

RÈGLEMENT (UE) N° 273/2010 DE LA COMMISSION

au 30 mars 2010

modifiant le règlement (CE) n° 474/2006 établissant la liste communautaire des transporteurs aériens qui font l'objet d'une interdiction d'exploitation dans la Communauté

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

LA COMMISSION EUROPÉENNE,

vu le traité sur le fonctionnement de l'Union européenne,

vu le règlement (CE) n° 2111/2005 du Parlement européen et du Conseil du 14 décembre 2005 concernant l'établissement d'une liste communautaire des transporteurs aériens qui font l'objet d'une interdiction d'exploitation dans la Communauté et l'information des passagers du transport aérien sur l'identité du transporteur aérien effectif, et abrogeant l'article 9 de la directive 2004/36/CE⁽¹⁾, et notamment son article 4,

considérant ce qui suit:

- (1) Le règlement (CE) n° 474/2006 de la Commission du 22 mars 2006 a établi la liste communautaire des transporteurs aériens qui font l'objet d'une interdiction d'exploitation dans l'Union européenne, visée au chapitre II du règlement (CE) n° 2111/2005⁽²⁾.
- (2) Conformément à l'article 4, paragraphe 3, du règlement (CE) n° 2111/2005, certains États membres ont communiqué à la Commission des informations qui sont pertinentes pour la mise à jour de la liste communautaire. Des informations pertinentes ont également été communiquées par des pays tiers. Il y a donc lieu d'actualiser la liste communautaire sur cette base.
- (3) La Commission a informé tous les transporteurs aériens concernés directement ou, lorsque c'était impossible, par l'intermédiaire des autorités responsables de leur surveillance réglementaire, en indiquant les faits et considérations essentiels qui serviraient de fondement à une décision de leur signifier une interdiction d'exploitation dans l'Union européenne ou de modifier les conditions d'une interdiction d'exploitation signifiée à un transporteur aérien qui figure sur la liste communautaire.
- (4) La Commission a donné aux transporteurs aériens concernés la possibilité de consulter les documents fournis par les États membres, de lui soumettre des commentaires par écrit et de faire, dans les dix jours ouvrables, un exposé oral à la Commission et au comité de la sécurité aérienne institué par le règlement (CEE) n° 3922/91 du Conseil du 16 décembre 1991 relatif à l'harmonisation de règles techniques et de procédures administratives dans le domaine de l'aviation civile⁽³⁾.
- (5) Les autorités responsables de la surveillance réglementaire des transporteurs aériens concernés ont été consultées par la Commission ainsi que, dans des cas particuliers, par certains États membres.

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

Transporteurs de l'Union européenne

- (9) À la suite d'informations fondées sur des inspections au sol SAFA effectuées sur des aéronefs de certains transporteurs aériens de l'Union européenne, ainsi que sur des inspections et audits effectués dans certaines zones par leurs autorités aéronautiques nationales, certains États membres ont pris certaines mesures d'exécution forcée et en ont informé la Commission et le comité de la sécurité aérienne. Ainsi, le 12 mars 2010, les autorités compétentes espagnoles ont entamé une procédure de suspension du certificat de transporteur aérien (CTA) du transporteur aérien Baleares Link Express, et elles ont suspendu le CTA du transporteur aérien Euro Continental le 12 janvier 2010; les autorités compétentes allemandes ont suspendu le CTA de Regional Air Express depuis le 28 janvier 2010; les autorités compétentes britanniques ont notifié que le CTA du transporteur Trans Euro Air Limited avait été suspendu le 8 décembre 2009; les autorités compétentes slovaques ont notifié par écrit que le CTA du transporteur Air Slovakia avait été suspendu le 1^{er} mars 2010.
- (10) Enfin, les autorités compétentes lettones ont informé le comité de la sécurité aérienne que, en raison de vives inquiétudes concernant la sécurité des activités et le maintien de la navigabilité des aéronefs de type IL-76 exploités par le transporteur aérien Aviation Company Inversija, elles avaient décidé le 26 février 2010 de retirer les aéronefs du CTA détenu par le transporteur aérien Aviation Company Inversija et que le CTA a été suspendu le 16 mars 2010.

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

Air Koryo

- (11) Conformément au règlement (CE) n° 1543/2006, la Commission a reçu des informations détaillées décrivant les mesures prises par les autorités compétentes de la République populaire démocratique de Corée (GACA) responsables de la surveillance réglementaire d'Air Koryo et les mesures prises par Air Koryo pour remédier aux manquements en matière de sécurité exposés dans le règlement (CE) n° 474/2006.
- (12) En décembre 2008, la Commission a communiqué avec la GACA et a demandé un plan de mesures correctives de la part d'Air Koryo montrant comment ce transporteur avait corrigé les manquements graves en matière de sécurité qui avaient été décelés pendant les inspections au sol effectuées avant que le transporteur ne soit inscrit dans l'annexe A de la liste des transporteurs aériens faisant l'objet d'une interdiction d'exploitation dans l'Union européenne. La Commission a de plus demandé des informations utiles montrant que la GACA a exercé une surveillance adéquate d'Air Koryo conformément aux dispositions de la convention OACI.
- (13) En juin 2009, la GACA a réagi officiellement et a transmis un dossier fournissant des réponses complètes aux informations demandées. Plusieurs communications ont ensuite eu lieu entre la Commission et la GACA, ce qui a permis de définir clairement la situation actuelle en matière de sécurité aérienne en République populaire démocratique de Corée.
- (14) En ce qui concerne les aéronefs de type Tupolev Tu 204-300, les documents transmis par la GACA et les échanges entre la Commission et la GACA ont montré qu'Air Koryo est en mesure de prouver que les aéronefs peuvent être exploités dans le plein respect des normes internationales de sécurité, y compris en ce qui concerne le maintien de la navigabilité et l'exploitation, et que la GACA est capable d'exercer la surveillance du transporteur aérien conformément aux normes internationales.
- (15) En ce qui concerne tous les autres types d'aéronefs appartenant à la flotte d'Air Koryo, la GACA a confirmé qu'ils n'étaient pas totalement conformes aux normes internationales relatives à l'équipement des aéronefs, notamment l'EGPWS, et qu'elle n'autorisait pas l'exploitation de ces types d'aéronefs dans l'espace aérien européen.
- (16) Sur l'ensemble de la période considérée, la GACA a réagi avec rapidité et de manière coopérative aux demandes d'informations de la Commission. Le 18 mars 2010, Air Koryo a présenté ses observations au comité de la sécurité aérienne, confirmant l'évolution favorable au sein de la compagnie.
- (17) Pour ces motifs, sur la base des critères communs, il est estimé qu'Air Koryo doit être autorisé à exploiter les deux aéronefs de type Tupolev Tu-204 immatriculés P-632 et P-633 dans l'Union européenne, sans restriction d'explo-

tation. Cependant, étant donné que le reste de la flotte n'est pas conforme aux exigences applicables de l'OACI, il convient de ne pas autoriser l'exploitation des autres types d'aéronefs dans l'Union européenne, jusqu'à ce que ces exigences soient pleinement respectées. Par conséquent, sur la base des critères communs, il est estimé qu'Air Koryo doit figurer à l'annexe B. Ce transporteur ne peut exercer ses activités à destination de l'UE qu'avec les deux aéronefs de type Tupolev Tu-204.

Transporteurs aériens du Swaziland

- (18) Le 17 décembre 2009, les autorités compétentes swaziennes ont fourni la preuve par écrit du retrait des CTA et des licences d'exploitation des transporteurs aériens qui suivent: Aero Africa (PTY) Ltd, Jet Africa (PTY) Ltd, Royal Swazi National Airways, Scan Air Charter Ltd et Swazi Express Airways. Ces transporteurs aériens ont cessé leurs activités depuis le 8 décembre 2009.
- (19) Pour ces motifs, sur la base des critères communs, il est estimé que les transporteurs aériens susmentionnés titulaires d'une licence au Swaziland doivent être retirés de l'annexe A.

Bellview Airlines

- (20) Il existe des informations avérées prouvant des manquements graves de la part du transporteur aérien Bellview Airlines certifié au Nigeria, comme le montrent les conclusions des inspections effectuées par les autorités compétentes françaises et par l'Agence européenne de la sécurité aérienne.
- (21) Les autorités compétentes françaises (DGAC) ont informé la Commission du fait que la flotte du transporteur susmentionné comptait deux aéronefs de type Boeing 737-200 immatriculés en France sous les immatriculations F-GHXX et F-GHXL, et dont les certificats de navigabilité ont expiré respectivement en mai et en août 2008. Par conséquent, ces aéronefs ne sont plus en état de naviguer.
- (22) L'Agence européenne de la sécurité aérienne (EASA) a informé la Commission que l'agrément EASA.145.0172 (Partie 145) qu'elle avait accordé à ce transporteur a été suspendu le 8 mai 2009 avec effet immédiat pour cause de non-résolution de manquements en matière de sécurité qui diminuent le niveau de sécurité et compromettent gravement la sécurité en vol, et qu'il est envisagé de retirer cet agrément.
- (23) Il existe des éléments de preuve selon lesquels le transporteur aérien Bellview Airlines certifié au Nigeria a repris les activités du transporteur aérien Bellview Airlines certifié en Sierra Leone, transporteur qui avait été inscrit dans l'annexe A le 22 mars 2006 ⁽¹⁾ avant d'en être retiré le 14 novembre 2008 ⁽²⁾, après que les autorités compétentes de Sierra Leone ont informé la Commission du retrait de son CTA.

⁽¹⁾ Considérants (75) à (86) du règlement (CE) n° 474/2006 du 22 mars 2006, JO L 84 du 23.3.2006, p. 19-21.

⁽²⁾ Considérant (21) du règlement (CE) n° 1131/2008 du 14 novembre 2008, JO L 306 du 15.11.2008, p. 49.

