

RÈGLEMENT D'EXÉCUTION (UE) N° 390/2011 DE LA COMMISSION**du 19 avril 2011****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⁽²⁾ 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 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 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⁽³⁾.
- (5) Les autorités responsables de la surveillance réglementaire des transporteurs aériens concernés ont été consultées par la Commission et, 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 les 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 par ailleurs été informé des mesures d'exécution forcée prises par l'AESA et les États membres pour assurer le maintien de la navigabilité et l'entretien d'aéronefs immatriculés dans l'Union et exploités par des transporteurs aériens certifiés par les autorités de l'aviation civile de pays tiers.

(8) Le comité de la sécurité aérienne a également entendu les exposés de l'AESA à propos de la classification des manquements lors des inspections au sol effectuées dans le cadre du programme européen SAFA (Safety Assessment of Foreign Aircraft) et a approuvé la proposition de l'agence d'introduire une nouvelle classification concernant les situations de non-respect des exigences relatives à l'attestation «English Language Proficiency» (ELP) de l'OACI pour les pilotes, afin que le plein respect des normes concernant l'ELP soit garanti dans les plus brefs délais. Conformément à cette proposition, dans le cas où les exigences relatives à l'ELP ne sont pas respectées mais où l'État ayant délivré la licence a déposé un plan d'action à l'OACI pour se mettre en conformité, un manquement de catégorie 2 doit être établi. Par ailleurs, dans le cas où les exigences relatives à l'ELP ne sont pas respectées et où l'État ayant délivré la licence n'a pas déposé de plan d'action à l'OACI ou a notifié le plein respect sans effectivement satisfaire à cette exigence, un manquement de catégorie 3 doit être établi. Enfin, dans le cas où la conformité formelle aux exigences relatives à l'ELP peut être attestée bien que la communication réelle lors des inspections au sol soit très difficile en raison du fait que les pilotes ne maîtrisent manifestement pas assez l'anglais, une remarque générale (catégorie G) doit être enregistrée. Le comité de la sécurité aérienne a décidé de s'efforcer d'appliquer cette proposition de manière harmonisée et l'AESA s'est engagée à publier prochainement les documents d'orientation nécessaires.

(9) Le comité de la sécurité aérienne a également approuvé la proposition de l'agence d'inviter les États membres à instaurer des liens fonctionnels avec les prestataires de services de navigation aérienne concernés dans le but de signaler toute difficulté de communication survenant avec l'équipage d'un aéronef en raison du fait que les pilotes font preuve d'une maîtrise insuffisante de l'anglais. Enfin, le comité de la sécurité aérienne a demandé à

⁽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.

l'AESA de présenter, lors de la prochaine réunion du comité, les résultats SAFA en ce qui concerne la mise en œuvre des exigences relatives à l'attestation ELP pour les pilotes ainsi que la mise en œuvre de la classification proposée.

- (10) Il convient donc de modifier le règlement (CE) n° 474/2006 en conséquence.

Transporteurs aériens de l'Union européenne

- (11) À la suite de l'analyse par l'AESA des informations recueillies dans le cadre des inspections au sol SAFA effectuées sur des aéronefs de certains transporteurs aériens de l'Union, ainsi que des inspections et audits effectués dans certaines zones par leurs autorités aéronautiques nationales, certains États membres ont pris des mesures d'exécution forcée et en ont informé la Commission et le comité de la sécurité aérienne. Ainsi, les autorités compétentes de Chypre ont décidé de suspendre le certificat de transporteur aérien (CTA) du transporteur aérien Eurocypria Airlines le 26 novembre 2010, à la suite de l'arrêt des activités de ce transporteur aérien et à son manque de moyens financiers pour exercer ses activités dans le respect des conditions de sécurité; les autorités compétentes de l'Italie ont décidé de suspendre la licence d'exploitation détenue par le transporteur aérien Livingston le 24 octobre 2010 ainsi que celle détenue par le transporteur aérien ItaliAirlines le 11 mars 2011; les autorités compétentes de la Lituanie ont décidé de retirer le CTA du transporteur aérien Star 1 Airlines le 11 novembre 2010; à la suite de la mise en liquidation du transporteur aérien Blue Line et de la suspension consécutive de sa licence d'exploitation, les autorités compétentes de la France ont décidé de suspendre son CTA le 6 octobre 2010. Elles ont en outre décidé de ne pas renouveler le CTA de Strategic Airlines le 16 septembre 2010. Les autorités compétentes de la Grèce ont décidé de retirer le CTA de Hellas JET en novembre 2010, elles ont suspendu le CTA d'Athens Airways en janvier 2011 et ont placé Hellenic Imperial Airways sous surveillance renforcée; les autorités compétentes de la Suède ont décidé de ne pas renouveler le CTA du transporteur aérien Viking Airlines AB le 31 décembre 2010 et les autorités compétentes du Royaume-Uni ont renforcé leurs activités de surveillance vis-à-vis des transporteurs aériens Jet2.com, Oasis et Titan Airways.

Portugal

- (12) Donnant à la suite de l'examen de la situation de certains transporteurs aériens titulaires d'une licence au Portugal effectué lors de la réunion du comité de la sécurité aérienne de novembre 2010 ⁽¹⁾, les autorités compétentes du Portugal (INAC) ont communiqué des informations sur les résultats de la surveillance renforcée en matière de sécurité vis-à-vis des transporteurs aériens Luzair et White. En ce qui concerne Luzair, l'INAC a indiqué que le CTA de ce transporteur avait été suspendu le 11 février 2011 à la suite d'un changement de flotte. En ce qui concerne White, l'INAC a indiqué avoir procédé à 29 inspections dans le domaine de l'exploitation ainsi qu'à 5 inspections dans le domaine de la navigabilité, qui

n'ont révélé aucun manquement grave. Par ailleurs, l'AESA a fait savoir que les transporteurs aériens avaient fait l'objet d'une inspection en novembre 2010 et qu'aucun manquement grave n'avait été décelé. Dans le cadre d'un changement général de stratégie au sein de la compagnie, l'exploitation des deux aéronefs de type A320 immatriculés CS-TQO et CS-TQK a été arrêtée le 12 novembre 2010 et le 22 février 2011, respectivement.

Allemagne

- (13) À la suite de l'analyse par l'AESA des données relatives aux inspections SAFA et du constat d'un nombre accru de transporteurs aériens allemands ayant enregistré des résultats excédant un manquement majeur par inspection SAFA, la Commission a entamé des discussions officielles avec les autorités compétentes de l'Allemagne (Luftfahrtbundesamt – LBA) et a organisé une réunion le 10 mars 2011.
- (14) L'analyse des causes profondes des performances de ces transporteurs aériens a révélé des lacunes particulières dans leur surveillance, comme en atteste directement une inspection de normalisation réalisée par l'AESA du 26 au 29 mai 2009 dans le domaine de l'exploitation, laquelle avait également souligné un manque de personnel qualifié au sein de la LBA, ce qui influe sur la capacité de l'Allemagne à garantir la surveillance continue et limite la capacité de la LBA à renforcer la surveillance, si nécessaire.
- (15) La situation particulière de Bin Air, transporteur aérien certifié en Allemagne, a été débattue lors de la réunion du 10 mars; le transporteur aérien y participait et a présenté les mesures prises pour remédier aux manquements avérés en matière de sécurité qui avaient été décelés lors des inspections SAFA. De plus, les autorités compétentes de l'Allemagne ont informé la Commission de la suspension du CTA du transporteur aérien ACH Hamburg GmbH.
- (16) Les autorités compétentes de l'Allemagne ont confirmé au comité de la sécurité aérienne que le CTA de ACH Hamburg GmbH était toujours suspendu et qu'un point de la situation serait fait en mai 2011; si le transporteur aérien n'accomplit aucun progrès d'ici là, son CTA sera retiré. Les autorités compétentes de l'Allemagne ont également fait savoir que les activités de surveillance vis-à-vis du transporteur aérien Bin Air avaient été intensifiées, que l'aéronef de type Cessna C550 immatriculé D-IJJJ avait été retiré du CTA du transporteur aérien Advance Air Luftfahrtgesellschaft et que la LBA avait intensifié ses activités de surveillance à l'égard d'autres transporteurs aériens dont les mauvais résultats des inspections au sol avaient révélé des manquements en matière de sécurité. La LBA a indiqué avoir clairement fait savoir à ces transporteurs aériens que si elle ne constate aucune amélioration, leur CTA pourra être suspendu.
- (17) En ce qui concerne le manque de personnel qualifié, les autorités compétentes de l'Allemagne ont indiqué au comité de la sécurité aérienne que la situation ne s'améliorerait pas en 2011. Une évaluation des ressources en personnel de la LBA était cependant en cours et

⁽¹⁾ Considérant 13 du règlement (UE) n° 1071/2010 (JO L 306 du 23.11.2010, p. 45).

devrait s'achever au printemps 2011; on peut dès lors s'attendre à ce que la situation à cet égard s'améliore à partir de 2012.

- (18) La Commission et le comité de la sécurité aérienne ont salué les efforts déployés par les autorités compétentes de l'Allemagne pour remédier aux manquements en matière de sécurité décelés à l'égard de certains transporteurs aériens, ainsi que les travaux en cours pour pallier le manque de personnel au sein de la LBA. La Commission a toutefois souligné que, sans préjudice des pouvoirs d'exécution qui lui sont conférés par le traité, si ces mesures ne suffisent pas à améliorer les performances des transporteurs aériens certifiés en Allemagne, il faudra agir pour que les risques décelés en matière de sécurité soient contrôlés de manière appropriée.

