l'OACI, et notamment dans le domaine de la surveillance des transporteurs aériens certifiés à Madagascar. La Commission, avec l'aide de l'AESA et l'appui des États membres, est disposée à procéder à une évaluation sur place lorsque la mise en œuvre des plans de mesures par l'ACM et Air Madagascar aura suffisamment progressé.

Vim Avia de la Fédération de Russie

- (98) Du 4 au 8 juin 2012, la Commission, assistée de l'AESA et de certains États membres, a effectué une mission d'évaluation de la sécurité dans la Fédération de Russie afin de vérifier si les mesures adoptées par les autorités compétentes de la Fédération de Russie (FATA) et par VIM AVIA, transporteur aérien certifié dans la Fédération de Russie, pour résoudre les problèmes de sécurité décrits

dans le règlement (UE) n° 1197/2011 ⁽¹⁾ et le règlement (UE) n° 295/2012 ⁽²⁾ ont été mises en œuvre de manière satisfaisante. Cette évaluation de la sécurité comportait une visite des sièges de la FATA et de VIM AVIA ainsi que des infrastructures de maintenance du transporteur aérien à l'aéroport de Domodedovo, et une inspection au sol de l'un des appareils de la flotte de ce transporteur. Les résultats de cette évaluation ont mis en évidence que, globalement, VIM AVIA a accompli des progrès dans l'établissement d'un système de gestion de la sécurité. En ce qui concerne le plan de mesures correctives de VIM AVIA, il est toutefois apparu que la mise en œuvre de trois des douze mesures correctives ne pouvait être considérée comme effective. VIM AVIA a été invité à réviser et à compléter son plan de mesures en conséquence avant de reprendre ses activités dans l'Union européenne.

- (99) Le 20 juin 2012, la FATA a informé la Commission que le transporteur aérien avait été à nouveau autorisé, à partir de cette date, à exercer ses activités à destination et en provenance de l'Union européenne au motif qu'il avait mis en œuvre avec succès des mesures correctives supplémentaires relatives à ces trois domaines.
- (100) La Commission, après examen des mesures supplémentaires notifiées, a fait part de ses préoccupations, estimant que le transporteur aérien n'avait pas pu mettre en œuvre ces mesures de manière effective en si peu de temps. L'attention des autorités compétentes de la Fédération de Russie a également été attirée sur les résultats insatisfaisants d'une inspection au sol effectuée en Espagne le 26 juin 2012 ⁽³⁾, qui a souligné des manquements dans les domaines du maintien de la navigabilité et de la maintenance de VIM AVIA. Les autorités compétentes de la Fédération de Russie ont également été invitées à fournir des informations sur un incident grave survenu le 24 juin 2012 sur un appareil de VIM AVIA.
- (101) Compte tenu de ce qui précède, la Commission, l'AESA et certains membres du comité de la sécurité aérienne ont organisé une réunion le 19 octobre 2012 avec les autorités compétentes de la Fédération de Russie et VIM AVIA. Ce dernier a signalé que des mesures correctives avaient été prises et exécutées en ce qui concerne tous les problèmes en suspens relevés dans le rapport final de la mission d'évaluation de la sécurité menée en Russie en juin 2012 et a fourni des éléments prouvant les mesures exécutées après la réunion. La FATA a fait savoir que deux enquêtes avaient été ouvertes à la suite d'un incident grave survenu le 24 juin 2012 sur un appareil de VIM AVIA et a fourni un résumé des conclusions de ces enquêtes.
- (102) L'Espagne a confirmé au comité de la sécurité aérienne que tous les manquements constatés lors des dernières inspections au sol effectuées en Espagne sur VIM AVIA avaient été résolus. L'Espagne a également fait savoir qu'une réunion avait été organisée à Madrid avec des représentants de VIM AVIA et a pris note de l'attitude coopérative du transporteur aérien.

⁽¹⁾ JO L 303 du 22.11.2011, p. 14.

