RÈGLEMENT (CE) Nº 298/2009 DE LA COMMISSION

du 8 avril 2009

modifiant le règlement (CE) nº 474/2006 établissant la liste communautaire des transporteurs aériens qui font l'objet d'une interdiction d'exploitation dans la Communauté

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

LA COMMISSION DES COMMUNAUTÉS EUROPÉENNES,

vu le traité instituant la Communauté européenne,

vu le règlement (CE) nº 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) nº 474/2006 de la Commission du 22 mars 2006 a établi la liste communautaire des transporteurs aériens qui font l'objet d'une interdiction d'exploitation dans la Communauté, visée au chapitre II du règlement (CE) nº 2111/2005 [2].

(2) Conformément à l'article 4, paragraphe 3, du règlement (CE) nº 2111/2005, certains États membres ont communiqué à la Commission des informations qui sont pertinentes pour la mise à jour de la liste communautaire. Des informations pertinentes ont également été communiquées par des pays tiers. Il convient que la liste communautaire soit mise à jour sur cette base.

(3) La Commission a informé tous les transporteurs aériens concernés directement ou, lorsque c'était impossible, par l'intermédiaire des autorités responsables de leur surveillance réglementaire, en indiquant les faits et considérations essentiels qui serviraient de fondement à une décision de leur signifier une interdiction d'exploitation dans la Communauté ou de modifier les conditions d'une interdiction d'exploitation signifiée à un transporteur aérien qui figure sur la liste communautaire.

(4) La Commission a donné aux transporteurs aériens concernés la possibilité de consulter les documents fournis par les États membres, de lui soumettre des commentaires par écrit et de faire, dans les dix jours ouvrables, un exposé oral à la Commission et au comité de la sécurité aérienne institué par le règlement (CEE) nº 3922/91 du Conseil du 16 décembre 1991 relatif à l'harmonisation de règles techniques et de procédures administratives dans le domaine de l'aviation civile [3].

(5) Les autorités chargées de la surveillance réglementaire des transporteurs aériens concernés ont été consultées par la Commission ainsi que, dans certains cas particuliers, par certains États membres.

(6) Il convient donc de modifier le règlement (CE) nº 474/2006 en conséquence.

Transporteurs aériens communautaires

(7) À la suite d'informations fondées sur des inspections au sol SAFA effectuées sur des aéronefs de certains transporteurs communautaires ainsi que sur des inspections et audits effectués dans certaines zones par leurs autorités aéronautiques nationales, certains États membres ont imposé certaines mesures d'exécution forcée. Ils ont informé la Commission et le comité de la sécurité aérienne de ces mesures: les autorités compétentes de la Suède ont retiré le certificat de transporteur aérien (CTA) du transporteur Nordic Regional et suspendu ceux des transporteurs Fly Excellent et Aero Syncro; les autorités compétentes de l'Espagne ont retiré le CTA du transporteur Bravo Airlines, ainsi que sa licence d'exploitation; les autorités compétentes du Portugal ont levé la suspension du CTA du transporteur Luzair le 22 janvier 2009 après avoir vérifié la bonne exécution des mesures correctives par le transporteur; les autorités compétentes de la Grèce ont levé la suspension du CTA du transporteur Hellenic Imperial Airways le 18 décembre 2008 après avoir vérifié la bonne exécution des mesures correctives par le transporteur et ont suspendu le 28 janvier 2009 le CTA du transporteur Euroair Ltd à la suite d'une demande de ce transporteur et de la suspension de l'agrément de l'organisme de gestion du maintien de la navigabilité du transporteur.

Transporteurs aériens de la République du Kazakhstan

Starline KZ

(8) Il existe des informations avérées prouvant de graves manquements en matière de sécurité de la part du transporteur Starline KZ certifié au Kazakhstan. Ces manquements graves ont été décelés par la Bulgarie et d'autres États de la CEAC lors d'inspections au sol effectuées dans le cadre du programme SAFA [4]. La récurrence de ces cas de non-conformité révèle des insuffisances systémiques en matière de sécurité dans le domaine de l'exploitation et de la maintenance.

[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.
[4] DGCATR-2007-357, DGCATR-2007-359, DGCATR-2008-166, BUL-2008-8, BUL-2008-9.

(9) Starline KZ n'a pas donné de réponse adéquate et en temps utile à la suite d'une enquête menée par l'autorité de l'aviation civile de la Bulgarie concernant la sécurité de son exploitation, et a ainsi fait preuve d'un manque de communication, attesté par l'absence de réponse adéquate aux lettres envoyées par cet État membre. Starline KZ a manifesté un manque de capacité de traiter ces manquements en matière de sécurité, qui demeurent non résolus.

(10) La Commission, eu égard aux manquements précités, a entamé des consultations le 27 janvier 2009 avec les autorités compétentes du Kazakhstan, exprimant de vives inquiétudes concernant la sécurité des activités de Starline KZ et demandant des éclaircissements, conformément à l'article 7 du règlement (CE) n° 2111/2005, sur les mesures prises par les autorités compétentes et par le transporteur pour remédier à ces manquements.

(11) Lesdites autorités n'ont pas donné de réponse adéquate et en temps utile à la suite d'une enquête menée par la Commission concernant la surveillance de la sécurité de Starline KZ, la Commission n'ayant pas reçu dans le délai imparti les informations demandées, notamment le CTA du transporteur ainsi que les spécifications techniques complètes et les exigences et restrictions s'y rapportant.

(12) La compagnie Starline KZ a été entendue, à sa demande, par le comité de la sécurité aérienne le 24 mars 2009. Cette audition n'a toutefois pas fourni d'éléments suffisants attestant de la bonne exécution des mesures correctives. Lors de l'audition, les autorités compétentes du Kazakhstan ont présenté à la Commission leur décision du 4 février 2009 de limiter les activités de Starline KZ à l'espace aérien non européen.

(13) Pour ces motifs, sur la base des critères communs, il est jugé que le transporteur Starline KZ ne respecte pas les normes de sécurité applicables, et qu'il doit donc figurer dans l'annexe A.

East Wing

(14) Il existe des informations avérées prouvant de graves manquements en matière de sécurité de la part du transporteur East Wing certifié au Kazakhstan. Ces manquements graves ont été décelés par la France et la Roumanie lors d'inspections au sol effectuées dans le cadre du programme SAFA [1]. La récurrence de ces constats d'inspection révèle des insuffisances systémiques en matière de sécurité.

(15) East Wing n'a pas donné de réponse adéquate à la suite d'une enquête menée par l'autorité de l'aviation civile de la France concernant la sécurité de son exploitation, et a ainsi fait preuve d'un manque de communication, attesté par l'absence de réponse adéquate aux lettres envoyées par cet État membre. East Wing a manifesté un manque de capacité de traiter ces manquements en matière de sécurité, qui demeurent non résolus.

(16) La Commission, eu égard aux manquements précités, a entamé des consultations avec les autorités compétentes du Kazakhstan, exprimant de vives inquiétudes concernant la sécurité des activités d'East Wing et demandant des éclaircissements sur les mesures prises par les autorités compétentes et par le transporteur pour remédier à ces manquements.

(17) Il apparaît qu'East Wing a repris les activités du transporteur aérien GST Aero, qui avait été inscrit dans l'annexe A le 22 mars 2006 [2] avant d'en être retiré, les autorités compétentes du Kazakhstan ayant informé la Commission que le CTA lui avait été retiré en mars 2007 [3].

(18) Les autorités compétentes du Kazakhstan ont informé la Commission que, le 4 février 2009, elles ont limité les activités d'East Wing à l'espace aérien non européen. Lesdites autorités n'ont toutefois pas donné de réponse adéquate et en temps utile à la suite d'une enquête menée par la Commission concernant la surveillance de la sécurité d'East Wing, n'ayant pas fourni d'éléments suffisants concernant le CTA du transporteur ainsi que les spécifications techniques complètes et les exigences et restrictions s'y rapportant.

(19) La compagnie East Wing a été entendue, à sa demande, par le comité de la sécurité aérienne le 24 mars 2009. Cette audition n'a toutefois pas fourni d'éléments suffisants attestant de la bonne exécution des mesures correctives et a révélé que le transporteur n'est pas informé des restrictions imposées à ses activités dans l'espace aérien européen. Pour ces motifs, sur la base des critères communs, il est jugé que le transporteur East Wing ne respecte pas les normes de sécurité applicables, et qu'il doit donc figurer dans l'annexe A.