Espagne

- (19) À la suite de l'analyse par l'AESA des données relatives aux inspections SAFA et du constat d'un nombre accru de transporteurs aériens espagnols ayant enregistré des résultats excédant un manquement majeur par inspection SAFA, la Commission a entamé des discussions officielles avec les autorités compétentes de l'Espagne (AESA) et a organisé une réunion le 14 mars 2011.
- (20) La situation particulière de Flightline, transporteur aérien certifié en Espagne, a été débattue lors de la réunion. Le transporteur aérien y participait et a présenté les mesures prises pour remédier aux manquements décelés en matière de sécurité lors des inspections SAFA. Le transporteur aérien a également détaillé les mesures prises à la suite de l'accident de l'aéronef de type Fairchild Metro 3 immatriculé EC-ITP. Flightline a expliqué avoir conclu un accord commercial avec la compagnie Air Lada, transporteur aérien non certifié, afin d'exploiter deux aéronefs de type Fairchild Metro 3 immatriculés EC-GPS et EC-ITP et pilotés par du personnel d'Air Lada. La Commission a attiré l'attention de Flightline sur le fait que ces mêmes aéronefs avaient été exploités auparavant dans le cadre du CTA d'Eurocontinental, autre transporteur aérien certifié en Espagne, et que, à la suite des inspections SAFA et des incidents significatifs liés à la sécurité survenus lors de l'exploitation de ces aéronefs, les autorités compétentes de l'Espagne avaient suspendu le CTA d'Eurocontinental.
- (21) Flightline a déclaré avoir organisé tous les stages requis d'adaptation des pilotes et avoir mené des contrôles de qualité de l'exploitation des aéronefs concernés sur l'île de Man. La Commission a demandé davantage de précisions concernant le plan de mesures correctives du transporteur aérien ainsi que des copies des rapports d'audit interne relatif à l'exploitation des aéronefs de type Fairchild Metro 3. Après avoir reçu les informations demandées le 22 mars, la Commission a invité le transporteur aérien Flightline à faire un exposé au comité de la sécurité aérienne.
- (22) Lors de la réunion du 14 mars 2011, les autorités compétentes de l'Espagne ont informé la Commission qu'elles avaient décidé de limiter la portée du CTA de Flightline afin d'interdire l'exploitation des aéronefs de type Fairchild Metro 3 et qu'elles avaient entamé le processus de suspension du CTA.
- (23) La Commission a invité les autorités compétentes de l'Espagne à fournir davantage de précisions sur les

mesures d'exécution forcée prises à l'égard de quatre autres transporteurs aériens certifiés en Espagne pour lesquels l'AESA a constaté de mauvais résultats SAFA. Le 28 mars 2011, les autorités compétentes de l'Espagne ont informé la Commission du fait que, à la suite d'audits effectués dernièrement sur les transporteurs Air Taxi and Charter International et Zorex, des écarts significatifs en matière de sécurité avaient été relevés et que, par conséquent, la procédure de suspension des CTA de ces deux transporteurs avait été lancée. En ce qui concerne le transporteur aérien Jetnova, les autorités compétentes de l'Espagne étaient en attente d'une réponse de la part du transporteur aérien concernant les manquements spécifiques qu'elles avaient constatés; si cette réponse s'avère insatisfaisante, les autorités compétentes entameront la procédure de suspension. En ce qui concerne les transporteurs aériens Aeronova, Tag Aviation et Alba Star, les autorités compétentes de l'Espagne continuaient leurs activités de surveillance mais estimaient que des mesures réglementaires spécifiques n'étaient pas nécessaires à ce stade. Le transporteur aérien Flightline a été entendu par le comité de la sécurité aérienne le 5 avril 2011. Il a indiqué avoir: introduit des procédures révisées pour renforcer le contrôle opérationnel des vols Flightline, notamment les vols exploités en dehors de leur base principale; modifié son manuel d'exploitation pour y introduire des orientations sur l'utilisation d'aérodromes pour dégagement; changé son programme de formation pour renforcer les connaissances des pilotes sur les procédures opérationnelles; et révisé ses procédures de sélection des pilotes.

- (24) Les autorités compétentes de l'Espagne ont indiqué au comité de la sécurité aérienne qu'à la suite des écarts décelés lors des inspections de Flightline, elles avaient lancé une procédure de suspension du CTA de ce transporteur le 14 mars 2011 et avaient pris des mesures de précaution pour remédier au problème de sécurité immédiat. Les autorités compétentes de l'Espagne ont confirmé que Flightline avait ensuite pris des mesures pour résoudre le problème de sécurité immédiat et avait également fourni un plan de mesures correctives qui était en cours d'évaluation par lesdites autorités.
- (25) À la lumière des mesures prises par les autorités compétentes de l'Espagne pour résoudre les manquements décelés sur le plan de la sécurité à l'égard de Flightline et d'autres transporteurs aériens espagnols, il est estimé qu'aucune mesure supplémentaire n'est nécessaire à ce stade. La Commission a toutefois souligné que si ces mesures ne suffisent pas à améliorer les performances des transporteurs aériens certifiés en Espagne, il faudra agir pour que les risques décelés en matière de sécurité soient maîtrisés de manière appropriée. Dans l'intervalle, la Commission, en coopération avec l'AESA, continuera à suivre les performances des transporteurs aériens espagnols en matière de sécurité.

Transporteurs aériens de l'Angola

- (26) L'INAVIC a notifié des avancées supplémentaires dans la résolution des manquements non clôturés décelés par l'OACI lors de sa mission sur place effectuée en janvier 2010. L'INAVIC continue notamment à actualiser les réglementations angolaises en matière de sécurité aérienne pour les adapter aux dernières modifications des normes de l'OACI, elle continue à renforcer ses

capacités, elle progresse en ce qui concerne la recertification des transporteurs aériens conformément aux réglementations en question et continue à consolider son programme de surveillance.

- (27) En ce qui concerne la surveillance de TAAG Angolan Airlines, l'INAVIC a confirmé les informations présentées à la Commission le 3 mars 2011, à savoir que deux aéronefs B777 exploités par TAAG avaient été impliqués dans deux incidents graves survenus en décembre 2010 au Portugal et en Angola, qui avaient notamment provoqué des dommages au moteur. À la suite des conclusions provisoires de l'enquête menée à ce stade par les autorités compétentes du Portugal, il est apparu que tant le transporteur aérien que les autorités compétentes avaient pris les mesures nécessaires pour remédier aux causes constatées à l'égard du constructeur et pour éviter qu'elles ne se reproduisent. L'exploitation a maintenant repris, y compris à destination de l'Union européenne, et fait l'objet d'un programme de surveillance renforcée en liaison avec le constructeur.
- (28) L'INAVIC a fait savoir que, pendant le processus de recertification, les activités de surveillance exercées sur certains transporteurs aériens ont révélé des problèmes de sécurité et des infractions aux réglementations en vigueur en matière de sécurité, ce qui a conduit l'INAVIC à prendre les mesures d'exécution forcée qui s'imposaient. Il s'est avéré que six transporteurs aériens ne respectaient pas les réglementations angolaises en matière de sécurité aérienne: AIR GEMINI, SERVISAIR, ALADA, RUI & CONCEICAO, PHA et SAL. L'INAVIC a notamment fourni des éléments attestant que leur CTA avait expiré et n'avait pas été renouvelé ou avait été retiré. Par conséquent, sur la base des critères communs, ces transporteurs aériens doivent être retirés de l'annexe A.
- (29) L'INAVIC a également indiqué que le CTA de deux transporteurs aériens, ANGOLA AIR SERVICES et GIRA GLOBO, avait été suspendu. En attendant les éléments attestant de la capacité technique d'achever avec succès le processus de certification d'ici au 15 avril 2011, il est estimé, sur la base des critères communs, que ces transporteurs aériens doivent être maintenus dans l'annexe A.
- (30) L'INAVIC a annoncé avoir recertifié cinq transporteurs aériens conformément aux réglementations angolaises en matière de sécurité aérienne: SONAIR Air Services en décembre 2010, AIR26 le 31 janvier 2011, HELI-MALONGO Aviation Services of Angola, AEROJET et AIRJET and HELIANG le 15 février 2011. À ce jour, il n'existe toutefois pas d'informations avérées prouvant que des enquêtes appropriées ont été effectuées avant la délivrance des nouveaux CTA, ni que le grave problème de sécurité relevé par l'OACI en ce qui concerne la certification des transporteurs aériens en Angola a été effectivement résolu. Par conséquent, sur la base des critères communs, il est estimé que ces transporteurs doivent être maintenus dans l'annexe A.
- (31) L'INAVIC a ajouté avoir certifié un nouveau transporteur aérien, à savoir FLY540, le 31 janvier 2011. Il n'existe cependant pas d'informations avérées prouvant que des enquêtes appropriées ont été effectuées avant la délivrance des nouveaux CTA, ni que le grave problème de sécurité relevé par l'OACI en ce qui concerne la certifi-

cation des transporteurs aériens en Angola a été effectivement résolu. Par conséquent, sur la base des critères communs, il est estimé que ces transporteurs doivent figurer à l'annexe A.

- (32) Enfin, l'INAVIC a signalé que le processus de recertification était toujours en cours pour quatre transporteurs aériens: DIEXIM, AIRNAVE, GUICANGO et MAVEWA. Le processus de recertification, qui devait être achevé à la fin de l'année 2010, a été reporté jusqu'au 15 avril 2011, date à laquelle, selon l'INAVIC, ces transporteurs aériens devront cesser leurs activités s'ils ne sont pas recertifiés conformément aux réglementations angolaises en matière de sécurité aérienne. En attendant l'achèvement de ce processus, sur la base des critères communs, il est estimé que ces transporteurs aériens ainsi que d'autres transporteurs aériens relevant de la responsabilité réglementaire de l'INAVIC doivent être maintenus dans l'annexe A.
- (33) La Commission insiste pour que l'INAVIC achève le processus de recertification des transporteurs aériens angolais avec détermination et en tenant dûment compte des problèmes de sécurité potentiels constatés pendant ce processus. La Commission encourage également l'INAVIC à coopérer pleinement avec l'OACI afin que soient validés les progrès réalisés dans la mise en œuvre de son plan de mesures correctives, y compris, si possible et s'il y a lieu, en effectuant une mission sur place (mission de coordination et de validation de l'OACI – ICVM).

Transporteurs aériens du Cambodge

- (34) À la suite de leur dernier rapport sur la situation au Royaume du Cambodge⁽¹⁾, les autorités compétentes du Cambodge (SSCA) ont fait savoir que les mesures d'exécution forcée prises pour remédier aux défaillances décelées lors des audits de l'OACI ont abouti au retrait de tous les CTA ayant été délivrés à des transporteurs aériens titulaires d'une licence au Royaume du Cambodge au moment de l'audit de l'OACI.
- (35) Elles ont notamment confirmé que le CTA de Siem Reap International Airways avait été retiré le 10 octobre 2010. Sur la base des critères communs, il est estimé que ce transporteur aérien doit être retiré de l'annexe A.
- (36) L'AESA a fourni des informations sur les missions d'assistance technique effectuées en janvier 2011 afin de soutenir le renforcement des capacités des autorités compétentes du Royaume du Cambodge. L'AESA a confirmé que les autorités compétentes du Cambodge ont accompli des progrès tout à fait remarquables dans la résolution des défaillances constatées par l'OACI. En particulier, elles ont entièrement restructuré la législation sur l'aviation et les procédures internes relatives à la surveillance initiale et continue des entreprises; ces mesures ouvrent la voie à une surveillance exercée dans le respect des normes internationales de sécurité. La Commission salue les efforts considérables déployés par la SSCA pour se conformer aux normes internationales de sécurité et elle reconnaît l'importance des mesures d'exécution forcée prises à cet égard.