- (24) Un accident mortel impliquant l'aéronef de type Boeing B737-200 immatriculé 5N-BFN est survenu à Lagos le 22 octobre 2005; cet accident a totalement détruit l'aéronef et a coûté la vie à 117 personnes. Les autorités compétentes nigérianes n'ont pas fourni de détails sur cet accident et n'ont pas encore publié de rapport d'enquête le concernant.
- (25) La Commission, eu égard aux manquements précités, a entamé des consultations avec les autorités compétentes nigérianes, exprimant de vives inquiétudes quant à la sécurité des activités et la navigabilité de Bellview Airlines et demandant des éclaircissements sur la situation ainsi que sur les mesures prises par les autorités et par le transporteur aérien pour remédier aux manquements décelés.
- (26) Le 19 février 2010, les autorités compétentes nigérianes ont indiqué que le transporteur est titulaire d'un CTA mais a cessé ses activités. Elles n'ont toutefois pas pu démontrer la situation des certificats détenus par le transporteur aérien, ni la situation de ses aéronefs.
- (27) Le 18 mars 2010, le transporteur Bellview Airlines, assisté des autorités compétentes nigérianes (NCAA), a été entendu, à sa demande, par le comité de la sécurité aérienne. Bellview Airlines a produit un CTA valable jusqu'au 22 avril 2010 et a indiqué que ce CTA était suspendu, tous les aéronefs mentionnés sur ledit CTA ayant été retirés du service. La NCAA a précisé que, conformément à la réglementation nigériane applicable, la validité du CTA en question avait expiré le 4 décembre 2009, soit 60 jours après la cessation des activités du dernier aéronef du transporteur. Elle n'a toutefois pas pu fournir la preuve de la suspension ou du retrait, selon le cas, du CTA. Il a par conséquent été demandé à la NCAA de fournir d'urgence la confirmation écrite de ce qui suit: a) l'acte administratif de suspension ou de retrait du CTA de Bellview Airlines; b) la confirmation que la compagnie est en procédure de (re)certification par l'autorité de l'aviation civile nigériane; c) l'engagement formel de la part de l'autorité de l'aviation civile nigériane de notifier à la Commission les résultats de l'audit de (re)certification avant la délivrance d'un CTA.
- (28) Les autorités compétentes nigérianes ont fourni les informations demandées le 25 mars 2010. Par conséquent, sur la base des critères communs, il est estimé qu'aucune mesure supplémentaire ne s'impose à ce stade.

Transporteurs aériens d'Égypte

- (29) Conformément au règlement (CE) n° 1144/2009 ⁽¹⁾, les autorités compétentes égyptiennes ont présenté quatre rapports mensuels, pour novembre et décembre 2009, ainsi que pour janvier et février 2010, qui montrent l'état d'avancement de la mise en œuvre du plan tel que constaté par ces autorités. Outre ces rapports axés sur les inspections au sol effectuées sur des aéronefs d'Egypt Air, les rapports des audits relatifs au maintien de la navigabilité et aux opérations en vol et au sol ont été transmis le 18 novembre.
- (30) Les autorités compétentes égyptiennes se sont également engagées à continuer à fournir des informations concernant la clôture satisfaisante des constatations précédemment établies au cours d'inspections au sol effectuées sur des aéronefs d'Egypt Air dans le courant des années 2008, 2009 et 2010. À cet effet, elles ont envoyé les courriers nécessaires à certains États membres dans lesquels des aéronefs d'Egypt Air avaient fait l'objet d'inspections au sol. Le processus de clôture de ces constatations est en cours et doit être contrôlé régulièrement.
- (31) Conformément au règlement (CE) n° 1144/2009 ⁽²⁾, une mission a été effectuée entre le 21 et le 25 février 2010 par l'Agence européenne de la sécurité aérienne avec l'aide d'États membres. Dans le cadre de cette mission, il a également été procédé à une évaluation de la surveillance exercée par l'autorité de l'aviation civile de l'Égypte (ECAA) d'une manière générale, et en particulier lors du suivi de la mise en œuvre du plan de mesures correctives et de la clôture progressive des constatations par Egypt Air. La mission d'évaluation a d'une part fourni la preuve que l'ECAA était en mesure d'assumer les obligations qui lui incombent en vertu des normes de l'OACI pour la surveillance des transporteurs auxquels elle délivre un certificat de transporteur aérien, et a d'autre part mis en lumière plusieurs domaines où des améliorations peuvent être apportées, notamment en ce qui concerne un système cohérent pour le suivi des constatations établies lors des activités de surveillance exercées par l'ECAA et la formation du personnel chargé des licences du personnel.
- (32) La mission d'évaluation a montré qu'Egypt Air est en train de mettre en œuvre le plan de mesures correctives. De manière générale, aucune violation grave des normes de l'OACI n'a été décelée. La Commission reconnaît les efforts déployés par le transporteur pour mener à terme les mesures nécessaires pour redresser sa situation sur le plan de la sécurité. Toutefois, vu l'étendue et la portée du plan de mesures correctives du transporteur aérien et la nécessité de prévoir des solutions durables/permanentes aux nombreux manquements précédemment constatés en matière de sécurité, la Commission demande aux autorités compétentes égyptiennes de continuer à remettre, chaque mois, un rapport sur le contrôle de la mise en œuvre de ce plan de mesures correctives, y compris les mesures correctives visant à remédier aux constatations établies pendant la mission d'évaluation, et de fournir des informations sur toutes les activités de surveillance relatives au maintien de la navigabilité, à l'entretien et à l'exploitation qui sont assurées par l'ECAA concernant ce transporteur aérien.
- (33) Les États membres continueront à contrôler le respect effectif par Egypt Air des normes de sécurité applicables en hiérarchisant les inspections au sol à effectuer sur les aéronefs de ce transporteur en vertu du règlement (CE) n° 351/2008.
- (34) La mission d'évaluation portait également sur un certain nombre d'autres transporteurs aériens égyptiens. De graves problèmes de sécurité ont été signalés pour deux transporteurs aériens, à savoir AlMasria Universal Airlines et Midwest Airlines.

⁽¹⁾ JO L 312 du 27.11.2009, p. 16.

⁽²⁾ JO L 312 du 27.11.2009, p. 16.

- (35) Dans le cas d'AlMasria Universal Airlines, des manquements graves dans les domaines des opérations en vol et de la formation ont été signalés, notamment en ce qui concerne les qualifications et les connaissances de certains gestionnaires opérationnels. Ce point s'avère d'autant plus important en cas d'expansion de la flotte.
- (36) Par lettre datée du 3 mars 2010, le transporteur aérien AlMasria Universal Airlines a été invité à présenter ses observations au comité de la sécurité aérienne. Le 17 mars 2010, AlMasria a exposé au comité de la sécurité aérienne les mesures correctives visant à remédier aux manquements décelés pendant la mission d'évaluation. Compte tenu du projet de la compagnie d'étendre sa flotte, la Commission demande aux autorités compétentes égyptiennes de lui remettre, chaque mois, un rapport sur le contrôle de la mise en œuvre des mesures correctives et de fournir des informations sur toutes les activités de surveillance relatives au maintien de la navigabilité, à l'entretien et à l'exploitation qui sont assurées par l'ECAA concernant ce transporteur aérien.
- (37) Les États membres contrôleront le respect effectif par AlMasria des normes de sécurité applicables en hiérarchisant les inspections au sol à effectuer sur les aéronefs de ce transporteur en vertu du règlement (CE) n° 351/2008.
- (38) Dans le cas de Midwest Airlines, il existe des informations avérées prouvant des manquements en matière de sécurité décelés par les autorités compétentes italiennes quant au contrôle de masse et centrage sur un vol Midwest Airlines. Sur la base de ces éléments, l'Italie a refusé d'octroyer au transporteur le permis d'exploiter un vol⁽¹⁾. De plus, pendant la mission d'évaluation, des manquements graves ayant une incidence sur la sécurité ont également été notifiés dans les domaines de la gestion de l'entretien et opérationnelle, du contrôle opérationnel, de la formation des équipages, et de la gestion du maintien de la navigabilité. Par conséquent, sur la base des critères communs, il est estimé que ce transporteur aérien n'est pas en mesure d'assurer ses activités et son entretien dans le respect des normes de l'OACI. Pendant cette mission, l'autorité de l'aviation civile de l'Égypte a fait savoir qu'elle avait pris des mesures pour suspendre les activités de Midwest Airlines.
- (39) Par lettre datée du 3 mars 2010, le transporteur aérien Midwest Airlines a été invité à présenter ses observations au comité de la sécurité aérienne. Le 15 mars 2010, les autorités compétentes de l'Égypte ont fourni la preuve que le CTA de Midwest Airlines avait été retiré le 28 février 2010.
- (40) Compte tenu des mesures prises par l'ECAA, aucune mesure supplémentaire ne doit être prise. Il est demandé à l'ECAA de fournir à la Commission des informations sur le processus et les résultats de la recertification avant d'octroyer un CTA à cette compagnie.
- Iran Air**
- (41) Conformément au règlement (CE) n° 715/2008, les États membres ont continué à contrôler le respect effectif par Iran Air des normes de sécurité applicables par des inspections au sol effectuées régulièrement sur les aéronefs de ce transporteur atterrissant dans des aéroports de l'Union européenne. En 2009, l'Autriche, la France, l'Allemagne, la Suède, l'Italie et le Royaume-Uni ont fait état de telles inspections. Les résultats de ces inspections ont révélé un déclin sensible du respect des normes de sécurité internationales durant l'année.
- (42) La Commission a demandé aux autorités compétentes et à la compagnie de lui transmettre des informations en vue de contrôler la manière dont les manquements constatés étaient résolus. Le transporteur aérien Iran Air a présenté un plan de mesures en février 2010, qui reconnaissait que le plan de mesures précédent comportait des insuffisances, et qui mettait en lumière les causes des manquements décelés et proposait des mesures spécifiques pour y remédier.
- (43) Toutefois, les informations transmises par les autorités compétentes de l'Iran (CAO-IRI) responsables de la surveillance réglementaire d'Iran Air indiquaient que celles-ci n'étaient pas en mesure de démontrer qu'elles avaient pris des mesures suivies d'effets pour remédier aux manquements décelés lors des inspections effectuées au titre du programme SAFA. De plus, la CAO-IRI n'était pas en mesure de démontrer que des mesures adéquates étaient prises pour réduire la fréquence des accidents impliquant des aéronefs immatriculés en Iran et exploités par des transporteurs aériens certifiés par la CAO-IRI.
- (44) En outre, la CAO-IRI a présenté des documents en février 2010 démontrant des lacunes dans la surveillance d'Iran Air dans les domaines de l'entretien et de l'inspection en vol, ainsi que dans la mise en place d'un système efficace pour la clôture des constatations graves en matière de sécurité. De plus, les données sur les accidents et les incidents qui ont été transmises par la CAO-IRI indiquaient un nombre élevé de faits graves concernant des aéronefs d'Iran Air au cours des onze derniers mois, dont plus de la moitié se rapportaient à des aéronefs de type Fokker 100. Néanmoins, les documents présentés n'apportaient pas la preuve que des mesures de suivi avaient été prises par la CAO-IRI.
- (45) En mars 2010, la CAO-IRI a fourni des informations démontrant que des inspections relatives au respect par Iran Air des exigences d'entretien avaient eu lieu mais révélant des problèmes en rapport avec le contrôle des moteurs et les performances du système de qualité du transporteur.

⁽¹⁾ Le 5 février 2010, l'autorité de l'aviation civile de l'Italie (ENAC) a informé le transporteur Midwest Airlines de ces manquements en matière de sécurité, ce qui a donné lieu au retrait de l'autorisation d'assurer le vol.

(46) Le 17 mars 2010, lors de la réunion du comité de la sécurité aérienne, le transporteur aérien a reconnu avoir connu une baisse de qualité mais a confirmé avoir mis en place un centre de contrôle de l'entretien et une commission de révision d'entretien pour remédier aux problèmes de navigabilité, renforcé la formation à la sécurité dans tous les services de sa compagnie, amélioré les activités du service de la sécurité et de l'assurance de la qualité, et créé des comités de la sécurité dans les services de la compagnie. Le transporteur avait également entamé un examen approfondi de la structure de la compagnie afin d'en améliorer la capacité à garantir la sécurité d'exploitation. Les résultats des inspections au sol effectuées sur Iran Air depuis février 2010 montrent une amélioration sensible des performances du transporteur aérien.