⁽²⁾ JO L 98 du 4.4.2012, p. 13.

⁽³⁾ N° AESA-E-2012-392.

(103) Les États membres contrôleront le respect effectif des normes de sécurité applicables en accordant la priorité aux inspections au sol à effectuer sur les appareils de ce transporteur dans des aéroports européens. Si les résultats de ces inspections au sol devaient montrer une récurrence des problèmes de sécurité en ce qui concerne les activités de VIM AVIA, la Commission serait contrainte de prendre des mesures en vertu du règlement (CE) n° 2111/2005.

Transporteurs aériens du Rwanda

(104) Le 9 mai 2012, les autorités compétentes du Rwanda ont écrit à la Commission et lui ont fourni des éléments attestant que le CTA de Silverback Cargo Freighters avait été retiré le 30 octobre 2009. Par conséquent, sur la base des critères communs, il est estimé que Silverback Cargo Freighters devrait être retiré de l'annexe A.

(105) La Commission et le comité de la sécurité aérienne prennent toutefois note du fait que le Rwanda continue de faire l'objet d'un grave problème de sécurité détecté à la suite de l'audit USOAP de l'OACI en 2007 et notifié par l'OACI à tous les États parties à la convention de Chicago. La Commission encourage donc les autorités

compétentes du Rwanda à poursuivre leurs efforts pour remédier aux problèmes de sécurité et continuera à suivre de près la situation en matière de sécurité aérienne au Rwanda afin de veiller à ce qu'il soit remédié de manière effective à tout problème de sécurité subsistant,

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 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 3 décembre 2012.

*Par la Commission,
au nom du président,
Joaquín ALMUNIA
Vice-président*

ANNEXE

«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
BLUE WING AIRLINES	SRBWA-01/2002	BWI	Suriname
CONSORCIO VENEZOLANO DE INDUSTRIAS AERONAUTICAS Y SERVICIOS AEREOS, S.A. «CONVIASA»	VCV-DB-10	VCV	République bolivarienne du Venezuela
MERIDIAN AIRWAYS LTD	CTA 023	MAG	République du Ghana
Tous les transporteurs aériens certifiés par les autorités de l'Afghanistan responsables de la surveillance réglementaire, notamment:			République islamique d'Afghanistan
ARIANA AFGHAN AIRLINES	CTA 009	AFG	République islamique d'Afghanistan
KAM AIR	CTA 001	KMF	République islamique d'Afghanistan
PAMIR AIRLINES	Inconnu	PIR	République islamique d'Afghanistan
SAFI AIRWAYS	CTA 181	SFW	République islamique d'Afghanistan
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), notamment:			République d'Angola
AEROJET	AO 008-01/11	Inconnu	République d'Angola
AIR26	AO 003-01/11-DCD	DCD	République d'Angola
Air Gicango	009	Inconnu	République d'Angola
AIR JET	AO 006-01/11-MBC	MBC	République d'Angola
AIR NAVE	017	Inconnu	République d'Angola
ANGOLA AIR SERVICES	006	Inconnu	République d'Angola
Diexim	007	Inconnu	République d'Angola
FLY540	AO 004-01 FLYA	Inconnu	République d'Angola
GIRA GLOBO	008	GGL	République d'Angola

⁽¹⁾ Les transporteurs aériens figurant à l'annexe A pourraient être autorisés à exercer des droits de trafic en affrétant un appareil avec équipage appartenant à un transporteur aérien qui ne fait pas l'objet d'une interdiction d'exploitation, à condition que les normes de sécurité applicables soient respectées.