ATMA Airlines

(20) Il existe des informations avérées prouvant de graves manquements en matière de sécurité de la part du transporteur ATMA Airlines certifié au Kazakhstan. Ces manquements graves ont été décelés par l'Allemagne, la Norvège et la Turquie lors d'inspections au sol effectuées dans le cadre du programme SAFA [4]. La récurrence de ces constats d'inspection révèle des insuffisances systémiques en matière de sécurité.

(21) ATMA Airlines n'a pas donné de réponse adéquate à la suite d'une enquête menée par l'autorité de l'aviation civile de l'Allemagne et de la Norvège concernant la sécurité de son exploitation, et a ainsi fait preuve d'un manque de communication, attesté par l'absence de réponse adéquate aux lettres envoyées par ces États. ATMA Airlines a manifesté un manque de capacité de traiter ces manquements en matière de sécurité, qui demeurent non résolus.

[1] DGAC/F-2007-2509, RCAARO-2008-36, RCAARO-2008-54.

[2] Considérants (38) à (43) du règlement (CE) n° 474/2006 du 22 mars 2006, JO L 84 du 23.3.2006, p. 14.

[3] Considérant (17) du règlement (CE) n° 235/2007 du 5 mars 2007, JO L 66 du 6.3.2007, p. 3.

[4] LBA/D-2008-13, CAA-N-2007-137, DGCATR-2008-25.

(22) La Commission, eu égard aux manquements précités, a entamé des consultations avec les autorités compétentes du Kazakhstan, exprimant de vives inquiétudes concernant la sécurité des activités d'ATMA Airlines et demandant des éclaircissements sur les mesures prises par les autorités compétentes et par le transporteur pour remédier à ces manquements.

(23) Les autorités compétentes du Kazakhstan ont informé la Commission que, le 4 février 2009, elles ont limité les activités d'ATMA Airlines à l'espace aérien non européen. Lesdites autorités n'ont toutefois pas donné de réponse adéquate et en temps utile à la suite d'une enquête menée par la Commission concernant la surveillance de la sécurité d'ATMA Airlines, n'ayant pas fourni d'éléments suffisants concernant le CTA du transporteur ainsi que les spécifications techniques complètes et les exigences et restrictions s'y rapportant.

(24) La compagnie ATMA Airlines a été entendue, à sa demande, par le comité de la sécurité aérienne le 24 mars 2009. Les auditions n'ont toutefois pas fourni d'éléments suffisants attestant de la bonne exécution des mesures correctives.

(25) Pour ces motifs, sur la base des critères communs, il est jugé que le transporteur ATMA Airlines ne respecte pas les normes de sécurité applicables, et qu'il doit donc figurer dans l'annexe A.

Berkut Air

(26) Il existe des informations avérées prouvant de graves manquements en matière de sécurité de la part du transporteur Berkut Air certifié au Kazakhstan. Ces manquements graves ont été décelés par la France et la Roumanie lors d'inspections au sol effectuées dans le cadre du programme SAFA [1]. La récurrence de ces constats d'inspection révèle des insuffisances systémiques en matière de sécurité.

(27) Berkut Air n'a pas donné de réponse adéquate et en temps utile à la suite d'une enquête menée par l'autorité de l'aviation civile de la Roumanie concernant la sécurité de son exploitation, et a ainsi fait preuve d'un manque de communication, attesté par l'absence de réponse adéquate aux lettres envoyées par cet État membre. Berkut Air a manifesté un manque de capacité de traiter ces manquements en matière de sécurité, qui demeurent non résolus.

(28) La Commission, eu égard aux manquements précités, a entamé des consultations avec les autorités compétentes du Kazakhstan, exprimant de vives inquiétudes concernant la sécurité des activités de Berkut Air et demandant des éclaircissements sur les mesures prises par les autorités compétentes pour remédier à ces manquements.

(29) Les autorités compétentes du Kazakhstan ont fait savoir qu'elles ont suspendu en février 2009 le CTA de BEK Air, précédemment Berkut Air. Lesdites autorités n'ont toutefois pas donné de réponse adéquate et en temps utile à la suite d'une enquête menée par la Commission concernant la surveillance de la sécurité de Berkut Air, n'ayant pas fourni la documentation demandée ainsi qu'en atteste l'absence de communication de preuves documentaires de l'application de mesures d'exécution forcée.

(30) Pour ces motifs, sur la base des critères communs, il est jugé que le transporteur Berkut Air ne respecte pas les normes de sécurité applicables, et qu'il doit donc figurer dans l'annexe A.

Air Company Kokshetau

(31) Il existe des informations avérées prouvant de graves manquements en matière de sécurité de la part du transporteur Air Company Kokshetau certifié au Kazakhstan. Ces manquements graves ont été décelés par l'Italie lors d'inspections au sol effectuées dans le cadre du programme SAFA [2]. Ils concernent des appareils de type IL-62 qui ne sont pas équipés du TAWS (E-GPWS), ni de harnais, ni de masques à oxygène à pose rapide pour les vols au-dessus du FL 250, ni d'un système d'éclairage approprié du parcours d'évacuation.

(32) Air Company Kokshetau n'a pas donné de réponse adéquate et en temps utile à la suite d'une enquête menée par l'autorité de l'aviation civile de l'Italie concernant la sécurité de son exploitation, et a ainsi fait preuve d'un manque de communication, attesté par l'absence de réponse adéquate aux lettres envoyées par cet État membre. Air Company Kokshetau a manifesté un manque de capacité de traiter ces manquements en matière de sécurité, qui demeurent non résolus.

(33) La Commission, eu égard aux manquements précités, a entamé des consultations avec les autorités compétentes du Kazakhstan, exprimant de vives inquiétudes concernant la sécurité des activités d'Air Company Kokshetau et demandant des éclaircissements sur les mesures prises par les autorités compétentes pour remédier à ces manquements.

(34) Les autorités compétentes du Kazakhstan ont informé la Commission qu'elles ont décidé de retirer, le 13 février 2009, les appareils de type IL-62M portant les numéros de série 1138234 et 1748445 du CTA d'Air Company Kokshetau, et qu'elles avaient par ailleurs l'intention de retirer le CTA de ce transporteur à compter du 24 mars pour cause de faillite. Lesdites autorités n'ont toutefois pas donné de réponse adéquate à la suite d'une enquête menée par la Commission concernant la communication des preuves documentaires relatives au retrait du CTA.

[1] RCAARO-2008-35, RCAARO-2008-37, RCAARO-2008-75.

[2] ENAC-IT-2007-785.

(35) Pour ces motifs, sur la base des critères communs, il est jugé que le transporteur Air Company Kokshetau ne respecte pas les normes de sécurité applicables, et qu'il doit donc figurer dans l'annexe A.

Sayat Air

(36) Il existe des informations avérées prouvant de graves manquements en matière de sécurité de la part du transporteur Sayat Air certifié au Kazakhstan. Ces manquements graves ont été décelés par un État de la CEAC lors d'inspections au sol effectuées dans le cadre du programme SAFA ([1]). Ils concernent des appareils de type IL-62 qui ne sont pas équipés a) du TAWS (E-GPWS), b) de masques à oxygène à pose rapide pour l'équipage, c) de dispositifs de flottaison et d) d'un système d'éclairage approprié du parcours d'évacuation. De plus, les appareils étaient exploités sans listes de vérification d'urgence à bord, avec une base de données NAV dépassée depuis plus de deux ans et sans attestation d'entretien à bord.

(37) Sayat Air a manifesté un manque de capacité de traiter ces manquements en matière de sécurité, qui demeurent non résolus.

(38) Les autorités compétentes du Kazakhstan n'ont pas donné de réponse adéquate et en temps utile à la suite d'une enquête menée par la Commission concernant la surveillance de la sécurité de Sayat Air, et ont ainsi fait preuve d'un manque de communication, attesté par l'absence de réponse adéquate aux lettres envoyées par la Commission, en ce qui concerne notamment la communication du CTA du transporteur ainsi que des spécifications techniques complètes et des exigences et restrictions s'y rapportant.

(39) Les autorités compétentes du Kazakhstan n'ont pas démontré qu'elles exercent une surveillance appropriée de ce transporteur conformément aux obligations qui leur incombent en vertu de la convention de Chicago.

(40) Pour ces motifs, sur la base des critères communs, il est jugé que le transporteur Sayat Air ne respecte pas les normes de sécurité applicables, et qu'il doit donc figurer dans l'annexe A.