(47) Prenant en considération les récentes améliorations notables des résultats SAFA, la reconnaissance par Iran Air que des améliorations s'imposent, et les mesures prises par le transporteur pour remédier aux problèmes constatés en matière de sécurité, la Commission estime qu'il convient, en raison du nombre élevé d'incidents impliquant des aéronefs de type Fokker 100, de suspendre leur exploitation dans l'Union européenne. En ce qui concerne les autres types d'aéronefs appartenant à la flotte d'Iran Air (présentation par la CAO-IRI du 10 mars 2010), à savoir les aéronefs de type Boeing 747, Airbus A300, A310 et A320, il convient de ne pas autoriser l'intensification de leur exploitation au-delà des niveaux actuels (fréquences et destinations) jusqu'à ce que la Commission détermine qu'il existe des informations claires prouvant que les manquements constatés en matière de sécurité ont été résolus de manière effective.

(48) Pour ces raisons, sur la base des critères communs, il est estimé que le transporteur doit figurer à l'annexe B et ne doit être autorisé à exercer ses activités dans l'Union européenne qu'à condition que ses activités soient strictement limitées à leur niveau actuel (fréquences et destinations) avec les aéronefs actuellement utilisés. De plus, il convient de ne pas autoriser l'exploitation de la flotte d'aéronefs de type Fokker 100 dans l'Union européenne.

(49) La Commission continuera de surveiller étroitement les performances d'Iran Air. Les États membres contrôleront le respect effectif des normes de sécurité applicables en hiérarchisant les inspections au sol renforcées qu'il convient d'effectuer sur les aéronefs de ce transporteur en vertu du règlement (CE) n° 351/2008. En coopération avec les États membres et l'Agence européenne de la sécurité aérienne, la Commission entend contrôler la mise en œuvre satisfaisante des mesures annoncées par la CAO-IRI et par Iran Air en effectuant une mission sur place avant la prochaine réunion du comité de la sécurité aérienne.

Transporteurs aériens du Soudan

(50) Les autorités responsables de la surveillance réglementaire du Soudan (SCAA) ont montré qu'elles n'étaient pas suffisamment en mesure de remédier aux manquements graves constatés lors de l'audit USOAP de l'OACI mené au Soudan en novembre 2006. La SCAA a informé la Commission en mars 2008 que, dans les domaines de l'exploitation, de la navigabilité et des licences du personnel, toutes les constatations d'irrégularité de catégorie 2 (significatives) et de catégorie 3 (majeures) avaient été closes ou traitées. En décembre 2009, la SCAA a informé la Commission que 70 % des constatations USOAP étaient corrigées conformément aux recommandations de l'OACI.

(51) Néanmoins, les informations fournies par la SCAA à la Commission en décembre 2009 et en mars 2010 indiquaient qu'un nombre élevé de constatations n'avaient pas été traitées ou que les mesures prises pour clore les constatations n'avaient pas été suivies d'effets, notamment en ce qui concerne la disponibilité d'inspecteurs d'exploitation formés et qualifiés, et la garantie que les transporteurs étaient en possession d'un manuel de formation agréé.

(52) De plus, peu avant l'accident mortel du Boeing 707 immatriculé ST-AKW, un audit du transporteur aérien Azza Air Transport effectué en octobre 2009 par la SCAA a révélé que ce transporteur n'avait pas mis en œuvre d'importantes mesures de sécurité en matière de formation, alors qu'il s'agissait de l'une des principales constatations de l'audit de l'OACI. La SCAA a confirmé avoir renouvelé le CTA tous les ans depuis sa délivrance initiale en 1996.

(53) Le 10 décembre 2009, la SCAA a également informé la Commission que le CTA du transporteur aérien Air West Company Ltd lui avait été rendu en juillet 2008 et qu'Air West Ltd ne figurait donc plus parmi les titulaires d'un CTA immatriculés en République du Soudan. Par conséquent, compte tenu du fait que le transporteur n'est plus titulaire d'un CTA et que sa licence d'exploitation ne peut donc plus être considérée comme valable, sur la base des critères communs, il est estimé qu'Air West Ltd n'est plus un «transporteur aérien».

(54) En raison de progrès insuffisants dans la mise en œuvre de mesures correctives après l'audit USOAP et de l'incapacité de la SCAA à garantir la mise en œuvre effective des mesures correctives notifiées, sur la base des critères communs, il est estimé que la SCAA n'a pas été en mesure de prouver qu'elle est à même de mettre en œuvre et de faire respecter les normes de sécurité applicables et, par conséquent, que tous les transporteurs aériens certifiés en République du Soudan doivent faire l'objet d'une interdiction d'exploitation et figurer à l'annexe A.

Transporteurs aériens d'Albanie

- (55) Suite à l'examen de la situation d'Albanian Airlines MAK en novembre 2009 et conformément aux dispositions du règlement (CE) n° 1144/2009 ⁽¹⁾, l'Agence européenne de la sécurité aérienne a été mandatée pour effectuer une inspection de normalisation approfondie en Albanie, ce qui a été fait en janvier 2010. Le rapport final de cette inspection, publié le 7 mars 2010, a révélé des manquements graves dans tous les domaines ayant fait l'objet de l'audit. Il était fait état de: 13 constatations de non-conformité dans le domaine de la navigabilité, dont 6 liées à la sécurité; 13 constatations de non-conformité dans le domaine de l'octroi des licences et de l'aptitude médicale, dont 3 liées à la sécurité; 9 constatations de non-conformité dans le domaine des opérations aériennes, dont 6 liées à la sécurité. En outre, un danger immédiat pour la sécurité a été détecté en rapport avec le CTA de l'un des deux titulaires d'un CTA et a été corrigé pendant la mission après une mesure corrective immédiate des autorités compétentes albanaises (DGCA).
- (56) La DGCA a été invitée à présenter ses observations au comité de la sécurité aérienne, qui l'a entendue le 18 mars 2010.
- (57) Le comité de la sécurité aérienne a pris note du fait que la DGCA a déjà transmis un plan de mesures à l'AESA. La DGCA est invitée à garantir que ce plan de mesures est acceptable pour l'AESA et est instamment invitée à prendre les mesures qui s'imposent pour mettre en œuvre ce plan de mesures de manière effective, en accordant la priorité à la résolution des manquements décelés par l'AESA qui poseraient des problèmes de sécurité s'ils n'étaient pas corrigés rapidement.
- (58) Compte tenu de la nécessité de s'attaquer d'urgence aux manquements en matière de sécurité en Albanie, en l'absence de mesures approfondies et effectives de la part de la DGCA, la Commission sera contrainte d'exercer ses responsabilités en vertu de l'article 21 de l'accord multilatéral entre la Communauté européenne et ses États membres, la République d'Albanie, l'ancienne République yougoslave de Macédoine, la Bosnie-et-Herzégovine, la République de Bulgarie, la République de Croatie, la République d'Islande, la République du Monténégro, le Royaume de Norvège, la Roumanie, la République de Serbie, et la Mission d'administration intérimaire des Nations unies au Kosovo sur la création d'un espace aérien commun européen (l'accord EACE) sans préjudice de mesures éventuelles au titre du règlement (CE) n° 2111/2005.

Transporteurs aériens d'Angola

TAAG Angolan Airlines

- (59) TAAG Angolan Airlines n'a l'autorisation d'exercer ses activités au Portugal qu'avec les aéronefs de type

Boeing 777-200 immatriculés D2-TED, D2-TEE et D2-TEF, et les quatre aéronefs de type Boeing B-737-700 immatriculés D2-TBF, D2-TBG, D2-TBH et D2-TBJ, moyennant le respect des conditions énoncées au considérant (88) du règlement (CE) n° 1144/2009. ⁽²⁾ La Commission a demandé aux autorités compétentes angolaises (INAVIC) de fournir des informations sur la surveillance du transporteur aérien TAAG Angolan Airlines, notamment sur la surveillance accrue des vols à destination du Portugal et ses résultats.

- (60) L'INAVIC a informé le comité de la sécurité aérienne qu'elle a continué de renforcer la surveillance continue de TAAG Angolan Airlines. Elle a mené 34 inspections planifiées de ce transporteur en 2009. De plus, des inspections au sol ont été systématiquement effectuées avant chaque vol du transporteur à destination de l'Europe.
- (61) Le transporteur TAAG Angolan Airlines a été entendu, à sa demande, par le comité de la sécurité aérienne le 18 mars 2010 afin de faire le point sur sa situation. Il a déclaré être redevenu membre de l'IATA en décembre 2009 et a fourni au comité des informations détaillées qui démontrent les performances élevées de ses activités à destination de Lisbonne, demandant dès lors de pouvoir reprendre ses activités à destination du reste de l'Union européenne.
- (62) Les autorités compétentes portugaises (INAC) ont fourni leur évaluation des résultats des inspections au sol de TAAG Angolan Airlines qu'elles avaient effectuées depuis la reprise de la desserte de Lisbonne. L'INAC a déclaré qu'environ 200 inspections de ce genre ont été effectuées depuis la reprise des activités de TAAG le 1^{er} août 2009. L'INAC a confirmé que ces inspections n'avaient pas révélé de problèmes en matière de sécurité, qu'elle est entièrement satisfaite des activités de TAAG Angolan Airlines à destination et au départ de Lisbonne et qu'elle est en mesure de recommander l'extension de ces activités au reste de l'UE.
- (63) Le transporteur a également notifié qu'il analyse la possibilité de moderniser l'équipement de ses aéronefs de type Boeing B737-200 afin de les munir de l'EGPWS, de l'ELT406, de la capacité RVSM, de portes d'accès au compartiment de l'équipage de conduite, d'enregistreurs de vol numériques et de radars météorologiques embarqués numériques, dans le respect des normes de sécurité internationales; il a toutefois précisé que ce processus en cours n'est pas encore achevé pour tous les aéronefs de ce type. Le transporteur a ajouté qu'il entend cesser progressivement l'exploitation de ses aéronefs de type Boeing B747-300, en raison notamment d'une fiabilité opérationnelle plus faible.

⁽¹⁾ Considérants (10) à (16) du règlement (CE) n° 1144/2009 du 26 novembre 2009, JO L 312 du 27.11.2009, p. 17.

⁽²⁾ JO L 312 du 27.11.2009, p. 24.