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
HELIANG	010	Inconnu	République d'Angola
HELIMALONGO	AO 005-01/11	Inconnu	République d'Angola
MAVEWA	016	Inconnu	République d'Angola
SONAIR	AO 002-01/10-SOR	SOR	République d'Angola
Tous les transporteurs aériens certifiés par les autorités du Bénin responsables de la surveillance réglementaire, notamment:			République du Bénin
AERO BENIN	PEA n° 014/MDCTTTATP-PR/ANAC/DEA/SCS	AEB	République du Bénin
AFRICA AIRWAYS	Inconnu	AFF	République du Bénin
ALAFIA JET	PEA n° 014/ANAC/MDCTTTATP-PR/DEA/SCS	N/A	République du Bénin
BENIN GOLF AIR	PEA n° 012/MDCTTP-PR/ANAC/DEA/SCS.	BGL	République du Bénin
BENIN LITTORAL AIRWAYS	PEA n° 013/MDCTTTATP-PR/ANAC/DEA/SCS.	LTL	République du Bénin
COTAIR	PEA n° 015/MDCTTTATP-PR/ANAC/DEA/SCS.	COB	République du Bénin
ROYAL AIR	PEA n° 11/ANAC/MDCTTP-PR/DEA/SCS	BNR	République du Bénin
TRANS AIR BENIN	PEA n° 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, notamment:			République du Congo
AERO SERVICE	RAC06-002	RSR	République du Congo
CANADIAN AIRWAYS CONGO	RAC06-012	Inconnu	République du Congo
EMERAUDE	RAC06-008	Inconnu	République du Congo
EQUAFLIGHT SERVICES	RAC 06-003	EKA	République du Congo
EQUAJET	RAC06-007	Inconnu	République du Congo
EQUATORIAL CONGO AIRLINES S.A.	RAC 06-014	Inconnu	République du Congo
MISTRAL AVIATION	RAC06-011	Inconnu	République du Congo