⁽¹⁾ Règlement (UE) n° 590/2010 du 5 juillet 2010 (JO L 170 du 6.7.2010, p. 12).

Transporteurs aériens de la République démocratique du Congo

- (37) Tous les transporteurs aériens certifiés en République démocratique du Congo font l'objet d'une interdiction d'exploitation dans l'Union européenne et figurent à l'annexe A. Il existe des informations avérées attestant que les autorités compétentes de la République démocratique du Congo ont délivré un certificat de transporteur aérien au transporteur aérien Korongo Airlines le 7 janvier 2011.
- (38) La Commission a entamé des discussions avec les autorités compétentes de la République démocratique du Congo afin d'obtenir des éclaircissements sur la situation de ce transporteur aérien et sur les conditions de sa surveillance. Les autorités compétentes de la République démocratique du Congo n'ont fourni aucune réponse.
- (39) Dans la mesure où il n'est pas établi de changement dans la capacité des autorités compétentes de la République démocratique du Congo d'assurer la surveillance des transporteurs aériens titulaires d'une licence dans cet État conformément aux normes de sécurité applicables, il est estimé, sur la base des critères communs, que Korongo Airlines doit être ajouté à l'annexe A.

Transporteurs aériens de la Géorgie

- (40) Il existe des informations avérées recueillies lors d'inspections au sol SAFA⁽¹⁾ effectuées sur des aéronefs de certains transporteurs aériens immatriculés en Géorgie prouvant l'existence de plusieurs manquements majeurs. Les autorités compétentes de la Géorgie (United Transport Administration - UTA) ont soumis des informations sur les mesures d'exécution forcée prises à l'égard du CTA de ces transporteurs aériens et du CTA d'autres transporteurs. D'après les informations communiquées, les CTA suivants ont été retirés: les CTA de LTD Eurex Airline et de JSC Tam Air ont été retirés le 24 novembre 2010, les CTA de LTD Sky Way et de LTD Sakviaservice ont été retirés le 29 novembre 2010, le CTA de LTD Jav Avia a été retiré le 18 janvier 2011, le CTA de LTD Carre Aviation Georgia a été retiré le 8 février 2011, le CTA de LTD Air Batumi a été retiré le 17 mars 2011 et le CTA de LTD Air Iberia a été retiré le 4 avril 2011. Le CTA de LTD Sun Way a expiré le 3 février 2011 et n'a pas été renouvelé.
- (41) Il existe des informations avérées prouvant des accidents et des incidents à charge de plusieurs transporteurs aériens géorgiens, dont notamment l'accident impliquant un appareil de type Ilyushin 76TD immatriculé 4L-GNI exploité par Sun Way qui s'est produit à Karachi, Pakistan, le 28 novembre 2010 et l'accident survenu récemment avec un appareil de type Canadair CL 600 immatriculé 4L-GAE exploité par Georgian Airways qui s'est produit à Kinshasa, République démocratique du Congo, le 4 avril 2011. Il existe également des informa-

tions avérées prouvant des situations de non-conformité en matière de sécurité concernant des appareils immatriculés en Géorgie et importés de pays dont les transporteurs aériens font l'objet d'une interdiction d'exploitation dans l'Union européenne.

- (42) Compte tenu des éléments mentionnés plus haut, la Commission a rencontré les autorités compétentes de la Géorgie le 22 mars 2011. L'UTA a transmis des documents supplémentaires les 22, 25, 28 et 29 mars 2011, qui indiquent qu'une nouvelle agence indépendante de l'aviation civile devrait être instituée le 15 avril 2011 et qu'un certain nombre d'aéronefs ont été radiés⁽²⁾ à la suite de la révision des «règles relatives à l'immatriculation par l'État et à la délivrance du certificat de navigabilité aux aéronefs civils géorgiens» entrée en vigueur le 1^{er} janvier 2011.
- (43) L'UTA a fait un exposé oral devant le comité de la sécurité aérienne le 5 avril 2011 et a confirmé à cette occasion qu'un certain nombre de certificats de transporteur aérien avaient été retirés et que, sur les 79 appareils inscrits au registre national, 29 appareils avaient été retirés du registre. Par ailleurs, l'UTA a apporté des précisions sur les mesures correctives qui avaient été mises en œuvre à la suite de l'audit USOAP effectué par l'OACI en 2007, et a présenté un programme de réforme prévoyant l'harmonisation de la législation relative à l'aviation avec l'acquis de l'Union européenne découlant de l'accord sur l'espace aérien commun européen. Ces efforts sont soutenus par plusieurs initiatives telles qu'un programme de jumelage et une assistance technique apportée à l'UTA dans le cadre du programme TRACECA (corridor de transport Europe-Caucase-Asie).
- (44) La Commission et le comité de la sécurité aérienne ont pris note des progrès réalisés par l'UTA, de sa volonté de fournir des informations transparentes et de coopérer étroitement afin de combler les lacunes, et du fait que d'autres réformes sont prévues dans un avenir proche. La Commission continuera à travailler en étroite coopération avec les autorités compétentes de la Géorgie et à soutenir les efforts qu'elles déploient pour moderniser leur système de sécurité de l'aviation civile.

⁽²⁾ Les aéronefs ci-après ont été radiés entre le 13.8.2010 et le 23.3.2011: deux appareils AN-12 immatriculés 4L-GLU et 4L-FFD et quatre appareils IL-76 immatriculés 4L-FFG, 4L-GLP, 4L-GLX et 4L-FFE exploités par Sky Way; deux appareils IL-76 immatriculés 4L-GLR et 4L-GLK et deux appareils AN-12 immatriculés 4L-GLT et 4L-GLN exploités par Saqviaservice; trois appareils IL-76 immatriculés 4L-GLM, 4L-MGC et 4L-MGM exploités par Sun Way; un appareil IL-76 immatriculé 4L-AWA exploité par Air West; trois appareils AN-12 immatriculés 4L-IRA, 4L-HUS et 4L-VAL exploités par Air Victor Georgia; un appareil AN-12 immatriculé 4L-PAS exploité par Transviaservice; un appareil AS-350B3 immatriculé 4L-GGG exploité par Aviaservice; un appareil AN-28 immatriculé 4L-28001 exploité par Georgian Aviation University; un appareil YAK-40 immatriculé 4L-AAK exploité par Tam Air; un appareil B-737 immatriculé 4L-TGM exploité par Georgia Airways; un appareil AN-26 immatriculé 4L-JAV exploité par Jav Avia; un appareil AN-12 immatriculé 4L-BKN exploité par Fly Adjara; deux appareils AN-26 immatriculés 4L-GST et 4L-GSS exploités par Carre Aviation Georgia; un appareil B-747 immatriculé 4L-KMK exploité par Eurex Airlines; un appareil SAAB 340 immatriculé 4L-EUI exploité par Georgian International Airlines et un appareil MI-8T immatriculé 4L-BGA exploité par Tisheti.

⁽¹⁾ Numéros des inspections SAFA: AESA-E-2010-255; AESA-E-2010-328; BCAA-2010-134; CAA-NL-2010-20; DGAC/F-2010-1024; DGAC/F-2010-1708; MOTLUX-2010-19.

(45) Les États membres doivent veiller à ce que les inspections au sol effectuées sur les appareils des transporteurs aériens immatriculés en Géorgie pour garantir leur respect effectif des normes de sécurité applicables soient intensifiées conformément au règlement (CE) n° 351/2008 de la Commission ⁽¹⁾ afin de recueillir les éléments nécessaires à une réévaluation de la situation au cours de la prochaine réunion du comité de la sécurité aérienne.

Transporteurs aériens d'Indonésie

(46) Dans le droit fil du règlement (UE) n° 590/2010 ⁽²⁾, la Commission a poursuivi activement ses consultations avec les autorités compétentes de l'Indonésie sur les mesures prises par ces dernières pour améliorer la sécurité aérienne en Indonésie et garantir le respect des normes de sécurité applicables.

(47) Les autorités compétentes de l'Indonésie (DGCA) ont participé à une vidéoconférence avec la Commission le 11 mars 2011 et ont indiqué que tous les transporteurs aériens certifiés en Indonésie avaient été recertifiés, à l'exception de Wing Air. La DGCA a également fait savoir que seulement 9 % de la flotte d'aéronefs exploités en Indonésie devait encore être dotée de l'équipement requis par l'OACI, qu'elle avait octroyé une dérogation autorisant leur exploitation jusqu'à la fin de l'année 2011 et que les aéronefs qui ne seraient pas munis de l'équipement requis après cette date seraient immobilisés au sol.

(48) Le comité de la sécurité aérienne prend note de ces évolutions et encourage les autorités compétentes de l'Indonésie à poursuivre leurs efforts pour renforcer leurs activités de surveillance vis-à-vis des transporteurs aériens relevant de leur responsabilité réglementaire.

(49) La DGCA a demandé le retrait de certains transporteurs aériens n'effectuant que du transport de marchandises, à savoir Cardig Air, Republic Express, Asia Link et Air Maleo, et a fourni des éléments prouvant que les activités de ces transporteurs aériens étaient limitées au transport de marchandises uniquement et que le transport de passagers en était exclu; elle a également apporté la preuve qu'elle avait pris les mesures d'exécution forcée qui s'imposaient pour limiter la portée du CTA de ces transporteurs et en exclure les activités dans et en dehors de l'Union européenne.

(50) Par conséquent, sur la base des critères communs, il est estimé que les transporteurs aériens indonésiens Cardig Air, Republic Express, Asia Link et Air Maleo doivent être retirés de l'annexe A.