(64) Par conséquent, sur la base des critères communs, et compte tenu de la recommandation mentionnée au considérant (62) ainsi que des résultats positifs des inspections au sol effectuées sur les aéronefs de ce transporteur, il est estimé qu'il convient de maintenir TAAG à l'annexe B pour les trois aéronefs de type Boeing B777 immatriculés D2-TED, D2-TEE et D2-TEF, ainsi que pour les quatre aéronefs de type Boeing B737-700 immatriculés D2-TBF, D2-TBG, D2-TBH et D2-TBJ, et qu'il convient de lever les restrictions actuelles autorisant l'exploitation de ces aéronefs à destination de Lisbonne uniquement. Cependant, les activités de ce transporteur à destination de l'Union européenne doivent faire l'objet d'un contrôle adéquat quant au respect effectif des normes de sécurité applicables en hiérarchisant les inspections au sol à effectuer sur les aéronefs de ce transporteur aérien en vertu du règlement (CE) n° 351/2008.

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

(65) L'INAVIC a notifié des avancées supplémentaires dans la résolution des constatations non closes après la dernière mission d'évaluation de la sécurité effectuée par l'UE en juin 2009. L'INAVIC a notamment actualisé la réglementation angolaise en matière de sécurité aérienne pour l'adapter aux dernières modifications des normes de l'OACI, elle a consolidé son programme de surveillance et a recruté deux inspecteurs d'exploitation qualifiés supplémentaires.

(66) L'INAVIC a en outre fait état d'avancées en ce qui concerne la recertification des transporteurs aériens angolais, processus qui devrait être achevé d'ici à la fin de l'année 2010, après quoi l'INAVIC a indiqué que ces transporteurs aériens devront cesser leurs activités s'ils ne sont pas recertifiés conformément à la réglementation angolaise en matière de sécurité aérienne. Cependant, à l'exception de TAAG Angolan Airlines, aucun transporteur aérien n'a encore été recertifié.

(67) L'INAVIC a déclaré que, pendant le processus de recertification, les activités de surveillance exercées sur certains transporteurs aériens ont révélé des problèmes en matière de sécurité et des infractions à la réglementation en vigueur sur la sécurité, ce qui a conduit l'INAVIC à prendre les mesures d'exécution forcée qui s'imposaient. Par conséquent, le CTA d'Air Gemini a été retiré en décembre 2009 et les CTA de PHA et de SAL ont été retirés en février 2010. Les CTA de Giraglobo, de Mavewa et d'Airnave ont été suspendus en février 2010. L'INAVIC n'a toutefois pas pu fournir la preuve du retrait de ces certificats.

(68) La Commission insiste pour que l'INAVIC poursuive la recertification des transporteurs aériens angolais avec détermination et en tenant dûment compte des problèmes de sécurité potentiels recensés pendant ce processus. Sur la base des critères communs, il est estimé que les autres transporteurs aériens qui relèvent de la responsabilité réglementaire de l'INAVIC, à savoir

Aerojet, Air26, Air Gicango, Air Jet, Air Nave, Alada, Angola Air Services, Diexim, Gira Globo, Heliang, Heli-malongo, Mavewa, Rui & Conceicao, Servisair et Sonair, ainsi que Air Gemini, PHA et SAL, doivent être maintenus à l'annexe A.

Transporteurs aériens de la Fédération de Russie

(69) Le 19 février 2010, les autorités compétentes de la Fédération de Russie ont informé la Commission qu'elles avaient modifié leur décision du 25 avril 2008 interdisant l'exploitation à destination de l'Union européenne d'aéronefs figurant sur les CTA de 13 transporteurs aériens russes. Ces aéronefs n'étaient pas équipés pour effectuer des vols internationaux selon les normes de l'OACI (absence d'équipement TAWS/E-GPWS) et/ou leur certificat de navigabilité avait expiré et/ou n'avait pas été renouvelé.

(70) Conformément à la nouvelle décision, les aéronefs suivants font l'objet d'une interdiction d'exploitation à destination, à l'intérieur et au départ de l'Union européenne:

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

b) Atlant Soyuz: Tupolev TU-154M: RA-85672 et RA-85682.

c) Gazpromavia: Tupolev TU-154M: RA-85625 et RA-85774; Yakovlev Yak-40: RA-87511, RA-88186 et RA-88300; Yak-40K: RA-21505 et RA-98109; Yak-42D: RA-42437; tous les hélicoptères (22) Kamov Ka-26 (immatriculation inconnue); tous les hélicoptères (49) Mi-8 (immatriculation inconnue); tous les hélicoptères (11) Mi-171 (immatriculation inconnue); tous les hélicoptères (8) Mi-2 (immatriculation inconnue); l'hélicoptère (1) EC-120B: RA-04116.

d) Kavminvodyavia: Tupolev TU-154B: RA-85307, RA-85494 et RA-85457.

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

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

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

h) Siberia Airlines: Tupolev TU-154M: RA-85613, RA-85619, RA-85622 et RA-85690.

- i) Tatarstan Airlines: Yakovlev Yak-42D: RA-42374, RA-42433; tous les Tupolev TU-134A, y compris: RA-65065, RA-65102, RA-65691, RA-65970 et RA-65973; tous les Antonov AN-24RV, y compris: RA-46625 et RA-47818; les aéronefs de type AN24RV immatriculés RA-46625 et RA-47818 sont actuellement exploités par un autre transporteur russe.
- j) Ural Airlines: Tupolev TU-154B: RA-85508 (les aéronefs RA-85319, RA-85337, RA-85357, RA-85375, RA-85374 et RA-85432 ne sont actuellement pas exploités pour des raisons financières).
- k) UTAir: Tupolev TU-154M: RA-85733, RA-85755, RA-85806, RA-85820; tous les aéronefs (25) TU-134: RA-65024, RA-65033, RA-65127, RA-65148, RA-65560, RA-65572, RA-65575, RA-65607, RA-65608, RA-65609, RA-65611, RA-65613, RA-65616, RA-65620, RA-65622, RA-65728, RA-65755, RA-65777, RA-65780, RA-65793, RA-65901, RA-65902, et RA-65977; les aéronefs RA-65143 et RA-65916 sont exploités par un autre transporteur russe; l'aéronef (1) TU-134B: RA-65726; tous les aéronefs (10) Yakovlev Yak-40: RA-87348 (n'est actuellement pas exploité pour des raisons financières), RA-87907, RA-87941, RA-87997, RA-88209, RA-88227 et RA-88280; tous les hélicoptères Mil-26: (immatriculation inconnue); tous les hélicoptères Mil-10: (immatriculation inconnue); tous les hélicoptères Mil-8 (immatriculation inconnue); tous les hélicoptères AS-355 (immatriculation inconnue); tous les hélicoptères BO-105 (immatriculation inconnue); l'aéronef de type AN-24B: RA-46388, les aéronefs RA-46267 et RA-47289 et les aéronefs de type AN-24RV: RA-46509, RA-46519 et RA-47800 sont exploités par un autre transporteur russe.
- l) Rossija (STC Russia): Tupolev TU-134: RA-65979, les aéronefs RA-65904, RA-65905, RA-65911, RA-65921 et RA-65555 sont exploités par un autre transporteur russe; TU-214: RA-64504 et RA-64505 sont exploités par un autre transporteur russe; Ilyushin IL-18: RA-75454 et RA-75464 sont exploités par un autre transporteur russe; Yakovlev Yak-40: RA-87203, RA-87968, RA-87971, et RA-88200 sont exploités par un autre transporteur russe.

Yemenia Yemen Airways

- (71) Conformément au règlement (CE) n° 1144/2009, l'Agence européenne de la sécurité aérienne (AESA) et les États membres ont organisé une visite sur site en République du Yémen en décembre 2009 afin de contrôler la situation de Yemenia en matière de sécurité, et ainsi de déterminer si la compagnie respecte effectivement les normes de sécurité internationales et d'évaluer la capacité de la CAMA à assurer la surveillance de la sécurité de l'aviation civile au Yémen.
- (72) La mission d'évaluation a démontré que la CAMA est en mesure d'effectuer une surveillance effective du transporteur

Yemenia Yemen Airways et donc de garantir que les transporteurs auxquels elle délivre un CTA sont à même de maintenir la sécurité d'exploitation dans le respect des normes de l'OACI. Elle a également démontré que le contrôle et la supervision des activités de Yemenia Yemen Airways sont adéquats pour garantir l'exploitation dans le respect des exigences de son CTA.

- (73) Compte tenu des résultats de la mission d'évaluation, aucune mesure supplémentaire ne doit être prise à ce stade. La Commission continuera de surveiller étroitement les performances du transporteur et encourage les autorités yéménites à continuer leurs efforts dans le cadre de l'enquête sur l'accident du vol 626 de Yemenia Yemen Airways survenu le 30 juin 2009. Les États membres contrôleront le respect effectif des normes de sécurité applicables en hiérarchisant les inspections au sol à effectuer sur les aéronefs de ce transporteur en vertu du règlement (CE) n° 351/2008.

Transporteurs aériens de la République des Philippines

- (74) Il existe des informations avérées prouvant que les autorités responsables de la surveillance des transporteurs aériens certifiés aux Philippines ne sont pas suffisamment en mesure de remédier aux manquements en matière de sécurité; il existe aussi trop peu d'éléments prouvant le respect, par les transporteurs aériens certifiés en République des Philippines, des normes de sécurité applicables de l'OACI et des pratiques recommandées, comme le montrent d'une part les résultats de l'audit réalisé aux Philippines par l'OACI en octobre 2009 dans le cadre de son programme universel d'évaluation de la surveillance de la sécurité (USOAP), et d'autre part le fait que les autorités compétentes des États-Unis d'Amérique ont continuellement revu à la baisse le classement de la République des Philippines en matière de sécurité.
- (75) À la suite de l'audit USOAP effectué aux Philippines en octobre 2009, l'OACI a notifié à tous les États parties à la convention de Chicago l'existence d'un grave problème de sécurité affectant la surveillance de la sécurité de transporteurs et d'aéronefs immatriculés aux Philippines⁽¹⁾, à savoir le fait que 47 transporteurs aériens des Philippines, y compris des transporteurs aériens internationaux, exercent leurs activités en disposant de certificats de transporteur aérien qui ont été délivrés conformément à des ordonnances administratives abrogées. Les autorités compétentes des Philippines n'ont élaboré aucun type de plan de mise en œuvre ou de plan de transition pour la certification des autres transporteurs aériens conformément à la réglementation en matière d'aviation civile qui a remplacé lesdites ordonnances administratives. De plus, les autorités compétentes des Philippines n'ont effectué aucune inspection de surveillance des transporteurs aériens pendant plus d'un an. Les plans de mesures correctives proposés par les autorités philippines à l'OACI n'ont pas été jugés acceptables pour remédier à ce grave problème de sécurité, lequel n'a toujours pas été résolu.

⁽¹⁾ Constataion OPS/01 de l'OACI.