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
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, notamment:			République démocratique du Congo (RDC)
AFRICAN AIR SERVICE COMMUTER	104/CAB/MIN/TVC/2012	Inconnu	République démocratique du Congo (RDC)
AIR FAST CONGO	409/CAB/MIN/TVC/0039/2010	Inconnu	République démocratique du Congo (RDC)
AIR KASAI	409/CAB/MIN/TVC/0053/2010	Inconnu	République démocratique du Congo (RDC)
AIR KATANGA	409/CAB/MIN/TVC/0056/2010	Inconnu	République démocratique du Congo (RDC)
AIR TROPIQUES	409/CAB/MIN/TVC/00625/2010	Inconnu	République démocratique du Congo (RDC)
BLUE AIRLINES	106/CAB/MIN/TVC/2012	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	ABB	République démocratique du Congo (RDC)
BUSY BEE CONGO	409/CAB/MIN/TVC/0064/2010	Inconnu	République démocratique du Congo (RDC)
CETRACA AVIATION SERVICE	105/CAB/MIN/TVC/2012	CER	République démocratique du Congo (RDC)
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/0050/2010	CAA	République démocratique du Congo (RDC)
DOREN AIR CONGO	102/CAB/MIN/TVC/2012	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	FIL	République démocratique du Congo (RDC)
FLY CONGO	409/CAB/MIN/TVC/0126/2012	Inconnu	République démocratique du Congo (RDC)
GALAXY KAVATSI	409/CAB/MIN/TVC/027/08	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
GILEMBE AIR SOUTENANCE (GISAIR)	409/CAB/MIN/TVC/ 053/09	Inconnu	République démocratique du Congo (RDC)
GOMA EXPRESS	409/CAB/MIN/TC/ 0051/2011	Inconnu	République démocratique du Congo (RDC)
GOMAIR	409/CAB/MIN/TVC/ 011/2011	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/ 0065/2010	Inconnu	République démocratique du Congo (RDC)
JET CONGO AIRWAYS	Inconnu	Inconnu	République démocratique du Congo (RDC)
KATANGA EXPRESS	409/CAB/MIN/TVC/ 0083/2010	Inconnu	République démocratique du Congo (RDC)
KATANGA WINGS	409/CAB/MIN/TVC/ 0092/2011	Inconnu	République démocratique du Congo (RDC)
KIN AVIA	409/CAB/MIN/TVC/ 0059/2010	Inconnu	République démocratique du Congo (RDC)
KORONGO AIRLINES	409/CAB/MIN/TVC/ 001/2011	Inconnu	République démocratique du Congo (RDC)
Lignes Aériennes Congolaises (LAC)	Signature ministérielle (ordonnance n° 78/205)	LCG	République démocratique du Congo (RDC)
MALU AVIATION	098/CAB/MIN/TVC/2012	Inconnu	République démocratique du Congo (RDC)
MANGO AIRLINES	409/CAB/MIN/TVC/ 009/2011	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	103/CAB/MIN/TVC/2012	Inconnu	République démocratique du Congo (RDC)
STELLAR AIRWAYS	AAC/DG/DTA/TM/ 787/2011	Inconnu	République démocratique du Congo (RDC)
SWALA AVIATION	409/CAB/MIN/TVC/ 0084/2010	Inconnu	République démocratique du Congo (RDC)
TMK AIR COMMUTER	409/CAB/MIN/TVC/ 044/09	Inconnu	République démocratique du Congo (RDC)
TRACEP CONGO/TRACEP CONGO AVIATION	409/CAB/MIN/TVC/ 0085/2010	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
TRANS AIR CARGO SERVICES	409/CAB/MIN/TVC/ 073/2011	Inconnu	République démocratique du Congo (RDC)
WILL AIRLIFT	409/CAB/MIN/TVC/ 0247/2011	Inconnu	République démocratique du Congo (RDC)
WIMBI DIRA AIRWAYS	409/CAB/MIN/TVC/ 039/08	WDA	République démocratique du Congo (RDC)
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, notamment:			Djibouti
DAALLO AIRLINES	Inconnu	DAO	Djibouti
Tous les transporteurs aériens certifiés par les autorités de Guinée équatoriale responsables de la surveillance réglementaire, notamment:			Guinée équatoriale
Cronos AIRLINES	2011/0004/MTTCT/ DGAC/SOPS	Inconnu	Guinée équatoriale
CEIBA INTERCONTINENTAL	2011/0001/MTTCT/ DGAC/SOPS	CEL	Guinée équatoriale
Punto Azul	2012/0006/MTTCT/ DGAC/SOPS	Inconnu	Guinée équatoriale
TANGO AIRWAYS	Inconnu	Inconnu	Guinée équatoriale
Tous les transporteurs aériens certifiés par les autorités d'Érythrée responsables de la surveillance réglementaire, à savoir:			Érythrée
ERITREAN AIRLINES	CTA n° 004	ERT	Érythrée
NASAIR ERITREA	CTA n° 005	NAS	Érythrée
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-TransportasiAntarbenua, d'Indonesia Air Asia et de Metro Batavia), notamment:			République d'Indonésie
AIR BORN INDONESIA	135-055	Inconnu	République d'Indonésie
AIR PACIFIC UTAMA	135-020	Inconnu	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
ALFA TRANS DIRGANTATA	135-012	Inconnu	République d'Indonésie
ANGKASA SUPER SERVICES	135-050	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
CITILINK INDONESIA	121-046	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
Enggang Air Service	135-045'	Inconnu	République d'Indonésie
Ersa Eastern Aviation	135-047	Inconnu	République d'Indonésie
GATARI AIR SERVICE	135-018	GHS	République d'Indonésie
HEAVY LIFT	135-042	Inconnu	République d'Indonésie
INDONESIA AIR TRANSPORT	121-034	IDA	République d'Indonésie
INTAN ANGKASA AIR SERVICE	135-019	Inconnu	République d'Indonésie
JAYAWIJAYA DIRGANTARA	121-044	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
Matthew Air Nusantara	135-048	Inconnu	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