Transporteurs aériens d'Israël

Sun D'Or

(51) À la suite de l'analyse par l'AESA des résultats des inspections au sol effectuées sur des aéronefs exploités dans l'Union européenne depuis 2008 par le transporteur aérien Sun D'Or certifié en Israël, laquelle a révélé de

graves situations répétées de non-conformité aux normes internationales de sécurité, la Commission a entamé des discussions officielles avec les autorités compétentes d'Israël et a entendu le transporteur aérien le 16 mars 2010. Ces discussions ont révélé que le transporteur aérien n'était pas correctement certifié par les autorités compétentes d'Israël étant donné qu'il était titulaire d'un CTA malgré le fait qu'il n'était pas en mesure de prouver qu'il garantissait la sécurité d'exploitation des aéronefs en état de navigabilité relevant de sa responsabilité (entretien et contrôle des opérations en dehors de la compagnie). Par ailleurs, la compagnie n'a pas pu démontrer qu'elle avait mis en place les mesures correctives appropriées pour trouver des solutions durables aux divers manquements décelés lors d'inspections au sol SAFA. Les discussions n'ont donc pas permis de conclure au respect, par ce transporteur, des normes de sécurité applicables.

(52) À la suite des discussions avec la Commission et l'AESA et des discussions plus approfondies avec le transporteur aérien, les autorités compétentes d'Israël ont décidé de retirer le CTA de Sun D'Or à partir du 1^{er} avril 2011. À la suite de cette décision, tous les aéronefs ont été inscrits sur le CTA d'un autre transporteur aérien israélien et Sun D'Or n'a participé qu'à des activités liées à la vente de billets.

(53) Les autorités compétentes d'Israël ont été invitées à présenter leurs activités de surveillance vis-à-vis de ce transporteur aérien au comité de la sécurité aérienne et ont été entendues le 6 avril 2011. Au cours de cet exposé, elles ont fait savoir que Sun D'Or ne serait pas (re)certifié. Elles ont également informé le comité de leurs efforts globaux pour renforcer leurs capacités de surveillance et moderniser le système national de sécurité.

(54) Par conséquent, sur la base des critères communs, il est estimé qu'aucune mesure supplémentaire ne s'impose.

Israir

(55) À la suite de l'analyse par l'AESA des résultats des inspections au sol effectuées sur des aéronefs exploités dans l'Union européenne depuis 2008 par le transporteur aérien Israir certifié en Israël, laquelle a révélé de graves situations répétées de non-conformité aux normes internationales de sécurité, la Commission a entamé des discussions officielles avec les autorités compétentes d'Israël et a entendu le transporteur aérien le 16 mars 2010. Ces discussions ont révélé que le transporteur aérien a mis en place une série de mesures structurelles destinées à assurer le respect, de manière durable, des normes de sécurité applicables. Le transporteur aérien a procédé à des changements au sein de sa direction (responsables) afin de mettre efficacement en place une politique de sécurité fondée sur un système de gestion de la sécurité. Il a retiré de sa flotte trois aéronefs de type Airbus A-320 (immatriculés 4X-ABH, 4X-ABD et 4X-ABF) qui avaient donné lieu à la plupart des manquements graves décelés lors des inspections au sol SAFA, et a amélioré la formation du personnel qualifié pour veiller à la bonne exécution des inspections pré-vol. Il a également révisé ses procédures internes d'exploitation et a introduit un nouveau système d'assurance qualité ainsi qu'un système d'audit de l'assurance qualité. Enfin, il a

⁽¹⁾ JO L 109 du 19.4.2008, p. 7.

⁽²⁾ JO L 170 du 6.7.2010, p. 9.

entièrement révisé son manuel des opérations au sol et son manuel d'entretien, et a introduit un manuel moderne pour le centre de contrôle des opérations.

- (56) Compte tenu de ces modifications et à la lumière de l'exposé fait par les autorités compétentes d'Israël au comité de la sécurité aérienne le 6 avril 2011, il est estimé que le transporteur aérien est en mesure d'améliorer ses performances en permanence. Les États membres continueront à contrôler le respect effectif par Israël des normes de sécurité applicables en accordant la priorité aux inspections au sol à effectuer sur les aéronefs de ce transporteur aérien en vertu du règlement (CE) n° 351/2008.

Transporteurs aériens du Kazakhstan

- (57) Les autorités compétentes du Kazakhstan ont informé la Commission de progrès dans la réalisation d'une réforme ambitieuse du secteur de l'aviation qui a été entamée en 2009 en vue de renforcer la sécurité aérienne. À la suite de l'adoption d'un nouveau code de l'aviation civile en juillet 2010, plus de 100 réglementations spécifiques en matière d'aviation sont en cours d'élaboration et la majorité d'entre elles ont déjà été adoptées. Les progrès en question résident aussi dans le renforcement des capacités des autorités compétentes grâce au recrutement d'inspecteurs qualifiés supplémentaires, qui doit se poursuivre dans les mois à venir.
- (58) Les autorités compétentes du Kazakhstan ont fait savoir qu'elles continuaient à prendre des mesures d'exécution forcée et qu'elles avaient notamment retiré le CTA des transporteurs aériens suivants: Air Flamingo, Almaty Aviation, Atyrau Aye Zholy, Arkhabay, Asia Continental Avialines, Centr Pankh Kazavia National Airlines, Kokshetau Airlines, Orlan 2000 et Zherzu Avia.
- (59) Les autorités compétentes du Kazakhstan ont déclaré, en fournissant des éléments l'attestant, que les transporteurs aériens précités n'exercent plus d'activités de transport aérien commercial et ne sont plus titulaires d'une licence d'exploitation en cours de validité à cet égard. Dès lors, ils ne sont plus considérés comme des transporteurs aériens au sens de l'article 2, point a), du règlement (CE) n° 2111/2005. Dans ces conditions, sur la base des critères communs, il est estimé que ces dix transporteurs aériens doivent être retirés de l'annexe A.
- (60) Les autorités compétentes du Kazakhstan ont également fait savoir qu'elles avaient réexaminé la situation du transporteur aérien KazAirWest, dont le CTA avait été précédemment retiré, et qu'elles lui avaient délivré un nouveau CTA. Sur la base des critères communs, il est estimé que ce transporteur aérien doit être maintenu à l'annexe A.
- (61) La Commission approuve la réforme ambitieuse du système de l'aviation civile entreprise par les autorités du Kazakhstan et invite celles-ci à poursuivre résolument leurs efforts pour mettre en œuvre le plan de mesures correctives convenu avec l'OACI, en mettant l'accent en priorité sur les graves problèmes de sécurité non résolus et sur la recertification de l'ensemble des opérateurs de leur ressort. La Commission est disposée à organiser en temps voulu, avec l'aide de l'Agence européenne de la

sécurité aérienne et l'appui des États membres, une évaluation sur place pour vérifier les progrès réalisés dans la mise en œuvre du plan de mesures.

Transporteurs aériens du Kirghizstan

- (62) Les autorités compétentes du Kirghizstan ont fait savoir que les CTA de quatre transporteurs aériens [Golden Rules Airlines (GRS), Max Avia (MAI), Tenir Airlines (TEB) et Sky Gate International (SGD)] avaient été retirés en 2009 et en 2010 et que leurs codes d'identification OACI avaient été rappelés par l'OACI. Par conséquent, sur la base des critères communs, il est estimé que ces transporteurs doivent être retirés de l'annexe A.
- (63) Les autorités compétentes du Kirghizstan ont également fait savoir que le CTA de trois autres transporteurs aériens (Itek Air, Trast Aero et Asian Air) a expiré mais elles n'en ont pas fourni la preuve. Par conséquent, sur la base des critères communs, il est estimé que ces transporteurs doivent être maintenus dans l'annexe A.
- (64) La Commission n'ayant reçu communication à ce jour d'aucun élément permettant d'établir que les autres transporteurs aériens certifiés au Kirghizstan et les autorités responsables de la surveillance réglementaire de ces transporteurs aériens ont intégralement mis en œuvre les mesures correctives qui s'imposent, il est estimé, sur la base des critères communs, que ces transporteurs aériens doivent être maintenus dans l'annexe A.
- (65) La Commission encourage les autorités compétentes du Kirghizstan à poursuivre leurs efforts en vue de remédier à tous les défauts de conformité relevés lors de l'audit réalisé par l'OACI en avril 2009 dans le cadre de son programme universel d'évaluation de la surveillance de la sécurité (USOAP). La Commission européenne, avec l'aide de l'Agence européenne de la sécurité aérienne et des États membres, est disposée à procéder à une évaluation sur place lorsque la mise en œuvre du plan de mesures soumis à l'OACI aura suffisamment progressé. Cette visite aurait pour objet de vérifier la mise en œuvre des exigences de sécurité applicables par les autorités compétentes et les entreprises relevant de sa surveillance.

Air Madagascar

- (66) Il existe des éléments prouvant de nombreuses défaillances sur le plan de la sécurité à charge d'Air Madagascar, transporteur aérien certifié à Madagascar. Ces défaillances ont été décelées par les autorités compétentes de la France lors d'inspections au sol effectuées dans le cadre du programme SAFA. Les résultats concernant les appareils B-767 sont sensiblement moins bons que pour les autres aéronefs de ce transporteur aérien. Le nombre de manquements décelés lors de chaque inspection SAFA, la répétition des défaillances sur le plan de la sécurité et le fait que la situation se détériore depuis 2010 indiquent un grave problème de sécurité.
- (67) En février 2008, l'OACI a mené à bien son programme universel d'évaluation de la surveillance de la sécurité et a fait état de nombreux manquements graves en ce qui concerne la capacité des autorités de l'aviation civile de Madagascar d'assumer leurs responsabilités en matière de surveillance de la sécurité aérienne.