- (76) En outre, dans le cadre de son programme d'évaluation de la sécurité de l'aviation internationale (IASA), l'Administration fédérale de l'aviation (FAA) du ministère des transports des États-Unis maintient le classement de sécurité de ce pays dans la deuxième catégorie, ce qui indique que la République des Philippines ne respecte pas les normes de sécurité internationales fixées par l'OACI.
- (77) Le grave problème de sécurité révélé par l'OACI montre que le plan de mesures correctives présenté le 13 octobre 2008 par les autorités compétentes des Philippines à la Commission ⁽¹⁾, et qui devait être réalisé pour le 31 mars 2009, n'a pas été mené à terme et que les autorités compétentes des Philippines n'ont pas été en mesure de mettre en œuvre ledit plan de mesures dans les délais prévus.
- (78) Compte tenu du grave problème de sécurité révélé par l'OACI, la Commission a poursuivi ses consultations avec les autorités compétentes des Philippines; elle a fait part de sa vive inquiétude quant à la sécurité des activités de tous les transporteurs aériens titulaires d'une licence dans ce pays et a demandé des éclaircissements concernant les mesures prises par les autorités compétentes de cet État pour remédier aux manquements décelés en matière de sécurité.
- (79) Les autorités compétentes des Philippines (CAAP) ont soumis des documents entre janvier et mars 2010 mais n'ont pas pu fournir toutes les informations demandées, dont notamment la preuve qu'elles ont remédié de manière adéquate aux manquements en matière de sécurité.
- (80) La CAAP a été entendue le 18 mars 2010 par le comité de la sécurité aérienne et a confirmé que 20 transporteurs aériens continuent, jusqu'à leur recertification ou au plus tard jusqu'au 1^{er} décembre 2010, à exercer leurs activités en disposant de CTA délivrés au titre des ordonnances administratives abrogées. Ces transporteurs sont les suivants: Aerowurks Aerial Spraying Services, Airtrack Agricultural Corp., Asia Aircraft Overseas, Philippines Inc., Aviation Technology Innovators Inc., Bendice Transport Management Inc., Canadian Helicopter Philippines Inc., CM Aero, Cyclone Airways, INAEC Aviation Corp., Macro Asia Air Taxi Services, Omni Aviation Corp., Philippine Agricultural Aviation Corp., Royal Air Charter Services Inc., Royal Star Aviation Inc., Southstar Aviation Company, Subic International Air Charter Inc., Subic Seaplane Inc. Les autorités compétentes ont en outre confirmé que bon nombre de ces transporteurs continuent d'exercer leurs activités en disposant d'un CTA qui avait expiré, au titre de dérogations temporaires les dispensant d'être titulaires du CTA en question. En particulier, le transporteur aérien Pacific East Asia Cargo Airlines Inc. continue de participer à des activités internationales de fret avec des aéronefs gros porteurs de type Boeing B727 alors que son CTA délivré le 31 mars 2008 au titre des ordonnances administratives abrogées a expiré le 30 mars 2009, en vertu d'une dérogation à l'obligation de se conformer au CTA en question, laquelle a été délivrée le 16 décembre 2009 pour une période maximale de 90 jours prenant fin le 16 mars 2010. La CAAP n'a pas été en mesure de confirmer que ce transporteur avait fini par cesser ses activités le 18 mars 2010.
- (81) La CAAP a notifié que les CTA des neuf transporteurs qui suivent avaient expiré ou n'avaient pas été renouvelés: Beacon, Corporate Air, Frontier Aviation Corp., Mora Air Service Inc., Pacific Airways Corp., Pacific Alliance Corp., Topflite Airways Inc., World Aviation Corp. et Yokota Aviation Corp. La CAAP n'a toutefois pas pu fournir la preuve du retrait des CTA de ces transporteurs ni de la cessation, de ce fait, de leurs activités.
- (82) La CAAP a indiqué qu'elle avait entamé un processus de recertification au début de l'année 2009 et que 21 transporteurs aériens ont déjà été recertifiés conformément à la réglementation en matière d'aviation civile qui est entrée en vigueur en 2008. Ces transporteurs sont les suivants: Air Philippines Corp., Aviatour's Fly'n Inc., Cebu Pacific Air, Chemtrad Aviation Corp., Far East Aviation Services, F.F. Cruz & Company Inc., Huma Corp., Interisland Airlines Inc., Island Aviation, Lion Air Inc., Mindanao Rainbow Agricultural Development Services, Misibis Aviation and Development Corp., Philippine Airlines, South East Asian Airlines Inc., Spirit of Manila Airlines Corp., TransGlobal Airways Corp., WCC Aviation Company, Zenith Air Inc., Zest Airways Inc. La CAAP n'a toutefois pas pu démontrer la fiabilité de ce processus de recertification. Elle n'a pas non plus pu fournir les certificats complets de tous ces transporteurs, les CTA présentés ne permettant notamment pas d'identifier les numéros et les immatriculations des transporteurs recertifiés qui suivent: Zest Airways Inc., Lion Air Inc., Aviatour's Fly'n Inc., Misibis Aviation and Development Corp. La CAAP n'a en outre pas pu fournir d'audit avant certification ni de preuves démontrant que des enquêtes appropriées sur les activités et l'entretien des transporteurs avaient été effectuées avant leur recertification, afin de démontrer la mise en œuvre effective des manuels agréés et la conformité des activités et de l'entretien de ces transporteurs avec les normes de sécurité applicables. Enfin, la CAAP n'a pas pu démontrer que les transporteurs recertifiés font l'objet d'une surveillance après certification adéquate étant donné que les plans de surveillance qu'ils ont produits pour la navigabilité et l'octroi des licences pour l'année 2010 ne précisaient aucune date pour les activités planifiées.
- (83) Le transporteur Philippines Airlines a été entendu, à sa demande, par le comité de la sécurité aérienne le 18 mars 2010. Le transporteur aérien a présenté ses activités ainsi que le processus de recertification qu'il a suivi en 2009

⁽¹⁾ Considérant (16) du règlement (CE) n° 1131/2008 du 14 novembre 2008, JO L 306 du 15.11.2008, p. 49.

jusqu'à la délivrance de son nouveau CTA le 9 octobre 2009, lequel atteste le respect de la réglementation en matière d'aviation civile qui est entrée en vigueur en 2008. Le transporteur a présenté les contrôles effectués avant la recertification et a confirmé que ceux-ci étaient axés sur l'examen et l'approbation de nouveaux manuels et procédures. Le transporteur a également indiqué qu'il n'avait pas fait l'objet d'un audit approfondi sur place de la CAAP avant la recertification et que, en ce qui concerne ses activités, celles-ci n'avaient pas fait l'objet d'un audit de la CAAP, l'audit en question devant encore être réalisé. Philippines Airlines a indiqué qu'il n'exerçait pas d'activités à destination de l'UE, que, suite au fait que l'US FAA avait revu à la baisse le classement de sécurité des Philippines, ses activités à destination des États-Unis font l'objet de restrictions et que le transporteur n'est pas autorisé à desservir des liaisons supplémentaires ni à changer d'aéronef sur les liaisons qu'il exploite actuellement.

(84) Le transporteur Cebu Pacific Airlines a été entendu, à sa demande, par le comité de la sécurité aérienne le 18 mars 2010. Le transporteur aérien a présenté ses activités ainsi que le processus de recertification qu'il a suivi en 2009 jusqu'à la délivrance de son nouveau CTA le 25 novembre 2009, lequel atteste le respect de la réglementation en matière d'aviation civile qui est entrée en vigueur en 2008. Le transporteur a présenté les contrôles effectués avant la recertification et a notamment confirmé que le certificat obtenu intègre un nouvel agrément pour le transport de marchandises dangereuses alors que cette question n'avait pas fait l'objet d'un audit de la CAAP. Le transporteur a toutefois déclaré qu'il n'a volontairement pas recours à cet agrément. Le transporteur Cebu Pacific a indiqué que, suite au fait que l'US FAA avait revu à la baisse le classement de sécurité des Philippines, il n'est pas autorisé à exercer ses activités à destination des États-Unis. Le transporteur a en outre indiqué qu'il n'entend pas exercer d'activités à destination de l'UE.

(85) La Commission salue les efforts déployés récemment par les deux transporteurs aériens pour garantir la sécurité d'exploitation et reconnaît également qu'ils ont mis en place des mesures internes pour renforcer la sécurité. La Commission est prête à effectuer une mission auprès de ces transporteurs, avec la participation des États membres et de l'Agence européenne de la sécurité aérienne, afin de contrôler le respect par ces transporteurs des normes de sécurité internationales.

(86) La Commission salue également les efforts déployés récemment par les autorités compétentes pour réformer le système de l'aviation civile aux Philippines et les mesures prises pour remédier aux manquements en matière de sécurité notifiés par la FAA et l'OACI. Cependant, en attendant que des mesures correctives adéquates soient effectivement mises en œuvre pour remédier aux graves problèmes de sécurité soulevés par l'OACI, il est

estimé, sur la base des critères communs, que les autorités compétentes des Philippines ne sont, à ce stade, pas en mesure de mettre en œuvre et de faire respecter les normes de sécurité pertinentes par tous les transporteurs aériens placés sous leur contrôle réglementaire. Par conséquent, tous les transporteurs aériens certifiés aux Philippines doivent faire l'objet d'une interdiction d'exploitation et figurer à l'annexe A.

(87) La Commission considère toutefois que les modifications récentes apportées à la gestion de la CAAP ainsi que les actions concrètes et immédiates de cette nouvelle gestion, y compris le recrutement de 23 inspecteurs qualifiés et le recours à une importante assistance technique fournie par l'OACI, démontrent la volonté de cet État de s'attaquer rapidement aux manquements en matière de sécurité décelés par la FAA et l'OACI et ouvrent la voie à une issue positive et rapide. La Commission est prête à encourager les efforts déployés par les Philippines en effectuant une mission d'évaluation, portant notamment sur les performances des transporteurs en matière de sécurité, afin de remédier aux graves manquements décelés sur ce point.

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

(88) Aucune preuve de la mise en œuvre intégrale de mesures correctives appropriées par les autres transporteurs aériens figurant sur la liste communautaire mise à jour le 26 novembre 2009 et par les autorités chargées de la surveillance réglementaire de ces transporteurs aériens n'a été transmise à la Commission à ce jour malgré les demandes spécifiques de cette dernière. Par conséquent, il est estimé, sur la base des critères communs, que ces transporteurs aériens doivent continuer à faire l'objet d'une interdiction d'exploitation (annexe A) ou de restrictions d'exploitation (annexe B) selon le cas.

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

A ADOPTÉ LE PRÉSENT RÈGLEMENT:

Article premier

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

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

Article 2

Le présent règlement entre en vigueur le jour 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 tous les États membres.

Fait à Bruxelles, le 30 mars 2010.