Scat

(41) Il existe des informations avérées prouvant de graves manquements en matière de sécurité de la part du transporteur Scat certifié au Kazakhstan. Ainsi, un appareil de type Yak-42 immatriculé UP-Y4205 n'est pas équipé du TAWS (E-GPWS) comme le prévoient les dispositions de la convention OACI. Ces manquements graves ont été décelés par un État de la CEAC lors d'inspections au sol effectuées dans le cadre du programme SAFA ([2]).

(42) La Commission, eu égard aux manquements précités, a entamé des consultations avec les autorités compétentes du Kazakhstan, exprimant de vives inquiétudes concernant la sécurité des activités de Scat et demandant des éclaircissements sur les mesures prises par les autorités compétentes pour remédier à ces manquements.

(43) Les autorités compétentes du Kazakhstan ont apporté la preuve qu'elles ont retiré l'immatriculation de l'appareil de type Yak-42 immatriculé UP-Y4205.

(44) La compagnie Scat, entendue à sa demande par le comité de la sécurité aérienne, a confirmé lors de son audition du 24 mars 2009 que cet appareil n'était plus exploité.

(45) Dès lors, la Commission estime qu'aucune mesure supplémentaire n'est requise à l'égard de ce transporteur.

Surveillance générale en matière de sécurité des transporteurs aériens de la République du Kazakhstan

(46) La Commission a appelé l'attention des autorités compétentes du Kazakhstan sur le fait que le suivi des résultats de plusieurs autres transporteurs aériens titulaires d'une licence au Kazakhstan a continué à faire apparaître des résultats inquiétants en ce qui concerne les inspections au sol. Les autorités compétentes du Kazakhstan ont été invitées à fournir des éclaircissements et à prendre les mesures nécessaires le cas échéant.

(47) Les autorités compétentes du Kazakhstan ont communiqué une série de mesures d'exécution forcée prises à l'encontre d'un certain nombre de transporteurs kazakhs. Elles ont notamment fait savoir que, le 4 février 2009, elles ont limité les activités d'Investavia, Skybus et Aytirau Aye Zholy à l'espace aérien non européen. La Commission entamera d'urgence des consultations avec les autorités kazakhes et lancera la procédure prévue à l'article 7 du règlement (CE) n° 2111/2005 à l'égard de ces transporteurs.

(48) La Commission demande instamment aux autorités compétentes du Kazakhstan d'intensifier leurs efforts de réforme du système de l'aviation civile et de renforcer la surveillance en matière de sécurité de tous les transporteurs certifiés dans ce pays. La Commission poursuivra les consultations avec ces autorités afin d'évaluer la situation des transporteurs kazakhs et est disposée à examiner, conjointement avec les États membres, tous les éléments produits en temps utile à cet égard.

Orient Thai Airlines et One Two Go Airlines

(49) À la suite de l'accident survenu à Phuket le 16 septembre 2007 lors du vol OG 269 de la compagnie One Two Go, qui a totalement détruit l'appareil, un MD-80, et qui a coûté la vie à 90 personnes, parmi lesquelles de nombreux passagers européens, la Commission a entamé des consultations avec les autorités compétentes de la Thaïlande chargées de la surveillance en matière de sécurité de ce transporteur.

([1]) SDAT-2007-36.
([2]) GDCA-2008-10.

(50) Le 5 mars 2009, la Commission a envoyé une lettre à ces transporteurs conformément à l'article 7 du règlement (CE) nº 2111/2005.

(51) Les autorités compétentes de la Thaïlande (le DCA, département de l'aviation civile thaïlandais) ont informé la Commission que, selon l'enquête menée après l'accident, la compagnie Orient Thai et sa filiale One Two Go ont toutes deux violé la législation sur la navigation aérienne, notamment en falsifiant les contrôles de compétence de neuf des pilotes de ces transporteurs. En conséquence, le DCA thaïlandais a suspendu l'exploitation de MD-80 par One Two Go et Orient Thai et a enjoint à ces transporteurs de mettre en œuvre une série de mesures correctives.

(52) Le DCA thaïlandais a également informé la Commission qu'il a décidé le 25 novembre 2008 de réactiver le CTA de One Two Go. Sa compagnie mère, Orient Thai, avait déjà été autorisée à reprendre l'exploitation des appareils de type MD-80 à partir du 7 octobre 2008.

(53) Une équipe d'experts européens a effectué une mission d'enquête au Royaume de Thaïlande du 10 au 13 mars 2009 portant sur les opérations aériennes et les licences des équipages de conduite, afin de vérifier l'application, par les transporteurs aériens, des mesures correctives visant à remédier aux manquements en matière de sécurité décelés auparavant par le DCA thaïlandais. L'équipe chargée de la mission a pu établir que One Two Go n'exerce aucune activité d'exploitation d'aéronefs. One Two Go s'occupe de vendre des vols effectivement assurés par Orient Thai dans le cadre d'un contrat de location avec équipage, One Two Go étant le preneur et Orient Thai, le loueur. Orient Thai fournit à One Two Go les appareils, les équipages complets, la maintenance et les assurances. La totalité du personnel participant aux activités d'Orient Thai pour le compte de One Two Go fait partie du personnel d'Orient Thai.

(54) Il ressort également du rapport de la mission d'enquête qu'à ce jour le transporteur Orient Thai a pris des mesures correctives et que le DCA thaïlandais a pris des mesures pour remédier aux manquements en matière de sécurité décelés auparavant. La Commission surveillera étroitement la situation d'Orient Thai en matière de sécurité. À cette fin, il convient que le DCA thaïlandais communique à la Commission, dans un délai n'excédant pas deux mois, toutes les informations nécessaires concernant l'efficacité desdites mesures.

(55) Le 19 mars 2009, le DCA thaïlandais a informé la Commission que One Two Go a l'intention d'effectuer ses propres activités aériennes à partir de juillet 2009. Or, le rapport de l'équipe de l'Union européenne fait apparaître que le DCA thaïlandais a octroyé un CTA à One Two Go en dépit du fait qu'il n'était pas en mesure d'évaluer valablement l'aptitude de la compagnie à assurer l'exploitation d'aéronefs en toute sécurité, ce transporteur n'ayant jamais produit les preuves documentaires détaillées requises par la réglementation thaïlandaise mettant en œuvre les normes de l'OACI. Le DCA thaïlandais a également annoncé son intention de retirer le CTA de One Two Go le 29 mars 2009; le transporteur continuerait cependant d'affréter des vols réguliers d'Orient Thai en vertu de son certificat de transporteur aérien.

(56) Pour ces motifs, sur la base des critères communs, il est estimé que le transporteur One Two Go ne respecte pas les normes de sécurité applicables. Il devrait être soumis à une interdiction d'exploitation et, à ce titre, inscrit dans l'annexe A.

Transporteurs aériens de la République du Bénin

(57) Il existe des informations avérées prouvant que les autorités responsables de la surveillance des transporteurs aériens titulaires d'une licence au Bénin ne sont pas suffisamment à même de remédier aux carences en matière de sécurité, comme le montrent les résultats de l'audit du Bénin réalisé par l'OACI en mars 2007 dans le cadre du programme universel d'évaluation de la surveillance de la sécurité (USOAP). Cet audit a fait état de nombreux manquements graves en ce qui concerne la capacité des autorités de l'aviation civile du Bénin d'assumer leurs responsabilités en matière de surveillance de la sécurité aérienne. Au moment où l'OACI a achevé son audit, 80,22 % des normes de l'OACI n'étaient pas appliquées. Sur certains points cruciaux, comme la présence de personnel technique qualifié, plus de 98 % des normes de l'OACI n'étaient pas appliquées 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.

(58) Il apparaît que les autorités compétentes du Bénin ne sont pas suffisamment à même de remédier efficacement aux cas de non-conformité relevés par l'OACI, comme il ressort du fait que l'OACI considère dans son rapport final de décembre 2007 qu'une grande partie des mesures correctives proposées ou mises en œuvre par ces autorités ne remédient pas réellement aux manquements constatés. Dans le domaine de l'exploitation des aéronefs notamment, 50 % des actions proposées par le Bénin n'ont pas été jugées entièrement acceptables par l'OACI.

(59) La Commission, eu égard au rapport final de l'OACI, a entamé des consultations avec les autorités compétentes du Bénin, exprimant de vives inquiétudes concernant la sécurité des activités des transporteurs aériens titulaires d'une licence dans ce pays et demandant des éclaircissements sur les mesures prises par les autorités compétentes du Bénin pour répondre aux constatations et observations de l'OACI sur l'acceptabilité des mesures correctives.