- (68) Compte tenu des inspections SAFA et des conclusions du rapport d'audit de l'OACI, la Commission a entamé des discussions officielles avec les autorités compétentes de Madagascar le 28 février 2011 et elle leur a fait part de sa très vive inquiétude quant à la sécurité des activités d'Air Madagascar; elle leur a enjoint, à elles et au transporteur, de prendre des mesures visant à pallier les manquements constatés par l'OACI et à remédier de manière satisfaisante aux défaillances constatées sur le plan de la sécurité lors des inspections SAFA, conformément à l'article 7 du règlement (CE) n° 2111/2005.
- (69) Le 16 mars 2011, la Commission s'est entretenue avec les autorités de l'aviation civile de Madagascar et des représentants du transporteur Air Madagascar afin de s'assurer que les deux parties avaient pris des mesures pour remédier aux défaillances constatées sur le plan de la sécurité lors des inspections SAFA ou, à tout le moins, que des mesures adéquates avaient été prises pour atténuer les risques décelés en matière de sécurité. Malheureusement, les informations communiquées lors de cette réunion n'ont pas permis d'attester la réalisation d'une analyse complète des causes profondes des manquements en matière de sécurité, ni la mise en œuvre par le transporteur d'un plan robuste de mesures correctives et préventives, ni enfin la réalisation par les autorités d'un programme adéquat de surveillance de la sécurité. Par conséquent, les autorités de l'aviation civile de Madagascar et le transporteur Air Madagascar ont été invités à clarifier la situation lors de la réunion du comité de la sécurité aérienne prévue en avril 2011.
- (70) Air Madagascar et les autorités compétentes de Madagascar ont été entendus par le comité de la sécurité aérienne le 5 avril 2011. Air Madagascar a présenté un plan de mesures correctives et préventives renforcé, basé sur une analyse robuste des causes profondes, mais il n'a fourni aucun élément prouvant que ces mesures ont produit des résultats jusqu'à présent.
- (71) Si le comité se félicite des initiatives encourageantes prises par le transporteur aérien, il a fait part de son inquiétude quant aux graves lacunes non résolues en ce qui concerne le maintien de la navigabilité de tous les appareils exploités par Air Madagascar. Le transporteur aérien a reconnu les manquements concernant ses appareils de type Boeing B-767. Il a fait savoir que, selon lui, les mesures actuellement en place peuvent contribuer à atténuer les risques de sécurité pour le reste de sa flotte en raison de la fréquence des vols plus faible et/ou de l'âge des appareils concernés.
- (72) Le comité de la sécurité aérienne a salué les efforts déployés par le transporteur aérien pour trouver des solutions durables aux défaillances constatées sur le plan de la sécurité lors des inspections SAFA et a instamment invité les autorités compétentes de Madagascar à renforcer leurs activités de surveillance en vue de garantir la mise en œuvre effective du plan de mesures correctives et préventives de l'exploitant dans les meilleurs délais.
- (73) Compte tenu des nombreux manquements répétés qui ont été décelés sur le plan de la sécurité lors des inspections au sol effectuées sur les aéronefs de type Boeing B-767 exploités par Air Madagascar, compte tenu du fait que la compagnie n'a, à ce jour, pas été suffisamment à même de mettre en œuvre un plan robuste de mesures correctives et préventives, et compte tenu enfin du manque de surveillance appropriée exercée par les autorités compétentes de Madagascar à l'égard des activités de ce transporteur aérien, la Commission, à la suite de l'avis du comité de la sécurité aérienne, estime que ce transporteur aérien doit faire l'objet d'une interdiction d'exploitation dans l'Union en ce qui concerne ses appareils de type Boeing B-767. Par conséquent, sur la base des critères communs, il est estimé qu'Air Madagascar doit figurer à l'annexe B et que ses activités doivent être soumises à des restrictions pour en exclure tous les aéronefs de type Boeing B-767. Ce transporteur aérien doit être autorisé à voler dans l'Union européenne avec les autres types d'appareils inscrits sur son CTA conformément à l'annexe B.
- (74) Les États membres continueront à contrôler le respect effectif par Air Madagascar des normes de sécurité applicables en accordant la priorité aux inspections au sol à effectuer sur les aéronefs de ce transporteur en vertu du règlement (CE) n° 351/2008.

Transporteurs aériens du Mozambique

- (75) Il existe des informations avérées, telles que les résultats de l'audit effectué en janvier 2010 par l'OACI au titre du programme universel d'évaluation de la surveillance de la sécurité (USOAP), montrant que les autorités chargées de surveiller la sécurité des transporteurs aériens certifiés au Mozambique n'ont pas les capacités suffisantes pour mettre en œuvre et faire respecter les normes de sécurité applicables. Cet audit a fait état de nombreux manquements graves en ce qui concerne les capacités des autorités de l'aviation civile du Mozambique d'assumer leurs responsabilités en matière de surveillance de la sécurité aérienne. Au moment de la publication du rapport final de l'OACI, plus de 77 % des normes de l'OACI n'étaient pas mises en œuvre de manière effective. Sur certains points cruciaux, comme la présence de personnel technique qualifié, plus de 98 % des normes de l'OACI n'étaient pas mises en œuvre de manière effective. En ce qui concerne la résolution des problèmes de sécurité, plus de 93 % des normes de l'OACI n'étaient pas mises en œuvre de manière effective.
- (76) À la suite de l'audit USOAP effectué au Mozambique, 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 des transporteurs titulaires d'une licence au Mozambique⁽¹⁾, à savoir le fait que le processus de certification utilisé dans ce pays pour la délivrance d'un certificat de transporteur aérien (CTA) ne respecte pas les dispositions applicables de l'annexe 6 de l'OACI. Ainsi, les 15 transporteurs aériens du Mozambique, y compris des transporteurs aériens internationaux, exercent toujours leurs activités en disposant d'un CTA ayant été délivré conformément aux réglementations antérieures qui ont été abrogées. Les autorités compétentes du Mozambique (IACM) n'avaient pas évalué

⁽¹⁾ Constatation OPS/01 de l'OACI.

tous les éléments spécifiques relatifs au processus de certification avant de délivrer les CTA concernés, et elles ne sont pas en mesure de garantir que l'ensemble des 15 titulaires d'un CTA respectent les dispositions de l'annexe 6 et les réglementations nationales avant d'effectuer des vols internationaux. Par ailleurs, l'IACM n'a effectué aucune inspection de surveillance des transporteurs aériens pendant plus de deux ans.

- (77) Il existe des éléments prouvant que les autorités compétentes du Mozambique n'ont pas les capacités suffisantes de remédier efficacement aux défauts de conformité relevés par l'OACI, comme l'atteste le fait que l'OACI a jugé inacceptable une grande partie des plans de mesures correctives proposés par ces autorités pour remédier aux défauts de conformité décelés par l'OACI. C'est notamment le cas pour le grave problème de sécurité relevé par l'OACI auquel il n'a toujours pas été remédié. Par ailleurs, les autorités compétentes du Mozambique ont indiqué que la mise en œuvre des plans de mesures correctives avait été retardée.
- (78) La Commission, eu égard aux résultats de l'audit USOAP effectué par l'OACI, a entamé des discussions avec l'IACM en mars 2010; elle a exprimé de vives inquiétudes quant à la sécurité des activités des transporteurs aériens titulaires d'une licence dans cet État et a demandé des éclaircissements sur les mesures prises par les autorités compétentes pour remédier aux manquements constatés par l'OACI.
- (79) L'IACM a soumis des documents entre avril 2010 et avril 2011 et a exposé ses vues au comité de la sécurité aérienne le 6 avril 2011. L'IACM a indiqué qu'après avoir présenté le plan de mesures correctives susmentionné à l'OACI, elle avait entamé la mise en œuvre du plan en question. Elle a notamment fait savoir qu'une réforme était en cours en son sein afin de renforcer considérablement son indépendance et ses capacités de surveillance, et que, en attendant le recrutement d'un nombre suffisant d'inspecteurs qualifiés, elle avait conclu des contrats avec des consultants extérieurs en vue de soutenir ses activités de surveillance. Le comité de la sécurité aérienne est cependant d'avis que l'IACM n'a pas apporté la preuve qu'elle possède, actuellement et à elle seule, les ressources suffisantes pour assurer la surveillance de tous les transporteurs aériens certifiés au Mozambique. L'IACM a fait savoir que 13 transporteurs aériens sont certifiés au Mozambique et qu'elle a pu, avec l'aide des consultants extérieurs, en recertifier 8 en 2010 conformément aux réglementations du Mozambique en matière d'aviation civile, y compris 3 transporteurs aériens participant à l'exploitation de vols internationaux, à savoir Mozambique Airlines, Mozambique Express et Trans Airways. Le comité de la sécurité aérienne est cependant d'avis que l'IACM n'a pas apporté la preuve que ces transporteurs aériens font l'objet d'une surveillance continue conformément aux normes de sécurité applicables. Enfin, l'IACM a confirmé que 5 transporteurs aériens, réputés n'effectuer que des vols intérieurs, continuent d'exercer leurs activités avec un CTA ayant été délivré conformément aux réglementations antérieures qui ont été abrogées. L'IACM n'a toutefois pas fourni les certificats en question. Par ailleurs, le grave problème de sécurité révélé par l'OACI à cet égard n'est, à ce jour, toujours pas résolu.
- (80) Mozambique Airlines (LAM) a soumis des contributions écrites et a présenté ses observations au comité de la sécurité aérienne le 6 avril 2011. LAM a confirmé avoir été recertifié le 6 avril 2010 conformément aux réglementations du Mozambique en matière d'aviation civile. Le CTA, qui a expiré le 5 avril, a toutefois été renouvelé le 6 avril 2011 par l'IACM, qui en a limité la portée pour exclure les approches CAT III (visibilité faible) étant donné qu'il a été confirmé que le transporteur ne possédait pas les autorisations pour effectuer ce type d'approches. Mozambique Express (MEX) a soumis des contributions écrites et a présenté ses observations au comité de la sécurité aérienne le 6 avril 2011. MEX a confirmé avoir été recertifié en avril 2010 conformément aux réglementations du Mozambique en matière d'aviation civile, bien que quatre aéronefs de type Embraer 120 soient exploités sans être équipés du système EGPWS (TAWS).
- (81) La Commission et le comité de la sécurité aérienne saluent les efforts déployés pour réformer le système de l'aviation civile au Mozambique et les premières mesures prises pour résoudre les défaillances constatées par l'OACI sur le plan de la sécurité. Toutefois, en attendant que des mesures correctives de nature à remédier aux manquements constatés par l'OACI, et notamment aux graves problèmes de sécurité, soient effectivement mises en œuvre, il est estimé, sur la base des critères communs, que les autorités compétentes du Mozambique 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 relevant de leur contrôle réglementaire. Par conséquent, tous les transporteurs aériens certifiés au Mozambique doivent faire l'objet d'une interdiction d'exploitation et, ainsi, figurer à l'annexe A.
- (82) Les autorités compétentes du Portugal ont déclaré avoir accepté de fournir une assistance technique aux autorités compétentes du Mozambique et ont commencé à le faire. Cette assistance prévoit notamment la formation de personnel qualifié et des procédures liées à l'exercice des activités de surveillance.
- (83) La Commission et le comité de la sécurité aérienne encouragent le Mozambique à continuer à coopérer pleinement avec l'OACI afin de valider, d'une part, un plan de mesures correctives adéquat pour remédier aux manquements décelés par cette dernière et, d'autre part, les progrès accomplis lors de la mise en œuvre de ce plan en effectuant une mission ICVM en temps utile. Si nécessaire, la Commission européenne, avec le soutien de l'AESA et des États membres, est disposée à envisager la fourniture d'une assistance technique à cet égard.
- (84) La Commission, à la suite de l'avis du comité de la sécurité aérienne, sera disposée à réévaluer la situation sur la base d'informations avérées prouvant que la mise en œuvre du plan de mesures présenté à l'OACI a suffisamment progressé.