*Par la Commission,
au nom du président,
Siim KALLAS
Vice-président*

ANNEXE A

LISTE DES TRANSPORTEURS AÉRIENS FAISANT L'OBJET D'UNE INTERDICTION D'EXPLOITATION GÉNÉRALE DANS L'UNION EUROPÉENNE ⁽¹⁾

Nom de personne morale du transporteur aérien figurant sur son CTA (et raison sociale si elle diffère)	Numéro de certificat de transporteur aérien (CTA) ou numéro de la licence d'exploitation	Code OACI de la compagnie aérienne	État du transporteur
ARIANA AFGHAN AIRLINES	AOC 009	AFG	Afghanistan
SIEM REAP AIRWAYS INTERNATIONAL	AOC/013/00	SRH	Royaume du Cambodge
SILVERBACK CARGO FREIGHTERS	Inconnu	VRB	République du Rwanda
Tous les transporteurs aériens certifiés par les autorités de l'Angola responsables de la surveillance réglementaire (à l'exception de TAAG Angola Airlines qui figure à l'annexe B), à savoir:			République d'Angola
AEROJET	015	Inconnu	République d'Angola
AIR26	004	DCD	République d'Angola
AIR GEMINI	002	GLL	République d'Angola
AIR GICANGO	009	Inconnu	République d'Angola
AIR JET	003	MBC	République d'Angola
AIR NAVE	017	Inconnu	République d'Angola
ALADA	005	RAD	République d'Angola
ANGOLA AIR SERVICES	006	Inconnu	République d'Angola
DIEXIM	007	Inconnu	République d'Angola
GIRA GLOBO	008	GGL	République d'Angola
HELIANG	010	Inconnu	République d'Angola
HELIMALONGO	011	Inconnu	République d'Angola
MAVEWA	016	Inconnu	République d'Angola
PHA	019	Inconnu	République d'Angola
RUI & CONCEICAO	012	Inconnu	République d'Angola
SAL	013	Inconnu	République d'Angola
SERVISAIR	018	Inconnu	République d'Angola
SONAIR	014	SOR	République d'Angola

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

Nom de personne morale du transporteur aérien figurant sur son CTA (et raison sociale si elle diffère)	Numéro de certificat de transporteur aérien (CTA) ou numéro de la licence d'exploitation	Code OACI de la compagnie aérienne	État du transporteur
Tous les transporteurs aériens certifiés par les autorités du Bénin responsables de la surveillance réglementaire, à savoir:		—	République du Bénin
AERO BENIN	PEA No 014/MDCTTTATP-PR/ANAC/DEA/SCS	Inconnu	République du Bénin
AFRICA AIRWAYS	Inconnu	AFF	République du Bénin
ALAFIA JET	PEA No 014/ANAC/MDCTTTATP-PR/DEA/SCS	Non disponible	République du Bénin
BENIN GOLF AIR	PEA No 012/MDCTTP-PR/ANAC/DEA/SCS.	Inconnu	République du Bénin
BENIN LITTORAL AIRWAYS	PEA No 013/MDCTTTATP-PR/ANAC/DEA/SCS.	LTL	République du Bénin
COTAIR	PEA No 015/MDCTTTATP-PR/ANAC/DEA/SCS.	COB	République du Bénin
ROYAL AIR	PEA No 11/ANAC/MDCTTP-PR/DEA/SCS	BNR	République du Bénin
TRANS AIR BENIN	PEA No 016/MDCTTTATP-PR/ANAC/DEA/SCS	TNB	République du Bénin
Tous les transporteurs aériens certifiés par les autorités de la République du Congo responsables de la surveillance réglementaire, à savoir:			République du Congo
AERO SERVICE	RAC06-002	RSR	République du Congo
EQUAFLIGHT SERVICES	RAC 06-003	EKA	République du Congo
SOCIETE NOUVELLE AIR CONGO	RAC 06-004	Inconnu	République du Congo
TRANS AIR CONGO	RAC 06-001	Inconnu	République du Congo
Tous les transporteurs aériens certifiés par les autorités de la République démocratique du Congo (RDC) responsables de la surveillance réglementaire, à savoir:		—	République démocratique du Congo (RDC)
AFRICAN AIR SERVICES COMMUTER	409/CAB/MIN/TVC/051/09	Inconnu	République démocratique du Congo (RDC)
AIR KASAI	409/CAB/MIN/ TVC/036/08	Inconnu	République démocratique du Congo (RDC)
AIR KATANGA	409/CAB/MIN/TVC/031/08	Inconnu	République démocratique du Congo (RDC)
AIR TROPIQUES	409/CAB/MIN/TVC/029/08	Inconnu	République démocratique du Congo (RDC)
BLUE AIRLINES	409/CAB/MIN/TVC/028/08	BUL	République démocratique du Congo (RDC)
BRAVO AIR CONGO	409/CAB/MIN/TC/0090/2006	BRV	République démocratique du Congo (RDC)
BUSINESS AVIATION	409/CAB/MIN/TVC/048/09	Inconnu	République démocratique du Congo (RDC)

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
BUSY BEE CONGO	409/CAB/MIN/TVC/052/09	Inconnu	République démocratique du Congo (RDC)
CETRACA AVIATION SERVICE	409/CAB/MIN/TVC/026/08	CER	République démocratique du Congo (RDC)
CHC STELLAVIA	409/CAB/MIN/TC/0050/2006	Inconnu	République démocratique du Congo (RDC)
COMPAGNIE AFRICAINE D'AVIATION (CAA)	409/CAB/MIN/TVC/035/08	Inconnu	République démocratique du Congo (RDC)
DOREN AIR CONGO	409/CAB/MIN/TVC/0032/08	Inconnu	République démocratique du Congo (RDC)
ENTREPRISE WORLD AIRWAYS (EWA)	409/CAB/MIN/TVC/003/08	EWS	République démocratique du Congo (RDC)
FILAIR	409/CAB/MIN/TVC/037/08	Inconnu	République démocratique du Congo (RDC)
GALAXY KAVATSI	409/CAB/MIN/TVC/027/08	Inconnu	République démocratique du Congo (RDC)
GILEMBE AIR SOUTENANCE (GISAIR)	409/CAB/MIN/TVC/053/09	Inconnu	République démocratique du Congo (RDC)
GOMA EXPRESS	409/CAB/MIN/TC/0051/2006	Inconnu	République démocratique du Congo (RDC)
GOMAIR	409/CAB/MIN/TVC/045/09	Inconnu	République démocratique du Congo (RDC)
HEWA BORA AIRWAYS (HBA)	409/CAB/MIN/TVC/038/08	ALX	République démocratique du Congo (RDC)
INTERNATIONAL TRANS AIR BUSINESS (ITAB)	409/CAB/MIN/TVC/033/08	Inconnu	République démocratique du Congo (RDC)
KIN AVIA	409/CAB/MIN/TVC/042/09	Inconnu	République démocratique du Congo (RDC)
LIGNES AÉRIENNES CONGOLAISES (LAC)	Signature ministérielle (ordonnance n° 78/205)	LCG	République démocratique du Congo (RDC)
MALU AVIATION	409/CAB/MIN/TVC/04008	Inconnu	République démocratique du Congo (RDC)
MANGO AVIATION	409/CAB/MIN/TVC/034/08	Inconnu	République démocratique du Congo (RDC)
SAFE AIR COMPANYY	409/CAB/MIN/TVC/025/08	Inconnu	République démocratique du Congo (RDC)
SERVICES AIR	409/CAB/MIN/TVC/030/08	Inconnu	République démocratique du Congo (RDC)
SWALA AVIATION	409/CAB/MIN/TVC/050/09	Inconnu	République démocratique du Congo (RDC)
TMK AIR COMMUTER	409/CAB/MIN/TVC/044/09	Inconnu	République démocratique du Congo (RDC)
TRACEP CONGO AVIATION	409/CAB/MIN/TVC/046/09	Inconnu	République démocratique du Congo (RDC)
TRANS AIR CARGO SERVICES	409/CAB/MIN/TVC/024/08	Inconnu	République démocratique du Congo (RDC)
WIMBI DIRA AIRWAYS	409/CAB/MIN/TVC/039/08	WDA	République démocratique du Congo (RDC)
ZAABU INTERNATIONAL	409/CAB/MIN/TVC/049/09	Inconnu	République démocratique du Congo (RDC)

Nom de personne morale du transporteur aérien figurant sur son CTA (et raison sociale si elle diffère)	Numéro de certificat de transporteur aérien (CTA) ou numéro de la licence d'exploitation	Code OACI de la compagnie aérienne	État du transporteur
Tous les transporteurs aériens certifiés par les autorités de la République de Djibouti responsables de la surveillance réglementaire, à savoir:			Djibouti
DAALLO AIRLINES	Inconnu	DAO	Djibouti
Tous les transporteurs aériens certifiés par les autorités de Guinée équatoriale responsables de la surveillance réglementaire, à savoir:			Guinée équatoriale
CRONOS AIRLINES	Inconnu	Inconnu	Guinée équatoriale
CEIBA INTERCONTINENTAL	Inconnu	CEL	Guinée équatoriale
EGAMS	Inconnu	EGM	Guinée équatoriale
EUROGUINEANA DE AVIACION Y TRANSPORTES	2006/001/MTTCT/DGAC/SOPS	EUG	Guinée équatoriale
GENERAL WORK AVIACION	002/ANAC	Non disponible	Guinée équatoriale
GETRA - GUINEA ECUATORIAL DE TRANSPORTES AEREOS	739	GET	Guinée équatoriale
GUINEA AIRWAYS	738	Sans objet	Guinée équatoriale
STAR EQUATORIAL AIRLINES	Inconnu	Inconnu	Guinée équatoriale
UTAGE – UNION DE TRANSPORT AEREO DE GUINEA ECUATORIAL	737	UTG	Guinée équatoriale
Tous les transporteurs aériens certifiés par les autorités de l'Indonésie responsables de la surveillance réglementaire (à l'exception de Garuda Indonesia, d'Airfast Indonesia, de Mandala Airlines, et de Ekspres Transportasi Antarbenua), à savoir:			République d'Indonésie
AIR PACIFIC UTAMA	135-020	Inconnu	République d'Indonésie
ALFA TRANS DIRGANTATA	135-012	Inconnu	République d'Indonésie
ASCO NUSA AIR	135-022	Inconnu	République d'Indonésie
ASI PUDJIASTUTI	135-028	Inconnu	République d'Indonésie
AVIASTAR MANDIRI	135-029	Inconnu	République d'Indonésie
CARDIG AIR	121-013	Inconnu	République d'Indonésie
DABI AIR NUSANTARA	135-030	Inconnu	République d'Indonésie
DERAYA AIR TAXI	135-013	DRY	République d'Indonésie
DERAZONA AIR SERVICE	135-010	DRZ	République d'Indonésie
DIRGANTARA AIR SERVICE	135-014	DIR	République d'Indonésie