(60) Entendues par le comité de la sécurité aérienne le 25 mars 2009, les autorités compétentes du Bénin ont indiqué que la mise en œuvre des mesures correctives, qui devait s'achever en 2008, a en réalité été reportée à août/décembre 2009.

(61) Les documents présentés par les autorités compétentes du Bénin permettent d'établir que le CTA délivré aux transporteurs certifiés au Bénin n'est pas conforme aux normes de l'OACI pour les vols internationaux, ce qui confirme que les constatations faites par l'OACI n'ont pas encore trouvé de réponse utile. Après examen de la situation des CTA et des spécifications techniques s'y rapportant pour les transporteurs aériens Aero Benin, Africa Airways, Benin Golf Air, Benin Littoral Airways, Cotair, Royal Air et Trans Air Benin, de graves inquiétudes se font jour. Le CTA d'Africa Airways n'a pas été présenté. Les autres CTA ne mentionnent pas les réglementations applicables sur lesquelles se fonde la certification, et la zone d'exploitation permet d'effectuer des opérations dans le monde entier, bien que les autorités compétentes du Bénin affirment qu'elles se limitent au Bénin et/ou à la sous-région. De plus, il semble que seules des règles de vol à vue (VFR) s'appliquent aux activités d'Aero Benin, Benin Golf Air, Benin Littoral Airways, Cotair et Trans Air Benin, ce qui serait insuffisant pour assurer la sécurité des vols en Europe, et que les autorisations spécifiques RVSM, RNAV et RNP nécessaires à la navigation dans l'espace aérien européen font défaut. Les autorités compétentes du Bénin ont indiqué qu'elles ont limité la validité du CTA à six mois et qu'elles entendent clarifier la situation rapidement. La Commission estime que, dans l'attente de la nouvelle certification prévue de ces transporteurs dans le respect total des normes de l'OACI, il convient de leur imposer une interdiction d'exploitation et donc de les inscrire sur la liste de l'annexe A sur la base des critères communs.

(62) Le transporteur Alafia JET a demandé à être entendu par le comité de la sécurité aérienne. La possibilité lui a donc été donnée de faire un exposé oral au comité de la sécurité aérienne le 24 mars 2009, et il a transmis par écrit la documentation relative à ses activités. Lors de son exposé, le transporteur a précisé que les vols qu'il assure vers l'Union européenne sont limités à des services médicaux d'urgence à la demande et a fourni des informations sur une série de mesures qu'il a prises pour répondre aux manquements relevés par la France au cours des inspections au sol effectuées dans le cadre du programme SAFA ([1]). La récurrence de manquements graves en matière de sécurité lors des inspections au sol effectuées sur des appareils exploités dans la Communauté révèle des manquements systémiques en matière de sécurité touchant les activités de ce transporteur. Les mesures prises jusqu'à ce jour par la compagnie n'ont pas permis de remédier à ces manquements.

(63) Compte tenu des manquements nombreux et répétés en matière de sécurité détectés lors des inspections au sol d'appareils exploités par Alafia JET et de la capacité insuffisante des autorités compétentes du Bénin d'exercer une surveillance satisfaisante des transporteurs certifiés au Bénin, la Commission considère qu'il ne faut pas autoriser la poursuite des activités du transporteur Alafia JET dans la Communauté. Sur la base des critères communs, il est donc estimé qu'Alafia JET doit être inscrit dans la liste de l'annexe A.

([1]) DGAC/F-2008-2143, DGAC/F-2009-368, DGAC/F-2009-434, DGAC/F-2009-582.

(64) La Commission soutient pleinement les efforts déployés par les autorités compétentes du Bénin pour améliorer la surveillance de la sécurité de ses transporteurs, et considère que le don considérable annoncé par la Banque mondiale en faveur de la République du Bénin ouvrira la voie à des progrès importants vers le respect des normes de l'OACI.

Transporteurs aériens de la République du Gabon

Gabon Airlines

(65) Le transporteur Gabon Airlines était autorisé depuis juillet 2008 à exercer ses activités dans l'Union européenne uniquement avec l'appareil de type Boeing 767-200 immatriculé TR-LHP, moyennant le respect des conditions énoncées au considérant 15 du règlement (CE) nº 715/2008 ([2]).

(66) Il existe depuis lors des informations avérées prouvant des manquements en matière de sécurité de la part du transporteur Gabon Airlines certifié au Gabon. Ces manquements ont été décelés par la France lors d'inspections au sol effectuées dans le cadre du programme SAFA ([3]).

(67) Gabon Airlines a toutefois donné une réponse adéquate et en temps utile à la suite des enquêtes menées par l'autorité de l'aviation civile de la France concernant la sécurité de son exploitation.

(68) La compagnie Gabon Airlines a été entendue, à sa demande, par le comité de la sécurité aérienne le 25 mars 2009. La Commission a pris note du fait que Gabon Airlines a fait l'objet d'un audit en vue d'une nouvelle certification par les autorités compétentes du Gabon en février 2009, donnant lieu à certaines constatations de non-conformité, dont la clôture n'avait pas été démontrée de façon satisfaisante lors de l'audition. Les autorités compétentes du Gabon ont indiqué que l'appareil est actuellement immobilisé au sol pour une maintenance de base et qu'elles ont l'intention de vérifier la clôture satisfaisante de ces constatations avant la remise en service de l'appareil immatriculé TR-LHP.

(69) Pour ces motifs, sur la base des critères communs, il est jugé que le transporteur Gabon Airlines devrait être maintenu dans l'annexe B, et que cette annexe devrait être modifiée pour l'adapter à la situation de l'appareil immatriculé TR-LHP et pour assurer le maintien du niveau actuel des opérations à destination de la Communauté.

Afrijet

(70) Le transporteur Afrijet certifié au Gabon était autorisé depuis juillet 2008 à exploiter dans la Communauté uniquement les appareils de type Falcon 50 immatriculés TR-LGV et TR-LGY et l'appareil de type Falcon 900 immatriculé TR-AFJ moyennant le respect des conditions énoncées au considérant 15 du règlement (CE) nº 715/2008 ([4]).

([2]) Règlement (CE) nº 715/2008 de la Commission du 24 juillet 2008, JO L 197 du 25.7.2008, p. 36.

([3]) DGAC/F-2008-1757, DGAC/F-2008-2126, DGAC/F-2008-2127, DGAC/F-2008-2451, DGAC/F-2009-140, DGAC/F-2009-161.

([4]) Règlement (CE) nº 715/2008 du 24 juillet 2008, JO L 197 du 25.7.2008, p. 36.

(71) Il existe depuis lors des informations avérées prouvant de graves manquements en matière de sécurité de la part du transporteur Afrijet. Ces manquements ont été décelés par la France lors d'inspections au sol effectuées dans le cadre du programme SAFA ([1]).

(72) Afrijet a toutefois donné une réponse adéquate et en temps utile à la suite des enquêtes menées par l'autorité de l'aviation civile de la France concernant la sécurité de son exploitation.

(73) La Commission a pris note du fait qu'Afrijet a fait l'objet d'un audit en vue d'une nouvelle certification par les autorités compétentes du Gabon en janvier 2009. Après vérification de la clôture de toutes les constatations résultant de cet audit, le transporteur s'est vu délivrer un nouveau CTA en février 2009, qui comprend un deuxième appareil de type Falcon 900 immatriculé TR-AFR.

(74) Pour ces motifs, sur la base des critères communs, il est jugé que le transporteur Afrijet devrait être maintenu dans l'annexe B, et que cette annexe devrait être modifiée pour l'adapter à la modification du CTA et pour assurer le maintien du niveau actuel des opérations à destination de la Communauté.

Société Nouvelle Air Affaires Gabon (SN2AG)

(75) La société SN2AG a été entendue, à sa demande, par le comité de la sécurité aérienne le 25 mars 2009. La Commission a pris note du fait que ce transporteur a poursuivi sa réorganisation et pris une série de mesures correctives afin de progresser dans sa mise en conformité avec les normes internationales. La Commission a également constaté que SN2AG a fait l'objet d'un audit en vue d'une nouvelle certification par les autorités compétentes du Gabon en février 2009. Après vérification de la clôture de toutes les constatations résultant de cet audit, le transporteur s'est vu délivrer un nouveau CTA en février 2009.

(76) Il existe des informations avérées prouvant que certaines exigences de l'OACI en matière de sécurité ne sont pas encore remplies. Par exemple, au moment de l'audition le transporteur n'a pas encore mis en œuvre de manière effective le système obligatoire de suivi des données de vol (Flight Data Monitoring) pour l'appareil de type Fokker 28-0100 (Fokker 100).