Transporteurs aériens de la Fédération de Russie

- (85) À la suite d'une visite effectuée par la Commission en Russie en décembre 2010, les autorités compétentes de la Fédération de Russie ont communiqué des informations sur le CTA de certains transporteurs aériens russes dont les résultats des inspections au sol SAFA avaient révélé plusieurs manquements majeurs par inspection. Par ailleurs, au cours des discussions qui se sont tenues le 8 mars avec ces autorités compétentes, celles-ci se sont engagées à soumettre à la Commission les informations suivantes: a) des informations relatives aux résultats de leurs activités de surveillance vis-à-vis des transporteurs aériens russes concernés; b) des informations relatives à la mise en œuvre des mesures correctives prises par ces transporteurs aériens pour résoudre les problèmes décelés lors des inspections au sol SAFA; et c) la liste des CTA de certains transporteurs aériens russes effectuant des vols dans l'Union européenne.
- (86) Sur la base des informations communiquées par les autorités compétentes de la Fédération de Russie, les aéronefs suivants qui sont inscrits sur le CTA de certains transporteurs aériens ne satisfont actuellement pas aux normes de l'OACI; le comité de la sécurité aérienne invite la Commission à s'efforcer de clarifier, avec les autorités compétentes de la Fédération de Russie, les activités internationales menées avec ces appareils:
- a) Aircompany Yakutia: appareil Antonov AN-140 immatriculé RA-41250; appareils AN-24RV immatriculés RA-46496, RA-46665, RA-47304, RA-47352, RA-47353, RA-47360, et RA-47363; appareil AN-26 immatriculé RA-26660; appareils Tupolev TU-154M immatriculés RA-85007, RA-85707 et RA-85794;
- b) Atlant Soyuz: les appareils Tupolev TU-154M immatriculés RA-85672 et RA-85682, exploités auparavant par Atlant Soyuz, sont tous deux exploités actuellement par d'autres transporteurs aériens certifiés dans la Fédération de Russie;
- c) Gazpromavia: appareils Tupolev TU-154M immatriculés RA-85625 et RA-85774; appareils Yakovlev Yak-40 immatriculés RA-87511, RA-88300 et RA-88186; appareils Yak-40K immatriculés RA-21505, RA-98109 et RA-8830; appareil Yak-42D immatriculé 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 immatriculé RA-04116;
- d) Kavminvodyavia: appareils Tupolev TU-154B immatriculés RA-85494 et RA-85457;
- e) Krasnoyarsky Airlines: l'appareil de type TU-154M immatriculé RA-85672 inscrit précédemment sur le CTA de Krasnoyarsky Airlines, qui a été retiré en 2009, est actuellement exploité par Atlant Soyuz; l'appareil du même type immatriculé RA-85682 est exploité par un autre transporteur aérien certifié dans la Fédération de Russie;
- f) Kuban Airlines: appareils Yakovlev Yak-42 immatriculés RA-42331, RA-42336, RA-42350, RA-42538 et RA-42541;
- g) Orenburg Airlines: appareil Tupolev TU-154B immatriculé 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) Moscovia Airlines: appareils Antonov AN-12 immatriculés RA-12193 et RA-12194;
- i) Tatarstan Airlines: appareils Yakovlev Yak-42D immatriculés RA-42374 et RA-42433;
- j) Ural Airlines: appareil Tupolev TU-154B immatriculé RA-85508 (pour des raisons financières, les appareils immatriculés RA-85319, RA-85337, RA-85357, RA-85375, RA-85374 et RA-85432 ne sont pas exploités actuellement);
- k) UTair: appareils Tupolev TU-154M immatriculés RA-85733, RA-85755, RA-85806 et RA-85820; tous les appareils (24) TU-134 immatriculés RA-65024, RA-65033, RA-65127, RA-65148, RA-65560, RA-65572, RA-65575, RA-65607, RA-65608, RA-65609, RA-65611, RA-65613, RA-65616, RA-65620, RA-65622, RA-65728, RA-65755, RA-65777, RA-65780, RA-65793, RA-65901, RA-65902 et RA-65977; les appareils immatriculés RA-65143 et RA-65916 sont exploités par un autre transporteur russe; l'aéronef (1) TU-134B immatriculé RA-65726; tous les appareils (10) Yakovlev Yak-40 immatriculés RA-87348 (actuellement non exploité pour des raisons financières), RA-87907, RA-87941, RA-87997, RA-88209, RA-88227 et RA-88280; les appareils du même type immatriculés RA-87292 et RA-88244 ont été retirés; 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); pour des raisons financières, les appareils de type AN-24B immatriculés RA-46388 et RA-87348 ne sont pas exploités; les appareils immatriculés RA-46267 et RA-47289 et les appareils de type AN-24RV immatriculés RA-46509, RA-46519 et RA-47800 sont exploités par un autre transporteur russe;
- l) Rossija (STC Russia): appareil Tupolev TU-134 immatriculé RA-65979, les appareils immatriculés RA-65904, RA-65905, RA-65911, RA-65921 et RA-65555 sont exploités par un autre transporteur russe; l'appareil Ilyushin IL-18 immatriculé RA-75454 est exploité par un autre transporteur russe; les appareils Yakovlev Yak-40 immatriculés RA-87203, RA-87968, RA-87971, RA-87972 et RA-88200 sont exploités par un autre transporteur russe;

- m) Russair: appareils Tupolev TU-134A immatriculés RA 65124, RA-65908, RA-65087, RA-65790, RA-65576, RA-65102, RA-65550 et RA-65691;
- n) Kosmos: appareils Tupolev TU-134-A3 immatriculés RA-65805, RA-65010, RA-65097, RA-65557 et RA-65566; appareil TU-134-B immatriculé RA-65574;
- o) The 224th-Flight Unit State Airlines: appareils Ilyushin IL-76MD immatriculés RA-76638 et RA-78750;
- p) Daghestan Airlines: appareil Tupolev TU-134B immatriculé RA-65569;
- q) Kogalymavia: appareils Tupolev TU-134A3 immatriculés RA-65943, RA-65045, RA-65943, RA-65944 et RA-65944; appareil Tupolev TU-154B2 immatriculé RA-85522.
- (87) La Commission et le comité de la sécurité aérienne prennent note des observations des autorités compétentes de la Fédération de Russie et poursuivront leurs efforts afin qu'il soit remédié durablement aux défauts de conformité constatés sur le plan de la sécurité en procédant à de nouvelles consultations techniques avec lesdites autorités compétentes.
- (88) Dans l'intervalle, les États membres continueront à contrôler le respect effectif par les transporteurs aériens russes des normes de sécurité applicables en accordant la priorité aux inspections au sol à effectuer sur les aéronefs de ces transporteurs aériens en vertu du règlement (CE) n° 351/2008, et la Commission continuera à suivre attentivement les mesures prises par eux.
- Ukrainian Mediterranean Airlines**
- (89) Le transporteur aérien Ukrainian Mediterranean Airlines (UMAir) a demandé à être entendu par le comité de la sécurité aérienne et a soumis des contributions écrites au préalable. Il a fait savoir qu'à la suite des plans de renouvellement de sa flotte, les aéronefs de type DC-9 51 n'étaient plus exploités. Il a également indiqué avoir été recertifié par l'autorité ukrainienne de l'aviation civile (UKR SAA) en janvier 2011 et avoir reçu un CTA d'une durée de validité de deux ans.
- (90) UMAir a également présenté des documents visant à prouver que toutes les mesures correctives prises à la suite des visites européennes effectuées entre mai et octobre 2009 avaient été menées à bien, ainsi que des documents concernant la vérification de l'avancement de la mise en œuvre des mesures correctives visant à remédier aux constatations établies par l'UKR SAA au cours de ses activités de surveillance. Ce transporteur a également soumis un rapport d'enquête concernant un incident grave survenu à Beyrouth le 21 septembre 2010. Selon le rapport en question, l'atterrissage d'urgence effectué peu après le décollage par l'appareil DC-9-51 immatriculé UR-CBY était dû à un arrêt du moteur, lui-même très probablement provoqué par une collision aviaire. Toutefois, le rapport a également révélé qu'une procédure critique en cas de moteur en panne n'avait pas été incluse dans le manuel d'exploitation d'UMAir.
- (91) Le rapport de l'inspection au sol réalisée dans l'Union européenne ⁽¹⁾ le 28 février 2011 sur l'aéronef immatriculé UR-CHN exploité par UMAir ayant révélé de graves défaillances, la Commission a demandé à ce transporteur de lui fournir des informations supplémentaires. En réponse à cette demande, le transporteur aérien a présenté des documents relatifs aux spécifications d'exploitation et au certificat de navigabilité de l'appareil MD83 immatriculé UR-CHN, qui indiquaient que cet aéronef est muni de l'équipement obligatoire prescrit par l'OACI.
- (92) Le transporteur a été invité à participer à une réunion technique le 25 mars 2011 pour clarifier les questions en suspens. Pendant et après cette réunion, il a fourni des précisions sur les résultats des audits internes, des inspections et des inspections au sol et les mesures correctives respectives qu'il avait entreprises; il a indiqué que ses manuels d'exploitation actuels contenaient toutes les procédures normales, exceptionnelles ou d'urgence nécessaires et prévoyaient des formations régulières sur simulateurs.
- (93) L'UKR SAA a demandé à faire un exposé au comité de la sécurité aérienne et a été entendue le 6 avril 2011; elle a alors présenté le processus d'inspection, de vérification et de présentation de rapports concernant la mise en œuvre des mesures correctives par les transporteurs aériens relevant de sa surveillance en matière de sécurité, y compris UMAir. L'UKR SAA a confirmé que le transporteur UMAir avait remédié à tous les manquements décelés lors des visites européennes effectuées entre mai et octobre 2009. Elle a également fait savoir qu'elle continuait à assumer ses responsabilités en tant qu'État d'immatriculation et État de l'exploitant en ce qui concerne les activités de location avec équipage d'UMAir.
- (94) Le comité de la sécurité aérienne a salué les progrès réalisés par UMAir en ce qui concerne la mise en œuvre des normes internationales de sécurité et la suspension des activités des appareils DC-9-51, ainsi que les déclarations faites par l'UKR SAA; il estime que les activités de ce transporteur aérien ne doivent plus faire l'objet d'aucune restriction. Par conséquent, sur la base des critères communs, il est estimé que Ukrainian Mediterranean Airlines (UMAir) doit être retiré de l'annexe B.
- (95) Les États membres continueront à contrôler le respect effectif par UMAir des normes de sécurité applicables en accordant la priorité aux inspections au sol à effectuer sur les aéronefs de ce transporteur aérien en vertu du règlement (CE) n° 351/2008.