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
EASTINDO	135-038	Inconnu	République d'Indonésie
GATARI AIR SERVICE	135-018	GHS	République d'Indonésie
INDONESIA AIR ASIA	121-009	AWQ	République d'Indonésie
INDONESIA AIR TRANSPORT	135-034	IDA	République d'Indonésie
INTAN ANGKASA AIR SERVICE	135-019	Inconnu	République d'Indonésie
JOHNLIN AIR TRANSPORT	135-043	Inconnu	République d'Indonésie
KAL STAR	121-037	KLS	République d'Indonésie
KARTIKA AIRLINES	121-003	KAE	République d'Indonésie
KURA-KURA AVIATION	135-016	KUR	République d'Indonésie
LION MENTARI AIRLINES	121-010	LNI	République d'Indonésie
MANUNGGAL AIR SERVICE	121-020	Inconnu	République d'Indonésie
MEGANTARA	121-025	MKE	République d'Indonésie
MERPATI NUSANTARA AIRLINES	121-002	MNA	République d'Indonésie
METRO BATAVIA	121-007	BTV	République d'Indonésie
MIMIKA AIR	135-007	Inconnu	République d'Indonésie
NATIONAL UTILITY HELICOPTER	135-011	Inconnu	République d'Indonésie
NUSANTARA AIR CHARTER	121-022	Inconnu	République d'Indonésie
NUSANTARA BUANA AIR	135-041	Inconnu	République d'Indonésie
NYAMAN AIR	135-042	Inconnu	République d'Indonésie
PELITA AIR SERVICE	121-008	PAS	République d'Indonésie
PENERBANGAN ANGKASA SEMESTA	135-026	Inconnu	République d'Indonésie
PURA WISATA BARUNA	135-025	Inconnu	République d'Indonésie
REPUBLIC EXPRESS AIRLINES	121-040	RPH	République d'Indonésie
RIAU AIRLINES	121-016	RIU	République d'Indonésie
SAMPOERNA AIR NUSANTARA	135-036	SAE	République d'Indonésie
SAYAP GARUDA INDAH	135-004	Inconnu	République d'Indonésie
SKY AVIATION	135-044	Inconnu	République d'Indonésie
SMAC	135-015	SMC	République d'Indonésie
SRIWIJAYA AIR	121-035	SJY	République d'Indonésie

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
SURVEI UDARA PENAS	135-006	Inconnu	République d'Indonésie
TRANSWISATA PRIMA AVIATION	135-021	Inconnu	République d'Indonésie
TRAVEL EXPRESS AVIATION SERVICE	121-038	XAR	République d'Indonésie
TRAVIRA UTAMA	135-009	Inconnu	République d'Indonésie
TRI MG INTRA ASIA AIRLINES	121-018	TMG	République d'Indonésie
TRIGANA AIR SERVICE	121-006	TGN	République d'Indonésie
UNINDO	135-040	Inconnu	République d'Indonésie
WING ABADI AIRLINES	121-012	WON	République d'Indonésie
Tous les transporteurs aériens certifiés par les autorités du Kazakhstan responsables de la surveillance réglementaire (à l'exception d'Air Astana qui figure à l'annexe B), à savoir:			République du Kazakhstan
AERO AIR COMPANYY	Inconnu	Inconnu	République du Kazakhstan
AEROPRAKT KZ	Inconnu	APK	République du Kazakhstan
AIR ALMATY	AK-0331-07	LMY	République du Kazakhstan
AIR COMPANYY KOKSHETAU	AK-0357-08	KRT	République du Kazakhstan
AIR DIVISION OF EKA	Inconnu	Inconnu	République du Kazakhstan
AIR FLAMINGO	Inconnu	Inconnu	République du Kazakhstan
AIR TRUST AIRCOMPANY	Inconnu	Inconnu	République du Kazakhstan
AK SUNKAR AIRCOMPANY	Inconnu	AKS	République du Kazakhstan
ALMATY AVIATION	Inconnu	LMT	République du Kazakhstan
ARKHABAY	Inconnu	KEK	République du Kazakhstan
ASIA CONTINENTAL AIRLINES	AK-0345-08	CID	République du Kazakhstan
ASIA CONTINENTAL AVIALINES	AK-0371-08	RRK	République du Kazakhstan
ASIA WINGS	AK-0390-09	AWA	République du Kazakhstan
ASSOCIATION OF AMATEUR PILOTS OF KAZAKHSTAN	Inconnu	Inconnu	République du Kazakhstan
ATMA AIRLINES	AK-0372-08	AMA	République du Kazakhstan
ATYRAU AYE JOLY	AK-0321-07	JOL	République du Kazakhstan
AVIA-JAYNAR	Inconnu	Inconnu	République du Kazakhstan
BEYBARS AIRCOMPANY	Inconnu	Inconnu	République du Kazakhstan

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
BERKUT AIR/BEK AIR	AK-0311-07	BKT/BEK	République du Kazakhstan
BERKUT KZ	Inconnu	Inconnu	République du Kazakhstan
BURUNDAYAVIA AIRLINES	AK-0374-08	BRY	République du Kazakhstan
COMLUX	AK-0352-08	KAZ	République du Kazakhstan
DETA AIR	AK-0344-08	DET	République du Kazakhstan
EAST WING	AK-0332-07	EWZ	République du Kazakhstan
EASTERN EXPRESS	AK-0358-08	LIS	République du Kazakhstan
EURO-ASIA AIR	AK-0384-09	EAK	République du Kazakhstan
EURO-ASIA AIR INTERNATIONAL	Inconnu	KZE	République du Kazakhstan
FENIX	Inconnu	Inconnu	République du Kazakhstan
FLY JET KZ	AK-0391-09	FJK	République du Kazakhstan
IJT AVIATION	AK-0335-08	DVB	République du Kazakhstan
INVESTAVIA	AK-0342-08	TLG	République du Kazakhstan
IRTYSH AIR	AK-0381-09	MZA	République du Kazakhstan
JET AIRLINES	AK-0349-09	SOZ	République du Kazakhstan
JET ONE	AK-0367-08	JKZ	République du Kazakhstan
KAZAIR JET	AK-0387-09	KEJ	République du Kazakhstan
KAZAIRTRANS AIRLINE	AK-0347-08	KUY	République du Kazakhstan
KAZAIRWEST	Inconnu	Inconnu	République du Kazakhstan
KAZAVIA	Inconnu	KKA	République du Kazakhstan
KZAVIASPAS	Inconnu	KZS	République du Kazakhstan
KOKSHETAU	AK-0357-08	KRT	République du Kazakhstan
MEGA AIRLINES	AK-0356-08	MGK	République du Kazakhstan
MIRAS	AK-0315-07	MIF	République du Kazakhstan
NAVIGATOR	Inconnu	Inconnu	République du Kazakhstan
ORLAN 2000 AIRCOMPANY	Inconnu	KOV	République du Kazakhstan
PANKH CENTER KAZAKHSTAN	Inconnu	Inconnu	République du Kazakhstan
PRIME AVIATION	Inconnu	Inconnu	République du Kazakhstan
SALEM AIRCOMPANY	Inconnu	KKS	République du Kazakhstan

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
SAMAL AIR	Inconnu	SAV	République du Kazakhstan
SAYAKHAT AIRLINES	AK-0359-08	SAH	République du Kazakhstan
SEMEYAVIA	Inconnu	SMK	République du Kazakhstan
SCAT	AK-0350-08	VSV	République du Kazakhstan
SKYBUS	AK-0364-08	BYK	République du Kazakhstan
SKYJET	AK-0307-09	SEK	République du Kazakhstan
SKYSERVICE	Inconnu	Inconnu	République du Kazakhstan
TYAN SHAN	Inconnu	Inconnu	République du Kazakhstan
UST-KAMENOGORSK	AK-0385-09	UCK	République du Kazakhstan
ZHETYSU AIRCOMPANY	Inconnu	JTU	République du Kazakhstan
ZHERSU AVIA	Inconnu	RZU	République du Kazakhstan
ZHEZKAZGANAIR	Inconnu	Inconnu	République du Kazakhstan
Tous les transporteurs aériens certifiés par les autorités de la République kirghize responsables de la surveillance réglementaire, à savoir:			République kirghize
AIR MANAS	17	MBB	République kirghize
ASIAN AIR	Inconnu	AAZ	République kirghize
AVIA TRAFFIC COMPANY	23	AVJ	République kirghize
AEROSTAN (EX BISTAIR-FEZ BISHKEK)	08	BSC	République kirghize
CLICK AIRWAYS	11	CGK	République kirghize
DAMES	20	DAM	République kirghize
EASTOK AVIA	15	EEA	République kirghize
GOLDEN RULE AIRLINES	22	GRS	République kirghize
ITEK AIR	04	IKA	République kirghize
KYRGYZ TRANS AVIA	31	KTC	République kirghize
KYRGYZSTAN	03	LYN	République kirghize
MAX AVIA	33	MAI	République kirghize
S GROUP AVIATION	6	SGL	République kirghize
SKY GATE INTERNATIONAL AVIATION	14	SGD	République kirghize
SKY WAY AIR	21	SAB	République kirghize

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
TENIR AIRLINES	26	TEB	République kirghize
TRAST AERO	05	TSJ	République kirghize
VALOR AIR	07	VAC	République kirghize
Tous les transporteurs aériens certifiés par les autorités du Liberia responsables de la surveillance réglementaire		—	Liberia
Tous les transporteurs aériens certifiés par les autorités de la République du Gabon responsables de la surveillance réglementaire (à l'exception de Gabon Airlines, d' Afrijet et de SN2AG qui figurent à l'annexe B), à savoir:			République du Gabon
AIR SERVICES SA	0002/MTACCMDH/SGACC/DTA	AGB	République du Gabon
AIR TOURIST (ALLEGIANCE)	0026/MTACCMDH/SGACC/DTA	NIL	République du Gabon
NATIONALE ET REGIONALE TRANSPORT (NATIONALE)	0020/MTACCMDH/SGACC/DTA	Inconnu	République du Gabon
SCD AVIATION	0022/MTACCMDH/SGACC/DTA	Inconnu	République du Gabon
SKY GABON	0043/MTACCMDH/SGACC/DTA	SKG	République du Gabon
SOLENTA AVIATION GABON	0023/MTACCMDH/SGACC/DTA	Inconnu	République du Gabon
Tous les transporteurs aériens certifiés par les autorités des Philippines responsables de la surveillance réglementaire, à savoir:			République des Philippines
AEROWURKS AERIAL SPRAYING SERVICES	4AN2008003	Inconnu	République des Philippines
AIR PHILIPPINES CORPORATION	2009006	Inconnu	République des Philippines
AIR WOLF AVIATION INC.	200911	Inconnu	République des Philippines
AIRTRACK AGRICULTURAL CORPORATION	4AN2005003	Inconnu	République des Philippines
ASIA AIRCRAFT OVERSEAS PHILIPPINES INC.	4AN9800036	Inconnu	République des Philippines
AVIATION TECHNOLOGY INNOVATORS, INC.	4AN2007005	Inconnu	République des Philippines
AVIATOUR'S FLYN INC.	200910	Inconnu	République des Philippines
AYALA AVIATION CORP.	4AN9900003	Inconnu	République des Philippines
BEACON	Inconnu	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
BENDICE TRANSPORT MANAGEMENT INC.	4AN2008006	Inconnu	République des Philippines
CANADIAN HELICOPTERS PHILIPPINES INC.	4AN9800025	Inconnu	République des Philippines
CEBU PACIFIC AIR	2009002	Inconnu	République des Philippines
CHEMTRAD AVIATION CORPORATION	2009018	Inconnu	République des Philippines
CM AERO	4AN2000001	Inconnu	République des Philippines
CORPORATE AIR	Inconnu	Inconnu	République des Philippines
CYCLONE AIRWAYS	4AN9900008	Inconnu	République des Philippines
FAR EAST AVIATION SERVICES	2009013	Inconnu	République des Philippines
F.F. CRUZ AND COMPANY, INC.	2009017	Inconnu	République des Philippines
HUMA CORPORATION	2009014	Inconnu	République des Philippines
INAEC AVIATION CORP.	4AN2002004	Inconnu	République des Philippines
ISLAND AVIATION	2009009	Inconnu	République des Philippines
INTERISLAND AIRLINES, INC.	2010023	Inconnu	République des Philippines
ISLAND TRANSVOYAGER	2010022	Inconnu	République des Philippines
LION AIR, INCORPORATED	2009019	Inconnu	République des Philippines
MACRO ASIA AIR TAXI SERVICES	4AN9800035	Inconnu	République des Philippines
MINDANAO RAINBOW AGRICULTURAL DEVELOPMENT SERVICES	2009016	Inconnu	République des Philippines
MISIBIS AVIATION & DEVELOPMENT CORP	2010020	Inconnu	République des Philippines
OMNI AVIATION CORP.	4AN2002002	Inconnu	République des Philippines
PACIFIC EAST ASIA CARGO AIRLINES, INC.	4AS9800006	Inconnu	République des Philippines
PACIFIC AIRWAYS CORPORATION	Inconnu	Inconnu	République des Philippines
PACIFIC ALLIANCE CORPORATION	Inconnu	Inconnu	République des Philippines
PHILIPPINE AIRLINES	2009001	Inconnu	République des Philippines
PHILIPPINE AGRICULTURAL AVIATION CORP.	4AN9800015	Inconnu	République des Philippines
ROYAL AIR CHARTER SERVICES INC.	4AN2003003	Inconnu	République des Philippines
ROYAL STAR AVIATION, INC.	4AN9800029	Inconnu	République des Philippines
SOUTH EAST ASIA INC.	2009004	Inconnu	République des Philippines