(77) Il existe des informations avérées prouvant un manque de transparence et de communication en temps utile de la part de SN2AG à la suite des enquêtes menées par la Commission. La compagnie SN2AG a indiqué elle n'a fait l'objet d'aucun rapport établissant que des manquements graves auraient été détectés lors d'inspections au sol effectuées dans le cadre du programme SAFA (Safety Assessment of Foreign Aircraft), alors que plusieurs manquements avaient en réalité été relevés par la France lors d'inspections au sol exécutées dans le cadre du programme SAFA ([2]).

(78) En conséquence, sur la base des critères communs, il est jugé que le transporteur SN2AG devrait être maintenu dans l'annexe A.

(79) La Commission est prête cependant à réexaminer la situation de ce transporteur à la lumière de tout nouvel élément apportant une preuve suffisante que les manquements en matière de sécurité ont été corrigés.

Surveillance générale en matière de sécurité des transporteurs aériens du Gabon

(80) La Commission prend note du fait que la nouvelle autorité compétente du Gabon, l'Agence nationale de l'aviation civile (ci-après l'«ANAC») créée par la République du Gabon en juillet 2008 a commencé ses activités de manière effective le 23 janvier 2009. L'ANAC entame sa phase de croissance et est actuellement en train de se doter de ressources financières suffisantes et d'engager suffisamment de personnel technique qualifié pour assumer efficacement ses responsabilités envers l'OACI.

(81) La Commission a appelé l'attention des autorités compétentes du Gabon sur le fait que, malgré l'augmentation des activités de surveillance de ces autorités, le suivi des résultats des transporteurs aériens titulaires d'une licence au Gabon a continué à faire apparaître des résultats inquiétants en ce qui concerne les inspections au sol. Les autorités compétentes du Gabon ont été invitées à fournir des éclaircissements et à prendre les mesures nécessaires le cas échéant.

(82) La Commission encourage les efforts des autorités compétentes du Gabon pour réformer le système de l'aviation civile et notamment le renouvellement en cours de la certification de toutes les compagnies aériennes afin d'assurer une mise en conformité totale avec les normes de sécurité de l'OACI. La Commission est disposée à envisager une visite sur place en temps voulu pour vérifier les progrès effectivement accomplis.

Transporteurs aériens de l'Ukraine

Motor Sich JSC Airlines

(83) Il existe des informations avérées prouvant de graves manquements en matière de sécurité de la part du transporteur Motor Sich certifié en Ukraine. Ces manquements graves ont été décelés par la France et par un État de la CEAC (Turquie) lors d'inspections au sol effectuées dans le cadre du programme SAFA ([3]). La récurrence de ces constats d'inspection révèle des insuffisances systémiques en matière de sécurité.

(84) Les autorités compétentes de la Turquie ont décidé d'imposer une interdiction d'exploitation immédiate à ce transporteur le 27 novembre 2008.

(85) Motor Sich a donné une réponse à la suite de l'enquête menée par l'autorité de l'aviation civile de la Turquie en indiquant sa décision de mettre fin à l'exploitation d'appareils du type AN-24 à destination de cet État, ce qui a été fait.

([1]) DGAC/F-2008-564, DGATR-2008-572.
([2]) DGAC/F-2007-1325, DGAC/F-2008-174.
([3]) DGAC/F-2008-564, DGCATR-2008-512.

(86) Motor Sich a répondu en temps utile à une enquête menée par l'autorité de l'aviation civile de la France en indiquant les mesures correctives qui avaient été prises par la compagnie après l'inspection au sol effectuée le 12 mars 2008 par la France. Cette réponse n'était toutefois pas adéquate, le transporteur n'ayant pas présenté d'éléments probants pour l'étayer.

(87) La Commission a été informée par les autorités compétentes de la Turquie qu'à la suite d'une inspection inopinée du transporteur, les autorités compétentes de l'Ukraine ont décidé de retirer son CTA. Lesdites autorités ont ensuite décidé d'autoriser la poursuite des activités de Motor Sich à destination de ce pays moyennant des restrictions d'exploitation pour les AN-24.

(88) Dans la réponse qu'elles ont donnée le 16 mars 2009 à une enquête menée par la Commission sur la surveillance en matière de sécurité de Motor Sich, les autorités compétentes de l'Ukraine ont indiqué que le CTA du transporteur a été retiré le 22 janvier et que, une fois achevée la mise en œuvre des mesures correctives par le transporteur, l'administration de l'aviation nationale a autorisé la poursuite des activités, excepté pour les appareils du type AN-24 appartenant à sa flotte. Aucune date n'a été précisée concernant la délivrance de ce CTA assorti de restrictions, et aucun élément n'a été produit prouvant que la compagnie a fait l'objet d'une inspection pour vérifier que les exigences de sécurité applicables sont respectées pour tout ou partie de sa flotte. Enfin, selon la correspondance susmentionnée de l'administration de l'aviation nationale, lesdites autorités ont renouvelé le CTA permettant au transporteur d'assurer des vols sur AN-24, des inspections concluantes ayant permis de démontrer que le transporteur avait remédié aux manquements constatés sur ces appareils.

(89) Les informations fournies dans cette correspondance ne sont pas considérées comme une réponse adéquate car elles ne correspondent pas aux informations transmises par les autorités compétentes de l'Ukraine le 2 février 2009, selon lesquelles le CTA de Motor Sich Airlines a été délivré le 8 novembre 2008 pour une durée de validité expirant le 8 novembre 2010 et les spécifications techniques ont été publiées le 23 décembre 2008 pour une durée de validité expirant le 8 novembre 2010.

(90) La compagnie Motor Sich a été entendue, à sa demande, par la Commission et le comité de la sécurité aérienne le 24 mars 2009. Lors de son exposé au comité de la sécurité aérienne, Motor Sich a manifesté un manque de capacité de traiter les manquements constatés en matière de sécurité, faisant preuve d'un manque de transparence et de communication suffisante sur ses activités à destination de la Communauté.

(91) Pour ces motifs, la Commission estime que les autorités compétentes de l'Ukraine ont montré qu'elles n'étaient pas suffisamment à même de surveiller les activités du transporteur aérien conformément aux obligations qui leur incombent en vertu de la convention de Chicago.

(92) Sur la base des critères communs, il est estimé que Motor Sich n'a pas démontré sa capacité à prendre toutes les mesures requises pour respecter les normes de sécurité applicables et doit donc continuer à figurer à l'annexe A.

Ukraine Cargo Airways

(93) Le transporteur Ukraine Cargo Airways (UCA) a été entendu, à sa demande, par la Commission et le comité de la sécurité aérienne le 24 mars 2009.

(94) Sur la base des documents que la compagnie a soumis à la Commission le 16 mars 2009, il apparaît que la société avait pris des mesures visant à remédier aux manquements constatés précédemment sur ses appareils assurant des vols à destination de la Communauté. Selon les informations présentées par la compagnie, UCA a fait l'objet d'un audit réalisé par l'administration de l'aviation nationale en novembre 2008. À la suite de cet audit, son CTA a été renouvelé pour une période de deux ans jusqu'en novembre 2010. La Commission n'a cependant pas reçu d'informations de la part des autorités compétentes de l'Ukraine sur l'audit qu'elles ont effectué avant de renouveler le CTA du transporteur et sur ses résultats.

(95) Par ailleurs, le transporteur a indiqué dans son exposé à la Commission et au comité de la sécurité aérienne qu'il a reçu de plusieurs États membres une confirmation écrite attestant qu'UCA avait remédié correctement aux manquements en matière de sécurité relevés par les autorités d'inspection de ces États membres. Or, à l'exception d'un seul État membre et concernant l'exploitation d'un seul appareil de type AN-12 qui a été retiré du CTA, les déclarations d'UCA n'ont pas été appuyées par les autres États membres concernés.

(96) La Commission estime que, pour évaluer pleinement la capacité du transporteur de mettre en place un plan de mesures correctives approprié et de le mettre en œuvre efficacement, il est nécessaire d'effectuer une visite sur place. Malheureusement, cette visite n'a pas pu avoir lieu avant la réunion du comité de la sécurité aérienne du 24 mars 2009 en raison d'un manque de coopération des autorités compétentes de l'Ukraine. Au cours de la réunion du comité de la sécurité aérienne du 24 mars 2009, l'administration de l'aviation nationale de l'Ukraine s'est déclarée disposée à recevoir cette visite de la Commission et des États membres. La Commission statuera sur une éventuelle modification de l'interdiction d'exploitation imposée au transporteur en fonction des éléments recueillis au cours de cette future visite.