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
NUSANTARA AIR CHARTER	121-022	Inconnu	République d'Indonésie
NUSANTARA BUANA AIR	135-041	Inconnu	République d'Indonésie
PACIFIC ROYALE AIRWAYS	121-045	Inconnu	République d'Indonésie
PEGASUS AIR SERVICES	135-036	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
RIAU AIRLINES	121-016	RIU	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
SURYA AIR	135-046	Inconnu	République d'Indonésie
TransNusa Aviation Mandiri	121-048	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
Tous les transporteurs aériens certifiés par les autorités du Kazakhstan responsables de la surveillance réglementaire (à l'exception d'Air Astana), notamment:			République du Kazakhstan
AIR ALMATY	AK-0453-11	LMY	République du Kazakhstan
AIR TRUST AIRCOMPANY	AK-0455-12	RTR	République du Kazakhstan
ASIA CONTINENTAL Airlines	AK-0317-12	CID	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
ATMA AIRLINES	AK-0437-10	AMA	République du Kazakhstan
AVIA-JAYNAR/avia-zhaynar	AK-067-12	SAP	République du Kazakhstan
BEYBARS AIRCOMPANY	AK-0442-11	BBS	République du Kazakhstan
BEK AIR	AK-0463-12	BEK	République du Kazakhstan
BURUNDAYAVIA AIRLINES	AK-0456-12	BRY	République du Kazakhstan
COMLUX-KZ	AK-0449-11	KAZ	République du Kazakhstan
DETA AIR	AK-0458-12	DET	République du Kazakhstan
EAST WING	AK-0465-12	EWZ	République du Kazakhstan
LUK AERO (FORMER EASTERN EXPRESS)	AK-0464-12	LIS	République du Kazakhstan
EURO-ASIA AIR	AK-0441-11	EAK	République du Kazakhstan
EURO-ASIA AIR INTERNATIONAL	AK-0445-11	KZE	République du Kazakhstan
FLY JET KZ	AK-0446-11	FJK	République du Kazakhstan
INVESTAVIA	AK-0447-11	TLG	République du Kazakhstan
IRTYSH AIR	AK-0439-11	MZA	République du Kazakhstan
JET AIRLINES	AK-0459-12	SOZ	République du Kazakhstan
JET ONE	AK-0468-12	JKZ	République du Kazakhstan
KAZAIR JET	AK-0442-11	KEJ	République du Kazakhstan
KAZAIRTRANS AIRLINE	AK-0466-12	KUY	République du Kazakhstan
KAZAVIASPAS	AK-0452-11	KZS	République du Kazakhstan
MEGA Airlines	AK-0462-12	MGK	République du Kazakhstan
Prime aviation	AK-0448-11	PKZ	République du Kazakhstan
SAMAL AIR	AK-0454-12	SAV	République du Kazakhstan
SEMEYAVIA	AK-450-11	SMK	République du Kazakhstan
SCAT	AK-0460-12	VSV	République du Kazakhstan
ZHETYSU AIRCOMPANY	AK-0438-11	JTU	République du Kazakhstan
Tous les transporteurs aériens certifiés par les autorités de la République kirghize responsables de la surveillance réglementaire, notamment:			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
AIR MANAS	17	MBB	République kirghize
Avia Traffic Company	23	AVJ	République kirghize
CENTRAL ASIAN AVIATION SERVICES (CAAS)	13	CBK	République kirghize
Click Airways	11	CGK	République kirghize
STATE AVIATION ENTERPRISE UNDER THE MINISTRY OF EMERGENCY SITUATIONS (SAEMES)	20	DAM	République kirghize
AIR BISHKEK (FORMERLY EASTOK AVIA)	15	EEA	République kirghize
KYRGYZ TRANS AVIA	31	KTC	République kirghize
Kyrgyzstan	03	LYN	République kirghize
MANAS AIRWAYS	42	BAM	République kirghize
S GROUP AVIATION	6	SGL	République kirghize
SKY KG AIRLINES	41	KGK	République kirghize
Sky Way air	39	SAB	République kirghize
SUPREME AVIATION	40	SGK	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), notamment:			République gabonaise
AFRIC AVIATION	010/MTAC/ANAC-G/DSA	Inconnu	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