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
SOUTHSTAR AVIATION COMPANY, INC.	4AN9800037	Inconnu	République des Philippines
SPIRIT OF MANILA AIRLINES CORPORATION	2009008	Inconnu	République des Philippines
SUBIC INTERNATIONAL AIR CHARTER	4AN9900010	Inconnu	République des Philippines
SUBIC SEAPLANE, INC.	4AN2000002	Inconnu	République des Philippines
TOPFLITE AIRWAYS, INC.	Inconnu	Inconnu	République des Philippines
TRANSGLOBAL AIRWAYS CORPORATION	2009007	Inconnu	République des Philippines
WORLD AVIATION, CORP.	Inconnu	Inconnu	République des Philippines
WCC AVIATION COMPANY	2009015	Inconnu	République des Philippines
YOKOTA AVIATION, INC.	Inconnu	Inconnu	République des Philippines
ZENITH AIR, INC.	2009012	Inconnu	République des Philippines
ZEST AIRWAYS INCORPORATED	2009003	Inconnu	République des Philippines
Tous les transporteurs aériens certifiés par les autorités de São Tomé e Príncipe responsables de la surveillance réglementaire, à savoir:	—	—	São Tomé e Príncipe
AFRICA CONNECTION	10/AOC/2008	Inconnu	São Tomé e Príncipe
BRITISH GULF INTERNATIONAL COMPANY LTD	01/AOC/2007	BGI	São Tomé e Príncipe
EXECUTIVE JET SERVICES	03/AOC/2006	EJZ	São Tomé e Príncipe
GLOBAL AVIATION OPERATION	04/AOC/2006	Inconnu	São Tomé e Príncipe
GOLIAF AIR	05/AOC/2001	GLE	São Tomé e Príncipe
ISLAND OIL EXPLORATION	01/AOC/2008	Inconnu	São Tomé e Príncipe
STP AIRWAYS	03/AOC/2006	STP	São Tomé e Príncipe
TRANSAFRIK INTERNATIONAL LTD	02/AOC/2002	TFK	São Tomé e Príncipe
TRANSCARG	01/AOC/2009	Inconnu	São Tomé e Príncipe
TRANSLIZ AVIATION (TMS)	02/AOC/2007	TMS	São Tomé e Príncipe
Tous les transporteurs aériens certifiés par les autorités de Sierra Leone responsables de la surveillance réglementaire, à savoir:	—	—	Sierra Leone
AIR RUM, LTD	Inconnu	RUM	Sierra Leone
DESTINY AIR SERVICES, LTD	Inconnu	DTY	Sierra Leone

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
HEAVYLIFT CARGO	Inconnu	Inconnu	Sierra Leone
ORANGE AIR SIERRA LEONE LTD	Inconnu	ORJ	Sierra Leone
PARAMOUNT AIRLINES, LTD	Inconnu	PRR	Sierra Leone
SEVEN FOUR EIGHT AIR SERVICES LTD	Inconnu	SVT	Sierra Leone
TEEBAH AIRWAYS	Inconnu	Inconnu	Sierra Leone
Tous les transporteurs aériens certifiés par les autorités du Soudan responsables de la surveillance réglementaire			République du Soudan
SUDAN AIRWAYS	Inconnu		République du Soudan
SUN AIR COMPANY	Inconnu		République du Soudan
MARSLAND COMPANY	Inconnu		République du Soudan
ATTICO AIRLINES	Inconnu		République du Soudan
FOURTY EIGHT AVIATION	Inconnu		République du Soudan
SUDANESE STATES AVIATION COMPANY	Inconnu		République du Soudan
ALMAJARA AVIATION	Inconnu		République du Soudan
BADER AIRLINES	Inconnu		République du Soudan
ALFA AIRLINES	Inconnu		République du Soudan
AZZA TRANSPORT COMPANY	Inconnu		République du Soudan
GREEN FLAG AVIATION	Inconnu		République du Soudan
ALMAJAL AVIATION SERVICE	Inconnu		République du Soudan
Tous les transporteurs aériens certifiés par les autorités du Swaziland responsables de la surveillance réglementaire, à savoir:	—	—	Swaziland
SWAZILAND AIRLINK	Inconnu	SZL	Swaziland
Tous les transporteurs aériens certifiés par les autorités de la Zambie responsables de la surveillance réglementaire, à savoir:			Zambie
ZAMBEZI AIRLINES	Z/AOC/001/2009	ZMA	Zambie

ANNEXE B

LISTE DES TRANSPORTEURS AÉRIENS FAISANT L'OBJET DE RESTRICTIONS D'EXPLOITATION DANS L'UNION EUROPÉENNE ⁽¹⁾

Nom de personne morale du transporteur aérien figurant sur son CTA (et raison sociale si elle diffère)	Numéro de certificat de transporteur aérien (CTA)	Code OACI de la compagnie aérienne	État du transporteur	Type d'aéronef faisant l'objet de la restriction	Numéros d'immatriculation et, si possible, numéros de série	État d'immatriculation
AIR KORYO	GAC-AOC/KOR-01		DPRK	Toute la flotte sauf: 2 aéronefs de type Tu 204	Toute la flotte sauf: P-632, P-633	DPRK
AFRIJET ⁽¹⁾	CTA 0002/MTAC/ ANAC-G/DSA		République du Gabon	Toute la flotte sauf: 2 aéronefs de type Falcon 50; 1 aéronef de type Falcon 900	Toute la flotte sauf: TR-LGV; TR-LGY; TR-AFJ	République du Gabon
AIR ASTANA ⁽²⁾	AK-0388-09	KZR	Kazakhstan	Toute la flotte sauf: 2 aéronefs de type B767; 4 aéronefs de type B757; 10 aéronefs de type A319/320/321; 5 aéronefs de type Fokker 50	Toute la flotte sauf: P4-KCA, P4-KCB; P4-EAS, P4-FAS; P4-GAS, P4-MAS; P4-NAS, P4-OAS; P4-PAS, P4-SAS; P4-TAS, P4-UAS; P4-VAS, P4-WAS; P4-YAS, P4-XAS; P4-HAS, P4-IAS; P4-JAS, P4-KAS; P4-LAS	Aruba (Royaume des Pays-Bas)
AIR BANGLADESH	17	BGD	Bangladesh	B747-269B	S2-ADT	Bangladesh
AIR SERVICE COMORES	06-819/TA-15/ DGACM	KMD	Comores	Toute la flotte sauf: LET 410 UVP	Toute la flotte sauf: D6-CAM (851336)	Comores
GABON AIRLINES ⁽³⁾	CTA 0001/MTAC/ ANAC	GBK	République du Gabon	Toute la flotte sauf: 1 aéronef de type Boeing B-767-200	Toute la flotte sauf: TR-LHP	République du Gabon
IRAN AIR ⁽⁴⁾	FS100	IRA	République islamique d'Iran	Toute la flotte sauf: 14 aéronefs de type A300, 4 aéronefs de type A310, 9 aéronefs de type B747, 1 aéronef B737, 6 aéronefs de type A320	Toute la flotte sauf: EP-IBA EP-IBB EP-IBC EP-IBD EP-IBG EP-IBH EP-IBI EP-IBJ EP-IBS EP-IBT EP-IBV EP-IBZ EP-ICE EP-ICF	République islamique d'Iran

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

Nom de personne morale du transporteur aérien figurant sur son CTA (et raison sociale si elle diffère)	Numéro de certificat de transporteur aérien (CTA)	Code OACI de la compagnie aérienne	État du transporteur	Type d'aéronef faisant l'objet de la restriction	Numéros d'immatriculation et, si possible, numéros de série	État d'immatriculation
					EP-IBK EP-IBL EP-IBP EP-IBQ EP-IAA EP-IAB EP-IBC EP-IBD EP-IAG EP-IAH EP-IAI EP-IAM EP-ICD EP-AGA EP-IEA EP-IEB EP-IED EP-IEE EP-IEF EP-IEG	
NOUVELLE AIR AFFAIRES GABON (SN2AG)	CTA 0003/MTAC/ANAC-G/DSA	NVS	République du Gabon	Toute la flotte sauf: 1 aéronef de type Challenger; CL601 1 aéronef de type HS-125-800	Toute la flotte sauf: TR-AAG, ZS-AFG	République du Gabon; République d'Afrique du Sud
TAAG ANGOLA AIRLINES	001	DTA	République d'Angola	Toute la flotte sauf: 3 aéronefs de type Boeing B-777 et 4 aéronefs de type Boeing B-737-700	Toute la flotte sauf: D2-TED, D2-TEE, D2-TEF, D2-TBF, D2, TBG, D2-TBH, D2-TBJ	République d'Angola
UKRAINIAN MEDITERRANEAN	164	UKM	Ukraine	Toute la flotte sauf: 1 aéronef de type MD-83	Toute la flotte sauf: UR-CFF	Ukraine

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

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

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

(⁴) Iran Air est autorisé à exercer ses activités à destination de l'Union européenne, en utilisant les aéronefs spécifiques, dans les conditions fixées aux considérants (48) et (49) du présent règlement.