(97) Sur la base des critères communs, il est jugé qu'en l'état actuel des choses, ce transporteur ne peut pas être retiré de l'annexe A.

Ukrainian Mediterranean Airlines

(98) Le transporteur Ukrainian Mediterranean Airlines (UMAir) a été entendu, à sa demande, par la Commission et le comité de la sécurité aérienne le 24 mars 2009.

(99) Sur la base de la documentation qu'elle a remise à la Commission le 16 octobre 2008, il apparaît que la compagnie avait pris des mesures visant à remédier aux manquements détectés précédemment sur les appareils qu'elle exploitait dans la Communauté.

(100) Les autorités compétentes de l'Ukraine ont envoyé le 5 novembre 2008 à la Commission une lettre précisant que la validité du CTA du transporteur aérien avait été prolongée jusqu'au 15 décembre 2008 en attendant l'achèvement de la procédure visant à le renouveler après cette date pour une période de deux ans prenant fin le 15 décembre 2010. Avec cette lettre, elles ont également transmis un document contenant l'acte de certification de la compagnie UMAir à la suite d'un audit effectué le 31 octobre 2008. Ni la compagnie ni les autorités compétentes de l'Ukraine n'ont cependant soumis le rapport d'audit en vue de la délivrance du CTA au transporteur.

(101) Le transporteur a également indiqué dans son exposé à la Commission et au comité de la sécurité aérienne qu'il a mis en œuvre les mesures nécessaires pour remédier à tous les manquements en matière de sécurité qui avaient conduit à l'imposition de l'interdiction d'exploitation en septembre 2007.

(102) La Commission estime que, pour évaluer pleinement la capacité du transporteur de mettre en place un plan de mesures correctives approprié et de le mettre en œuvre efficacement, il est nécessaire d'effectuer une visite sur place. Malheureusement, cette visite n'a pas pu avoir lieu avant la réunion du comité de la sécurité aérienne du 24 mars 2009 en raison d'un manque de coopération des autorités compétentes de l'Ukraine. Au cours de la réunion du comité de la sécurité aérienne du 24 mars 2009, l'administration de l'aviation nationale de l'Ukraine s'est déclarée disposée à recevoir cette visite de la Commission et des États membres. La Commission statuera sur une modification éventuelle de l'interdiction d'exploitation imposée au transporteur en fonction des éléments recueillis au cours de cette visite.

(103) Sur la base des critères communs, il est jugé qu'en l'état actuel des choses, ce transporteur ne peut pas être retiré de l'annexe A.

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

(104) La Commission a appelé l'attention des autorités compétentes de l'Ukraine sur le fait que, malgré l'augmentation des mesures de surveillance de ces autorités, le suivi des résultats des transporteurs aériens titulaires d'une licence en Ukraine a continué à faire apparaître des résultats inquiétants en ce qui concerne les inspections au sol. Au cours de la réunion du comité de la sécurité aérienne de novembre 2008, les autorités compétentes de l'Ukraine ont été invitées à fournir des éclaircissements et à prendre les mesures nécessaires; ces autorités avaient accepté, par ailleurs, d'être soumises à une évaluation de la sécurité à organiser par la Commission en association avec les États membres. Or, l'administration de l'aviation nationale de l'Ukraine n'a pas soumis à la Commission le rapport sur les progrès réalisés dans la mise en œuvre du plan de mesures mis en place pour améliorer et renforcer l'exercice de la surveillance en matière de sécurité en Ukraine, qui doit être présenté tous les trois mois conformément au règlement (CE) n° 715/2008 [1].

(105) En outre, les autorités compétentes ont manifesté un manque de coopération dans la préparation de la mission d'évaluation, attesté par l'absence de présentation de la documentation requise concernant la navigabilité et le refus du programme de mission proposé par la Commission. En conséquence, la Commission a dû annuler la mission d'évaluation de la sécurité qui devait se dérouler du 9 au 13 février 2009.

(106) La Commission prend note des déclarations des autorités compétentes de l'Ukraine acceptant d'accueillir une visite conjointe de la Commission, des États membres et de l'AESA et réaffirmant leur volonté de coopérer à la bonne organisation de cette évaluation en matière de sécurité afin de démontrer leur capacité d'assurer la surveillance de tous les transporteurs aériens titulaires d'une licence en Ukraine en totale conformité avec les exigences applicables de l'OACI.

Bangkok Airways

(107) Une équipe d'experts européens a effectué une mission d'enquête au Royaume de Thaïlande du 10 au 13 mars 2009 pour obtenir des informations factuelles sur le niveau de sécurité actuel des normes d'exploitation du transporteur Bangkok Airways, ainsi que sur les activités de surveillance exercées par le département thaïlandais de l'aviation civile (DCA) sur le transporteur aérien. Cette mission avait notamment pour but de déterminer si des appareils de ce transporteur sont exploités par le transporteur Siem Reap Airways International, titulaire d'une licence délivrée par les autorités compétentes du Royaume du Cambodge, qui a été inscrit dans l'annexe A de la liste communautaire par le règlement (CE) n° 1131/2008 de la Commission du 14 novembre 2008 [2].

(108) Le rapport montre que le transporteur aérien assure actuellement le contrôle effectif de ses activités et que tous les membres du personnel sont titulaires d'une licence en bonne et due forme des autorités compétentes de la Thaïlande. Il en ressort également que le DCA thaïlandais assure une surveillance appropriée de ce transporteur. Par conséquent, la Commission estime que, sur la base des critères communs, aucune mesure supplémentaire n'est requise à ce stade.

Transporteurs aériens du Cambodge

(109) Les autorités compétentes du Cambodge ont informé la Commission qu'elles progressent dans la mise en œuvre du plan de mesures visant à remédier aux manquements décelés par l'OACI dans son dernier rapport USOAP, en se concentrant notamment sur les manquements qui concernent les opérations aériennes, afin de garantir que la surveillance en matière de sécurité des transporteurs aériens au Cambodge respecte les normes de l'OACI.

[1] JO L 197 du 25.7.2008, p. 36.
[2] JO L 306 du 15.11.2008, p. 47.

(110) Les autorités compétentes du Cambodge ont informé la Commission qu'elles ont suspendu le CTA des transporteurs aériens suivants: Siem Reap Airways International en décembre 2008 et Cambodia Angkor Airways en février 2009. Elles ont également confirmé que tous les CTA délivrés sont à présent retirés ou suspendus, à l'exception de ceux qui concernent Helicopter Cambodia et Sokha Airlines.

(111) Siem Reap Airways International a demandé la levée de la suspension de son CTA. Les autorités compétentes du Cambodge ayant toutefois déclaré qu'elles n'ont pas encore terminé d'évaluer le respect des exigences applicables, le transporteur aérien devrait être maintenu dans l'annexe A.

Transporteurs aériens de la République démocratique du Congo

(112) Par lettre du 4 mars 2009, le directeur général de l'aviation civile de la République démocratique du Congo a informé la Commission que certaines compagnies aériennes figurant à l'annexe A du règlement (CE) n° 1131/2008 de la Commission ne sont plus en activité et que les transporteurs suivants se sont vu octroyer un CTA: Air Katanga, Busy Bee Congo, Entreprise World Airways (EWA), Gilembe Air Soutenance (Gisair), Kin Avia, Swala Aviation. Les transporteurs qui exploitent encore des services aériens seront soumis à une évaluation en vue du renouvellement de leur CTA.

(113) Compte tenu de ce qui précède, il convient de mettre à jour en conséquence l'annexe A de la liste communautaire afin d'y inscrire les transporteurs aériens auxquels les autorités compétentes de la République démocratique du Congo ont accordé un CTA. Faute d'éléments attestant que le CTA des transporteurs aériens qui ont cessé leurs activités a été retiré ou suspendu ou que ces transporteurs ont renoncé à leur CTA, aucun d'entre eux ne peut être supprimé de la liste communautaire.

(114) Par ailleurs, le directeur général de l'aviation civile de la République démocratique du Congo a également demandé dans sa lettre que la Commission transfère le transporteur Hewa Bora de l'annexe A dans l'annexe B pour lui permettre de reprendre l'exploitation de la liaison entre Kinshasa et Bruxelles avec un appareil de type Boeing 767 immatriculé 9Q-CJD. Aucune preuve n'ayant été fournie que le transporteur et l'autorité chargée de la surveillance réglementaire et de la surveillance en matière de sécurité respectent les normes de sécurité applicables, aucune décision ne peut être prise en l'état actuel des choses et, par conséquent, le maintien de Hewa Bora Airways dans l'annexe A s'impose.