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
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 de la République du Mozambique responsables de la surveillance réglementaire, notamment:			République du Mozambique
Aero-Servicos sarl	MOZ-08	Inconnu	République du Mozambique
Aerovisao de Mozambique	Inconnu	Inconnu	République du Mozambique
CFA Mozambique	MOZ-10	Inconnu	République du Mozambique
CFM-Transportes e trabalho aereo sA	MOZ-07	Inconnu	République du Mozambique
Emilio Air Charter lda	MOZ-05	Inconnu	République du Mozambique
ETA Air Charter LDA	MOZ-04	Inconnu	République du Mozambique
Helicopteros Capital	MOZ-11	Inconnu	République du Mozambique
KAYA AIRLINES	MOZ-09	Inconnu	République du Mozambique
Mozambique Airlines (linhas aereas de moçambique)	MOZ-01	LAM	République du Mozambique
Mozambique Express/MEX	MOZ-02	MXE	République du Mozambique
Unique Air Charter	MOZ-13	Inconnu	République du Mozambique
Safari Air	MOZ-12	Inconnu	République du Mozambique
VR Cropsprayers lda	MOZ-06	Inconnu	République du Mozambique
Tous les transporteurs aériens certifiés par les autorités des Philippines responsables de la surveillance réglementaire, notamment:			République des Philippines
AEROEQUIPEMENT AVIATION	Inconnu	Inconnu	République des Philippines
AEROMAJESTIC	Inconnu	Inconnu	République des Philippines
Aerowurks Aerial Spraying Services	2010030	Inconnu	République des Philippines
AIR ASIA PHILIPPINES	Inconnu	Inconnu	République des Philippines
AIRGURUS	Inconnu	Inconnu	République des Philippines
Air Philippines Corporation	2009006	GAP	République des Philippines
AIR WOLF AVIATION INC.	200911	Inconnu	République des Philippines
Airtrack Agricultural Corporation	2010027	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
Asia Aircraft Overseas Philippines Inc.	4AN9800036	Inconnu	République des Philippines
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	CEB	République des Philippines
CERTEZA INFOSYSTEMS CORP.	2011040	Inconnu	République des Philippines
Chemtrad Aviation Corporation	2009018	Inconnu	République des Philippines
CM aero SERVICES	20110401	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
INTERISLAND AIRLINES	2010023	Inconnu	République des Philippines
Island Aviation	2009009	SOY	République des Philippines
Island HELICOPTER SERVICES	2011043	SOY	République des Philippines
ISLAND TRANSVOYAGER	2010022	Inconnu	République des Philippines
Lion Air, Incorporated	2009019	Inconnu	République des Philippines
Macro asia air taxi services	2010029	Inconnu	République des Philippines
MID-SEA EXPRESS		Inconnu	République des Philippines
Mindanao Rainbow Agricultural Development Services	2009016	Inconnu	République des Philippines
MISIBIS AVIATION & DEVELOPMENT CORP	2010020	Inconnu	République des Philippines
NORTHSKY AIR INC.	2011042	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
Omni aviation corp.	2010033	Inconnu	République des Philippines
Pacific East Asia Cargo Airlines, Inc.	4AS9800006	PEC	République des Philippines
Pacific Airways Corporation	4AN9700007	Inconnu	République des Philippines
Pacific Alliance Corporation	4AN2006001	Inconnu	République des Philippines
Philippine Airlines	2009001	PAL	République des Philippines
Philippine Agricultural aviation corp.	4AN9800015	Inconnu	République des Philippines
Royal air charter services Inc.	2010024	Inconnu	République des Philippines
Royal Star Aviation, Inc.	2010021	Inconnu	République des Philippines
SKYJET	Inconnu	Inconnu	République des Philippines
SOUTH EAST ASIA AIRLINE INC. (SEAIR)	2009 004	Inconnu	République des Philippines
SOUTHERN AIR FLIGHT SERVICES	2011045	Inconnu	République des Philippines
Southstar aviation company, inc.	4AN9800037	Inconnu	République des Philippines
SOUTHWEST AIR CORPORATION	Inconnu	Inconnu	République des Philippines
Spirit of Manila Airlines Corporation	2009008	MNP	République des Philippines
Subic international air charter	4AN9900010	Inconnu	République des Philippines
Subic seaplane, inc.	4AN2000002	Inconnu	République des Philippines
Topflite airways, inc.	4AN9900012	Inconnu	République des Philippines
Transglobal Airways Corporation	2009007	TCU	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	RIT	République des Philippines
Tous les transporteurs aériens certifiés par les autorités de Sao Tomé-et-Principe responsables de la surveillance réglementaire, notamment:			République démocratique de Sao Tomé-et-Principe
AFRICA CONNECTION	10/AOC/2008	Inconnu	République démocratique de Sao Tomé