(1) SCAA-2011-30.

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

- (96) Aucune preuve de la mise en œuvre intégrale de mesures correctives appropriées par les autres transporteurs aériens figurant sur la liste communautaire actualisée le 22 novembre 2010 et par les autorités chargées de la surveillance réglementaire de ces transporteurs aériens n'a été transmise à la Commission à ce jour malgré les demandes spécifiques de cette dernière. Par conséquent, il est estimé, sur la base des critères communs, que ces transporteurs aériens doivent continuer à faire l'objet d'une interdiction d'exploitation (annexe A) ou de restrictions d'exploitation (annexe B), selon le cas.
- (97) 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 tout État membre.

Fait à Bruxelles, le 19 avril 2011.

*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
BLUE WING AIRLINES	SRBWA-01/2002	BWI	République du Suriname
MERIDIAN AIRWAYS LTD	AOC 023	MAG	République du Ghana
Silverback Cargo Freighters	Inconnu	VRB	République du Rwanda
Tous les transporteurs aériens certifiés par les autorités de l'Afghanistan responsables de la surveillance réglementaire, à savoir:			République islamique d'Afghanistan
ARIANA AFGHAN AIRLINES	AOC 009	AFG	République islamique d'Afghanistan
KAM AIR	AOC 001	KMF	République islamique d'Afghanistan
PAMIR AIRLINES	Inconnu	PIR	République islamique d'Afghanistan
SAFI AIRWAYS	AOC 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), à savoir:			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
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, à savoir:			République du Bénin
AERO BENIN	PEA N° 014/ MDCTTTATP-PR/ ANAC/DEA/SCS	AEB	République du Bénin
AFRICA AIRWAYS	Inconnu	AFF	République du Bénin

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

Nom de personne morale du transporteur aérien figurant sur son CTA (et raison sociale si elle diffère)	Numéro de certificat de transporteur aérien (CTA) ou numéro de la licence d'exploitation	Code OACI de la compagnie aérienne	État du transporteur
ALAFIA JET	PEA N° 014/ANAC/ MDCTTTATP- PR/DEA/SCS	Non disponible	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, 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	ABB	République démocratique du Congo (RDC)
BUSY BEE CONGO	409/CAB/MIN/TVC/ 052/09	Inconnu	République démocratique du Congo (RDC)
CETRACA AVIATION SERVICE	409/CAB/MIN/TVC/ 026/08	CER	République démocratique du Congo (RDC)

Nom de personne morale du transporteur aérien figurant sur son CTA (et raison sociale si elle diffère)	Numéro de certificat de transporteur aérien (CTA) ou numéro de la licence d'exploitation	Code OACI de la compagnie aérienne	État du transporteur
CHC STELLAVIA	409/CAB/MIN/TC/ 0050/2006	Inconnu	République démocratique du Congo (RDC)
CONGO EXPRESS	409/CAB/MIN/TVC/ 083/2009	EXY	République démocratique du Congo (RDC)
COMPAGNIE AFRICAINE D'AVIATION (CAA)	409/CAB/MIN/TVC/ 035/08	Inconnu	République démocratique du Congo (RDC)
DOREN AIR CONGO	409/CAB/MIN/TVC/ 0032/08	Inconnu	République démocratique du Congo (RDC)
ENTREPRISE WORLD AIRWAYS (EWA)	409/CAB/MIN/TVC/ 003/08	EWS	République démocratique du Congo (RDC)
FilaIR	409/CAB/MIN/TVC/ 037/08	Inconnu	République démocratique du Congo (RDC)
GALAXY KAVATSI	409/CAB/MIN/TVC/ 027/08	Inconnu	République démocratique du Congo (RDC)
GILEMBE AIR SOUTENANCE (GISAIR)	409/CAB/MIN/TVC/ 053/09	Inconnu	République démocratique du Congo (RDC)
GOMA EXPRESS	409/CAB/MIN/TC/ 0051/2006	Inconnu	République démocratique du Congo (RDC)
GOMAIR	409/CAB/MIN/TVC/ 045/09	Inconnu	République démocratique du Congo (RDC)
HEWA BORA AIRWAYS (HBA)	409/CAB/MIN/TVC/ 038/08	ALX	République démocratique du Congo (RDC)
International Trans Air Business (ITAB)	409/CAB/MIN/TVC/ 033/08	Inconnu	République démocratique du Congo (RDC)
KIN AVIA	409/CAB/MIN/TVC/ 042/09	Inconnu	République démocratique du Congo (RDC)
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	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)

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
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)
Tous les transporteurs aériens certifiés par les autorités de Djibouti responsables de la surveillance réglementaire, à savoir:			République de Djibouti
DAALLO AIRLINES	Inconnu	DAO	République de Djibouti
Tous les transporteurs aériens certifiés par les autorités de Guinée équatoriale responsables de la surveillance réglementaire, à savoir:			République de Guinée équatoriale
Cronos AIRLINES	Inconnu	Inconnu	République de Guinée équatoriale
CEIBA INTERCONTINENTAL	Inconnu	CEL	République de Guinée équatoriale
EGAMS	Inconnu	EGM	République de Guinée équatoriale
EUROGUINEANA DE AVIACION y transportes	2006/001/MTTCT/DGAC/SOPS	EUG	République de Guinée équatoriale
General work aviacion	002/ANAC	Non disponible	République de Guinée équatoriale
GETRA - Guinea Ecuatorial de Transportes Aereos	739	GET	République de Guinée équatoriale
GUINEA AIRWAYS	738	Non disponible	République de Guinée équatoriale
STAR EQUATORIAL AIRLINES	Inconnu	Inconnu	République de Guinée équatoriale
UTAGE – Union de TransportE Aereo de Guinea Ecuatorial	737	UTG	République de Guinée équatoriale
Tous les transporteurs aériens certifiés par les autorités de l'Indonésie responsables de la surveillance réglementaire (à l'exception de Garuda Indonesia, d'Airfast Indonesia, de Mandala Airlines, d'Ekspres Transportasi Antarbenua, d'Indonesia Air Asia et de Metro Batavia), à savoir:			République d'Indonésie
AIR PACIFIC UTAMA	135-020	Inconnu	République d'Indonésie
ALFA TRANS DIRGANTATA	135-012	Inconnu	République d'Indonésie
ASCO NUSA AIR	135-022	Inconnu	République d'Indonésie
ASI PUDJIASTUTI	135-028	Inconnu	République d'Indonésie
AVIASTAR MANDIRI	135-029	Inconnu	République d'Indonésie
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

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
DIRGANTARA AIR SERVICE	135-014	DIR	République d'Indonésie
EASTINDO	135-038	Inconnu	République d'Indonésie
GATARI AIR SERVICE	135-018	GHS	République d'Indonésie
INDONESIA AIR TRANSPORT	135-034	IDA	République d'Indonésie
INTAN ANGKASA AIR SERVICE	135-019	Inconnu	République d'Indonésie
JOHNLIN AIR TRANSPORT	135-043	Inconnu	République d'Indonésie
KAL STAR	121-037	KLS	République d'Indonésie
KARTIKA AIRLINES	121-003	KAE	République d'Indonésie
KURA-KURA AVIATION	135-016	KUR	République d'Indonésie
LION MENTARI AIRLINES	121-010	LNI	République d'Indonésie
MANUNGGAL AIR SERVICE	121-020	Inconnu	République d'Indonésie
MEGANTARA	121-025	MKE	République d'Indonésie
MERPATI NUSANTARA AIRLINES	121-002	MNA	République d'Indonésie
MIMIKA AIR	135-007	Inconnu	République d'Indonésie
NATIONAL UTILITY HELICOPTER	135-011	Inconnu	République d'Indonésie
NUSANTARA AIR CHARTER	121-022	Inconnu	République d'Indonésie
NUSANTARA BUANA AIR	135-041	Inconnu	République d'Indonésie
NYAMAN AIR	135-042	Inconnu	République d'Indonésie
PELITA AIR SERVICE	121-008	PAS	République d'Indonésie
PENERBANGAN ANGKASA SEMESTA	135-026	Inconnu	République d'Indonésie
PURA WISATA BARUNA	135-025	Inconnu	République d'Indonésie
RIAU AIRLINES	121-016	RIU	République d'Indonésie
SAMPOERNA AIR NUSANTARA	135-036	SAE	République d'Indonésie
SAYAP GARUDA INDAH	135-004	Inconnu	République d'Indonésie
SKY AVIATION	135-044	Inconnu	République d'Indonésie
SMAC	135-015	SMC	République d'Indonésie
SRIWIJAYA AIR	121-035	SJY	République d'Indonésie
SURVEI UDARA PENAS	135-006	Inconnu	République d'Indonésie
TRANSWISATA PRIMA AVIATION	135-021	Inconnu	République d'Indonésie
TRAVEL EXPRESS AVIATION SERVICE	121-038	XAR	République d'Indonésie
TRAVIRA UTAMA	135-009	Inconnu	République d'Indonésie
TRI MG INTRA ASIA AIRLINES	121-018	TMG	République d'Indonésie