Transporteurs aériens de République d'Angola

(115) Les autorités compétentes de l'Angola ont demandé à présenter à la Commission et au comité de la sécurité aérienne un rapport sur les progrès réalisés dans la mise en œuvre du plan de mesures correctives qu'elles ont élaboré pour remédier aux manquements en matière de sécurité décelés par l'OACI dans le cadre de son programme universel d'évaluation de la surveillance de la sécurité (USOAP). Dans leur exposé du 26 mars 2009, les autorités compétentes de l'Angola ont présenté, eu égard notamment aux changements intervenus dans la législation primaire et la législation sur l'aviation civile, l'organisation, la structure et les effectifs de l'autorité, la publication de normes dans le domaine des licences et de la formation du personnel, de l'exploitation des aéronefs et de la navigabilité. À cet égard, elles ont déjà lancé le processus en vue de l'octroi d'une nouvelle certification à tous les transporteurs établis en Angola. Les autorités compétentes ont en outre communiqué des informations sur les changements intervenus dans leur législation concernant les enquêtes sur les accidents et les incidents.

(116) Les autorités compétentes de l'Angola ont également déclaré que le transporteur TAAG a encore subi d'importants changements à différents niveaux, à savoir les activités opérationnelles, la gestion, la qualité et la rationalisation des coûts.

(117) La Commission prend note du rapport présenté par les autorités compétentes de l'Angola sur les progrès réalisés et examinera la situation des transporteurs aériens certifiés en Angola lors d'une prochaine réunion du comité de la sécurité aérienne.

Transporteurs aériens de la République d'Indonésie

(118) La nouvelle loi sur l'aviation ayant été adoptée le 12 janvier 2009, les autorités compétentes de l'Indonésie ont transmis à la Commission les règles de sécurité applicables en matière de sécurité de l'aviation civile (Civil Aviation Safety Regulations, CASR) et des documents d'orientation, ainsi qu'un rapport détaillé sur les progrès réalisés dans la mise en œuvre du plan de mesures correctives visant à remédier aux manquements constatés par l'OACI dans le cadre de son programme universel d'évaluation de la surveillance de la sécurité (USOAP).

(119) À l'invitation de la direction générale de l'aviation civile (DGCA) indonésienne, une équipe d'experts européens a effectué une mission d'enquête en Indonésie du 23 au 27 février 2009. Dans ce cadre, quatre transporteurs aériens (Garuda Indonesia, Mandala Airlines, Airfast Indonesia et Ekspres Transportasi Antarbenua) ont été également visités, afin de vérifier la capacité de la DGCA d'Indonésie à assurer leur surveillance en matière de sécurité conformément aux normes applicables.

(120) Le rapport de la mission fait état d'améliorations considérables dans la structure et les effectifs de la DGCA, qui semblent devoir permettre à la DGCA de remplir d'une manière appropriée ses tâches de régulation et de surveillance. Il ressort toutefois également du rapport que, malgré ces améliorations, les activités de surveillance ne sont pas pleinement assurées en l'état actuel des choses. Le système actuel des activités de surveillance ne permet pas de suivi approprié des constatations effectuées par la DGCA concernant les transporteurs indonésiens. Il apparaît notamment que la DGCA n'est pas à même actuellement d'établir les délais de clôture des constatations, leur date de clôture effective et l'octroi éventuel d'une prolongation du délai de clôture. Par conséquent, le niveau d'efficacité actuel de la surveillance exercée par la DGCA sur les transporteurs indonésiens est encore considéré, en l'état actuel des choses, comme peu satisfaisant et nécessitant des améliorations.

(121) La Commission prend note de la teneur des différences par rapport à l'annexe 6 de la convention de Chicago, que l'Indonésie a notifiées à l'OACI le 20 février 2009. Ces différences concernent l'absence de mise en œuvre d'un certain nombre d'exigences de l'OACI concernant l'annexe 6 qui, dans certains cas, ont un impact direct sur la sécurité des activités des transporteurs indonésiens. Toutefois, la Commission prend également note du fait que les transporteurs visités par l'équipe d'experts européens (avec quelques exceptions qui concernent des appareils spécifiques) sont équipés sur une base volontaire conformément aux exigences de l'OACI.

(122) Sur la base des critères communs, il est jugé que le niveau d'efficacité actuel des activités de surveillance exercées par DGCA ne permet pas le contrôle de l'application et le respect appropriés des normes de sécurité applicables par les transporteurs certifiés en Indonésie. En conséquence, aucun transporteur indonésien ne peut actuellement être retiré de la liste communautaire. La Commission restera en contact étroit avec les autorités compétentes de l'Indonésie en vue de réévaluer l'efficacité des activités de surveillance lors de la prochaine réunion du comité de la sécurité aérienne.

(123) Les autorités compétentes d'Indonésie ont également fourni à la Commission une liste actualisée des transporteurs aériens titulaires d'un CTA. Actuellement, les transporteurs aériens certifiés en Indonésie sont les suivants: Garuda Indonesia, Merpati Nusantara, Kartika Airlines, Mandala Airlines, Trigana Air Service, Metro Batavia, Pelita Air Service, Indonesia Air Asia, Lion Mentari Airlines, Wing Adabi Nusantara, Riau Airlines, Transwisata Prima Aviation, Tri MG Airlines, Ekspress Transportasi Antar Benua, Manunggal Air Service, Megantara Airlines, Linus Airways, Indonesia Air Transport, Sriwijaya Air, Cardig Air, Travel Ekspress Aviation Service, Republic Expres Airlines, KAL Star, Airfast Indonesia, Sayap Garuda Indah, Survei Udara Penas, Nusantara Buana Air, Nyaman Air, Travira Utama, Derazona Air Service, National Utility Helicopter, Deraya Air Taxi, Dirgantara Air Service, SMAC, Kura-Kura Aviation, Gatari Air Service, Intan Angkasa Air Service, Air Pacific Utama, Transwisata Prima Aviation, Asco Nusa Air, Atlas Delta Satya, Pura Wisata Baruna, Penerbangan Angkasa Semesta, ASI Pudjiastuti, Aviastar Mandiri, Dabi Air, Balai Kalibrasi Penerbangan, Sampoerna Air Nusantara, Mimika Air, ALFA Trans Dirgantara, et Eastindo. La liste communautaire devrait être mise à jour en conséquence et ces transporteurs devraient figurer à l'annexe A.

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

(124) Aucune preuve de la mise en œuvre intégrale de mesures correctrices appropriées par les autres transporteurs figurant sur la liste communautaire mise à jour le 14 novembre 2008 et par les autorités chargées de la surveillance réglementaire de ces transporteurs aériens n'a été transmise à la Commission à ce jour malgré les demandes spécifiques faites par cette dernière. Par conséquent, il est estimé, sur la base des critères communs, que ces transporteurs aériens doivent continuer à faire l'objet d'une interdiction d'exploitation (annexe A) ou de restrictions d'exploitation (annexe B) selon le cas.

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

A ARRÊTÉ LE PRÉSENT RÈGLEMENT:

Article premier

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

1. L'annexe A est remplacée par l'annexe A du présent règlement.

2. L'annexe B est remplacée par l'annexe B du présent règlement.

Article 2

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

Le présent règlement est obligatoire dans tous ses éléments et directement applicable dans tous les États membres.