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
BRITISH GULF INTERNATIONAL COMPANY LTD	01/AOC/2007	BGI	République démocratique de Sao Tomé
EXECUTIVE JET SERVICES	03/AOC/2006	EJZ	République démocratique de Sao Tomé
GLOBAL AVIATION OPERATION	04/AOC/2006	Inconnu	République démocratique de Sao Tomé
GOLIAF AIR	05/AOC/2001	GLE	République démocratique de Sao Tomé
ISLAND OIL EXPLORATION	01/AOC/2008	Inconnu	République démocratique de Sao Tomé
STP AIRWAYS	03/AOC/2006	STP	République démocratique de Sao Tomé
TRANSAFRIK INTERNATIONAL LTD	02/AOC/2002	TFK	République démocratique de Sao Tomé
TRANSCARG	01/AOC/2009	Inconnu	République démocratique de Sao Tomé
TRANSLIZ AVIATION (TMS)	02/AOC/2007	TMS	République démocratique de Sao Tomé
Tous les transporteurs aériens certifiés par les autorités de la Sierra Leone responsables de la surveillance réglementaire, notamment:			République de Sierra Leone
AIR RUM, Ltd	Inconnu	RUM	République de Sierra Leone
DESTINY AIR SERVICES, Ltd	Inconnu	DTY	République de Sierra Leone
HEAVYLIFT CARGO	Inconnu	Inconnu	République de Sierra Leone
ORANGE AIR SIERRA LEONE LTD	Inconnu	ORJ	République de Sierra Leone
PARAMOUNT AIRLINES, Ltd	Inconnu	PRR	République de Sierra Leone
SEVEN FOUR EIGHT AIR SERVICES LTD	Inconnu	SVT	République de Sierra Leone
TEEBAH AIRWAYS	Inconnu	Inconnu	République de Sierra Leone
Tous les transporteurs aériens certifiés par les autorités du Soudan responsables de la surveillance réglementaire, notamment:			République du Soudan
ALFA AIRLINES	054	AAJ	République du Soudan
ALMAJAL AVIATION SERVICE	015	MGG	République du Soudan
ALMAJARA AVIATION	Inconnu	MJA	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
ATTICO AIRLINES (TRANS ATTICO)	023	ETC	République du Soudan
AZZA TRANSPORT COMPANY	012	AZZ	République du Soudan
BADER AIRLINES	035	BDR	République du Soudan
FOURTY EIGHT AVIATION	054	WHB	République du Soudan
GREEN FLAG AVIATION	017	Inconnu	République du Soudan
MARSLAND COMPANY	040	MSL	République du Soudan
NOVA AIRLINES	001	NOV	République du Soudan
Sudan Airways	Inconnu	SUD	République du Soudan
SUDANESE STATES AVIATION COMPANY	010	SNV	République du Soudan
SUN AIR COMPANY	051	SNR	République du Soudan
TARCO AIRLINES	056	Inconnu	République du Soudan
Tous les transporteurs aériens certifiés par les autorités du Swaziland responsables de la surveillance réglementaire, notamment:			Royaume du Swaziland
SWAZILAND AIRLINK	Inconnu	SZL	Royaume du Swaziland
Tous les transporteurs aériens certifiés par les autorités de la Zambie responsables de la surveillance réglementaire, notamment:			République de Zambie
ZAMBEZI AIRLINES	Z/AOC/001/2009	ZMA	République de 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'appareil faisant l'objet de la restriction	Numéros d'immatriculation et, si possible, numéros de série	État d'immatriculation
AIR KORYO	GAC-AOC/KOR-01	KOR	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	ABS	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-AF; TR-AFR	République gabonaise
AIR ASTANA ⁽²⁾	AK-0443-11	KZR	Kazakhstan	Toute la flotte sauf: les appareils de type B-767; les appareils de type B-757; les appareils de type A319/320/321; les appareils de type Fokker 50	Toute la flotte sauf: les appareils appartenant à la flotte de B-767, tel que mentionné sur le CTA; les appareils appartenant à la flotte de B-757; les appareils appartenant à la flotte de A319/320/321, tel que mentionné sur le CTA; les appareils appartenant à la flotte de Fokker 50, tel que mentionné sur le CTA	Aruba (Royaume des Pays-Bas)
AIRLIFT INTERNATIONAL (GH) Ltd	AOC 017	ALE	République du Ghana	Toute la flotte sauf: 2 appareils de type DC8-63F	Toute la flotte sauf: 9G-TOP et 9G-RAC	République du Ghana
AIR MADAGASCAR	5R-M01/2009	MDG	Madagascar	Toute la flotte sauf: 2 appareils de type Boeing B-737-300, 2 appareils de type ATR 72-500, 1 appareil de type ATR 42-500, 1 appareil de type ATR 42-320 et 3 appareils de type DHC 6-300	Toute la flotte sauf: 5R-MFH, 5R-MFI, 5R-MJE, 5R-MJF, 5R-MJG, 5R-MVT, 5R-MGC, 5R-MGD, 5R-MGF	République de Madagascar
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