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
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), à savoir:			République du Kazakhstan
AERO AIR COMPANY	AK-0429-10	ILK	République du Kazakhstan
AIR ALMATY	AK-0409-09	LMY	République du Kazakhstan
AIR TRUST AIRCOMPANY	AK-0412-10	RTR	République du Kazakhstan
AK SUNKAR AIRCOMPANY	AK-0396-09	AKS	République du Kazakhstan
ASIA CONTINENTAL Airlines	AK-0345-08	CID	République du Kazakhstan
ASIA WINGS	AK-0390-09	AWA	République du Kazakhstan
ATMA AIRLINES	AK-0437-10	AMA	République du Kazakhstan
AVIA-JAYNAR/avia-zhaynar	AK-0435-10	SAP	République du Kazakhstan
BEYBARS AIRCOMPANY	AK-0383-09	BBS	République du Kazakhstan
BERKUT AIR/BEK AIR	AK-0428-10	BEK	République du Kazakhstan
BURUNDAYAVIA AIRLINES	AK-0415-10	BRY	République du Kazakhstan
COMLUX	AK-0399-09	KAZ	République du Kazakhstan
DETA AIR	AK-0417-10	DET	République du Kazakhstan
EAST WING	AK-0411-09	EWZ	République du Kazakhstan
EASTERN EXPRESS	AK-0427-10	LIS	République du Kazakhstan
EURO-ASIA AIR	AK-0384-09	EAK	République du Kazakhstan
EURO-ASIA AIR INTERNATIONAL	AK-0389-09	KZE	République du Kazakhstan
FLY JET KZ	AK-0391-09	FJK	République du Kazakhstan
INVESTAVIA	AK-0342-08	TLG	République du Kazakhstan
IRTYSH AIR	AK-0439-11	MZA	République du Kazakhstan
JET AIRLINES	AK-0419-10	SOZ	République du Kazakhstan
JET ONE	AK-0433-10	JKZ	République du Kazakhstan
KAZAIR JET	AK-0387-09	KEJ	République du Kazakhstan
KAZAIRTRANS AIRLINE	AK-0349-09	KUY	République du Kazakhstan
KAZAIRWEST	AK-0404-09	KAW	République du Kazakhstan
KAZAVIASPAS	AK-0405-09	KZS	République du Kazakhstan
MEGA Airlines	AK-0424-10	MGK	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
MIRAS	AK-0402-09	MIF	République du Kazakhstan
Prime aviation	AK-0393-09	PKZ	République du Kazakhstan
SAMAL AIR	AK-0407-09	SAV	République du Kazakhstan
SAYAKHAT AIRLINES	AK-0426-10	SAH	République du Kazakhstan
SEMEYAVIA	AK-400-09	SMK	République du Kazakhstan
SCAT	AK-0420-10	VSV	République du Kazakhstan
SKYBUS	AK-0432-10	BYK	République du Kazakhstan
SKYJET	AK-0398-09	SEK	République du Kazakhstan
UST-KAMENOGORSK/AIR DIVISION OF EKA	AK-0440-11	UCK	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, à savoir:			République kirghize
AIR MANAS	17	MBB	République kirghize
ASIAN AIR	36	AZZ	République kirghize
Avia Traffic Company	23	AVJ	République kirghize
AEROSTAN (EX Bistair-FEZ Bishkek)	08	BSC	République kirghize
CENTRAL ASIAN AVIATION SERVICES (CAAS)	13	CBK	République kirghize
Click Airways	11	CGK	République kirghize
DAMES	20	DAM	République kirghize
EASTOK AVIA	15	EEA	République kirghize
ITEK Air	04	IKA	République kirghize
KYRGYZ TRANS AVIA	31	KTC	République kirghize
Kyrgyzstan	03	LYN	République kirghize
KYRGYZSTAN AIRLINE	Inconnu	KGA	République kirghize
S GROUP AVIATION	6	SGL	République kirghize
Sky Way air	21	SAB	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			République du Liberia
Tous les transporteurs aériens certifiés par les autorités de la République gabonaise responsables de la surveillance réglementaire (à l'exception de Gabon Airlines, d' Afrijet et de SN2AG qui figurent à l'annexe B), à savoir:			République gabonaise

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
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
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 de Mauritanie responsables de la surveillance réglementaire, à savoir:			République islamique de Mauritanie
MAURITANIA AIRWAYS		MTW	République islamique de Mauritanie
Tous les transporteurs aériens certifiés par les autorités de la République du Mozambique responsables de la surveillance réglementaire, à savoir:			République du Mozambique
Mozambique Airlines – linhas aereas de moçambique	MOZ-01/2010	LAM	République du Mozambique
Mozambique Express/MEX	02 de 2010	MXE	République du Mozambique
Trans Airways/KAYA AIRLINES	03 de 2010	Inconnu	République du Mozambique
Helicopteros Capital	Inconnu	Inconnu	République du Mozambique
CFA Mozambique	Inconnu	Inconnu	République du Mozambique
Unique Air Charter	Inconnu	Inconnu	République du Mozambique
Aerovisao de Mozambique	Inconnu	Inconnu	République du Mozambique
Safari Air	Inconnu	Inconnu	République du Mozambique
ETA Air Charter LDA	04 de 2010	Inconnu	République du Mozambique
Emilio Air Charter Ida	05 de 2010	Inconnu	République du Mozambique
CFM-TTA sA	07 de 2010	Inconnu	République du Mozambique
Aero-Servicos sarl	08 de 2010	Inconnu	République du Mozambique
VR Cropsprayers Ida	06 de 2010	Inconnu	République du Mozambique
Tous les transporteurs aériens certifiés par les autorités des Philippines responsables de la surveillance réglementaire, à savoir:			République des Philippines
Aerowurks Aerial Spraying Services	2010030	Inconnu	République des Philippines
Air Philippines Corporation	2009006	GAP	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
AIR WOLF AVIATION INC.	200911	Inconnu	République des Philippines
Airtrack Agricultural Corporation	2010027	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 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
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	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
Mindanao Rainbow Agricultural Development Services	2009016	Inconnu	République des Philippines
MISIBIS AVIATION & DEVELOPMENT CORP	2010020	Inconnu	République des Philippines
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

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
SOUTH EAST ASIA INC.	2009004	Inconnu	République des Philippines
Southstar aviation company, inc.	4AN9800037	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, à savoir:			République démocratique de Sao Tomé-et-Principe
AFRICA CONNECTION	10/AOC/2008	Inconnu	République démocratique de Sao Tomé-et-Principe
BRITISH GULF INTERNATIONAL COMPANY LTD	01/AOC/2007	BGI	République démocratique de Sao Tomé-et-Principe
EXECUTIVE JET SERVICES	03/AOC/2006	EJZ	République démocratique de Sao Tomé-et-Principe
GLOBAL AVIATION OPERATION	04/AOC/2006	Inconnu	République démocratique de Sao Tomé-et-Principe
GOLIAF AIR	05/AOC/2001	GLE	République démocratique de Sao Tomé-et-Principe
ISLAND OIL EXPLORATION	01/AOC/2008	Inconnu	République démocratique de Sao Tomé-et-Principe
STP AIRWAYS	03/AOC/2006	STP	République démocratique de Sao Tomé-et-Principe
TRANSAFRIK INTERNATIONAL LTD	02/AOC/2002	TFK	République démocratique de Sao Tomé-et-Principe
TRANSCARG	01/AOC/2009	Inconnu	République démocratique de Sao Tomé-et-Principe
TRANSLIZ AVIATION (TMS)	02/AOC/2007	TMS	République démocratique de Sao Tomé-et-Principe
Tous les transporteurs aériens certifiés par les autorités de la Sierra Leone responsables de la surveillance réglementaire, à savoir:			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

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
TEEBAH AIRWAYS	Inconnu	Inconnu	République de Sierra Leone
Tous les transporteurs aériens certifiés par les autorités du Soudan responsables de la surveillance réglementaire, à savoir:			République du Soudan
Sudan Airways	Inconnu	SUD	République du Soudan
SUN AIR COMPANY	051	SNR	République du Soudan
MARSLAND COMPANY	040	MSL	République du Soudan
ATTICO AIRLINES	023	ETC	République du Soudan
FOURTY EIGHT AVIATION	054	WHB	République du Soudan
SUDANESE STATES AVIATION COMPANY	010	SNV	République du Soudan
ALMAJARA AVIATION	Inconnu	MJA	République du Soudan
BADER AIRLINES	035	BDR	République du Soudan
ALFA AIRLINES	054	AAJ	République du Soudan
AZZA TRANSPORT COMPANY	012	AZZ	République du Soudan
GREEN FLAG AVIATION	017	Inconnu	République du Soudan
ALMAJAL AVIATION SERVICE	015	MGG	République du Soudan
NOVA AIRLINES	001	NOV	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, à savoir:			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, à savoir:			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'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	KOR	DPRK	Toute la flotte sauf: 2 appareils de type TU- 204	Toute la flotte sauf: P-632, P-633	République populaire démocratique de Corée
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-AFJ; TR-AFR	République gabonaise
AIR ASTANA ⁽²⁾	AK-0388-09	KZR	Kazakhstan	Toute la flotte sauf: 2 appareils de type B-767; 4 appareils de type B-757; 10 appareils de type A319/320/321; 5 appareils de type Fokker 50	Toute la flotte sauf: P4-KCA, P4-KCB, P4-EAS, P4-FAS, P4-GAS, P4-MAS; P4-NAS, P4-OAS, P4-PAS, P4-SAS, P4-TAS, P4-UAS, P4-VAS, P4-WAS, P4-YAS, P4-XAS; P4-HAS, P4-IAS, P4-JAS, P4-KAS, P4-LAS	Aruba (Royaume des Pays-Bas)
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)	Union des 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 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
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: 3 appareils de type Boeing B-777 et 4 appareils de type Boeing B-737-700	Toute la flotte sauf: D2-TED, D2-TEE, D2-TEF, D2-TBF, D2-TBG, D2-TBH, D2-TBJ	République d'Angola

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

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

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

⁽⁴⁾ Iran Air est autorisé à exercer ses activités à destination de l'Union européenne, en utilisant les aéronefs spécifiques, dans les conditions fixées au considérant 69 du règlement (UE) n° 590/2010 (JO L 170 du 6.7.2010, p. 15).