⁽¹⁾ Les transporteurs aériens figurant à l'annexe B pourraient être autorisés à exercer des droits de trafic en affrétant un appareil avec équipage appartenant à un transporteur aérien qui ne fait pas l'objet d'une interdiction d'exploitation, à condition que les normes de sécurité applicables soient respectées.

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'appareil faisant l'objet de la restriction	Numéros d'immatriculation et, si possible, numéros de série	État d'immatriculation
IRAN AIR ⁽⁴⁾	FS100	IRA	République islamique d'Iran	Toute la flotte sauf: 14 appareils de type A-300, 8 appareils de type A-310, 1 appareil de type B-737	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 EP-IBZ EP-ICE EP-ICF EP-IBK EP-IBL EP-IBP EP-IBQ EP-AGA	République islamique d'Iran
NOUVELLE AIR AFFAIRES GABON (SN2AG)	003/MTAC/ANAC-G/DSA	NVS	République gabonaise	Toute la flotte sauf: 1 appareil de type Challenger CL-601, 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: 5 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-TEG, D2-TEH, D2-TBF, D2-TBG, D2-TBH, D2-TBJ	République d'Angola

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

⁽²⁾ Pour ses activités actuelles dans l'Union européenne, Air Astana n'est autorisé à utiliser que les types d'appareils spécifiquement mentionnés ci-dessus, pour autant (1) qu'ils soient immatriculés à Aruba et (2) que toutes les modifications apportées au CTA soient soumises en temps utile à la Commission et à Eurocontrol.

⁽³⁾ Gabon Airlines n'est autorisé à utiliser que les appareils 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 appareils spécifiques, dans les conditions fixées au considérant 69 du règlement (UE) n° 590/2010, JO L 170 du 6.7.2010, p. 15.»