Fait à Bruxelles, le 8 avril 2009

Par la Commission
Antonio TAJANI
Membre de la Commission

ANNEXE A

LISTE DES TRANSPORTEURS AÉRIENS FAISANT L'OBJET D'UNE INTERDICTION D'EXPLOITATION GÉNÉRALE DANS LA COMMUNAUTÉ [1]

Nom de personne morale du transporteur aérien figurant sur son CTA (et raison sociale si elle diffère)	Numéro de certificat de transporteur aérien (CTA) ou numéro de la licence d'exploitation	Code OACI de la compagnie aérienne	État du transporteur
AIR COMPANY KOKSHETAU	AK-0357-08	KRT	République du Kazakhstan
Air Koryo	Inconnu	KOR	République populaire démocratique de Corée
Air West Co. Ltd	004/A	AWZ	République du Soudan
Ariana Afghan Airlines	009	AFG	République islamique d'Afghanistan
ATMA AIRLINES	AK-0372-08	AMA	République du Kazakhstan
BERKUT AIR/BEK AIR	AK-0311-07	BKT	République du Kazakhstan
EAST WING	AK-0332-07	EWZ	République du Kazakhstan
MOTOR SICH	025	MSI	Ukraine
ONE TWO GO AIRLINES COMPANY LIMITED	15/2549	OTG	Royaume de Thaïlande
SAYAT AIR	AK-0351-08	SYM	République du Kazakhstan
SIEM REAP AIRWAYS INTERNATIONAL	AOC/013/00	SRH	Royaume du Cambodge
Silverback Cargo Freighters	Inconnu	VRB	République du Rwanda
STARLINE KZ	AK-0373-08	LMZ	République du Kazakhstan
Ukraine Cargo Airways	145	UKS	Ukraine
UkrainIAN Mediterranean Airlines	164	UKM	Ukraine
VOLARE AVIATION ENTREPRISE	143	VRE	Ukraine
Tous les transporteurs aériens certifiés par les autorités angolaises responsables de la surveillance réglementaire, à savoir:			République d'Angola
AEROJET	Inconnu	Inconnu	République d'Angola
AIR26	Inconnu	Inconnu	République d'Angola
AIR GEMINI	02/2008	Inconnu	République d'Angola
Air Gicango	Inconnu	Inconnu	République d'Angola

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

Nom de personne morale du transporteur aérien figurant sur son CTA (et raison sociale si elle diffère)	Numéro de certificat de transporteur aérien (CTA) ou numéro de la licence d'exploitation	Code OACI de la compagnie aérienne	État du transporteur
AIR JET	Inconnu	Inconnu	République d'Angola
AIR NAVE	Inconnu	Inconnu	République d'Angola
ALADA	Inconnu	Inconnu	République d'Angola
ANGOLA AIR SERVICES	Inconnu	Inconnu	République d'Angola
Diexim	Inconnu	Inconnu	République d'Angola
GIRA GLOBO	Inconnu	Inconnu	République d'Angola
HELIANG	Inconnu	Inconnu	République d'Angola
HELIMALONGO	11/2008	Inconnu	République d'Angola
MAVEWA	Inconnu	Inconnu	République d'Angola
RUI & CONCEICAO	Inconnu	Inconnu	République d'Angola
SAL	Inconnu	Inconnu	République d'Angola
SONAIR	14/2008	Inconnu	République d'Angola
TAAG ANGOLA AIRLINES	001	DTA	République d'Angola
Tous les transporteurs aériens certifiés par les autorités responsables de la surveillance réglementaire du Bénin, à savoir:			République du Bénin
AERO BENIN	PEA No 014/MDCTTTATP-PR/ANAC/DEA/SCS	Inconnu	République du Bénin
AFRICA AIRWAYS	Inconnu	Inconnu	République du Bénin
ALAFIA JET	PEA No 014/ANAC/MDCTTTATP-PR/DEA/SCS	IGA	République du Bénin
BENIN GOLF AIR	PEA No 012/MDCTTP-PR/ANAC/DEA/SCS.	Inconnu	République du Bénin
BENIN LITTORAL AIRWAYS	PEA No 013/MDCTTTATP-PR/ANAC/DEA/SCS.	BLA	République du Bénin
COTAIR	PEA No 015/MDCTTTATP-PR/ANAC/DEA/SCS.	Inconnu	République du Bénin
ROYAL AIR	PEA No 11/ANAC/MDCTTP-PR/DEA/SCS	Inconnu	République du Bénin
TRANS AIR BENIN	PEA No 016/MDCTTTATP-PR/ANAC/DEA/SCS	TNB	République du Bénin

Nom de personne morale du transporteur aérien figurant sur son CTA (et raison sociale si elle diffère)	Numéro de certificat de transporteur aérien (CTA) ou numéro de la licence d'exploitation	Code OACI de la compagnie aérienne	État du transporteur
Tous les transporteurs aériens certifiés par les autorités de la République démocratique du Congo (RDC) responsables de la surveillance réglementaire, à savoir:			République démocratique du Congo (RDC)
Africa One	409/CAB/MIN/TC/0114/2006	CFR	République démocratique du Congo (RDC)
AFRICAN AIR SERVICES COMMUTER	409/CAB/MIN/TVC/051/09	Inconnu	République démocratique du Congo (RDC)
AIGLE AVIATION	409/CAB/MIN/TC/0042/2006	Inconnu	République démocratique du Congo (RDC)
AIR BENI	409/CAB/MIN/TC/0019/2005	Inconnu	République démocratique du Congo (RDC)
AIR BOYOMA	409/CAB/MIN/TC/0049/2006	Inconnu	République démocratique du Congo (RDC)
AIR INFINI	409/CAB/MIN/TC/006/2006	Inconnu	République démocratique du Congo (RDC)
AIR KASAI	409/CAB/MIN/TVC/036/08	Inconnu	République démocratique du Congo (RDC)
AIR KATANGA	409/CAB/MIN/TVC/031/08	Inconnu	République démocratique du Congo (RDC)
AIR NAVETTE	409/CAB/MIN/TC/015/2005	Inconnu	République démocratique du Congo (RDC)
AIR TROPIQUES	409/CAB/MIN/TVC/029/08	Inconnu	République démocratique du Congo (RDC)
BEL GLOB AIRLINES	409/CAB/MIN/TC/0073/2006	Inconnu	République démocratique du Congo (RDC)
BLUE AIRLINES	409/CAB/MIN/TVC/028/08	BUL	République démocratique du Congo (RDC)
BRAVO AIR CONGO	409/CAB/MIN/TC/0090/2006	Inconnu	République démocratique du Congo (RDC)
BUSINESS AVIATION	409/CAB/MIN/TVC/048/09	Inconnu	République démocratique du Congo (RDC)
BUSY BEE CONGO	409/CAB/MIN/TVC/052/09	Inconnu	République démocratique du Congo (RDC)
BUTEMBO AIRLINES	409/CAB/MIN/TC/0056/2006	Inconnu	République démocratique du Congo (RDC)
CARGO BULL AVIATION	409/CAB/MIN/TC/0106/2006	Inconnu	République démocratique du Congo (RDC)
CETRACA AVIATION SERVICE	409/CAB/MIN/TVC/026/08	CER	République démocratique du Congo (RDC)
CHC STELLAVIA	409/CAB/MIN/TC/0050/2006	Inconnu	République démocratique du Congo (RDC)
COMAIR	409/CAB/MIN/TC/0057/2006	Inconnu	République démocratique du Congo (RDC)
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)
EL SAM AIRLIFT	409/CAB/MIN/TC/0002/2007	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
ENTREPRISE WORLD AIRWAYS (EWA)	409/CAB/MIN/TVC/003/08	Inconnu	République démocratique du Congo (RDC)
ESPACE AVIATION SERVICE	409/CAB/MIN/TC/0003/2007	Inconnu	République démocratique du Congo (RDC)
FILAIR	409/CAB/MIN/TVC/037/08	Inconnu	République démocratique du Congo (RDC)
FREE AIRLINES	409/CAB/MIN/TC/0047/2006	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)
GREAT LAKE BUSINESS COMPANY	409/CAB/MIN/TC/0048/2006	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)
KATANGA AIRWAYS	409/CAB/MIN/TC/0088/2006	Inconnu	République démocratique du Congo (RDC)
KIN AVIA	409/CAB/MIN/TVC/042/09	Inconnu	République démocratique du Congo (RDC)
KIVU AIR	409/CAB/MIN/TC/0044/2006	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)
Malila Airlift	409/CAB/MIN/TC/0112/2006	MLC	République démocratique du Congo (RDC)
MANGO AVIATION	409/CAB/MIN/TVC/034/08	Inconnu	République démocratique du Congo (RDC)
PIVA AIRLINES	409/CAB/MIN/TC/0001/2007	Inconnu	République démocratique du Congo (RDC)
RWAKABIKA BUSHI EXPRESS	409/CAB/MIN/TC/0052/2006	Inconnu	République démocratique du Congo (RDC)
SAFARI LOGISTICS SPRL	409/CAB/MIN/TC/0076/2006	Inconnu	République démocratique du Congo (RDC)
SAFE AIR COMPANY	409/CAB/MIN/TVC/025/08	Inconnu	République démocratique du Congo (RDC)
SERVICES AIR	409/CAB/MIN/TVC/030/08	Inconnu	République démocratique du Congo (RDC)
SUN AIR SERVICES	409/CAB/MIN/TC/0077/2006	Inconnu	République démocratique du Congo (RDC)
SWALA AVIATION	409/CAB/MIN/TVC/050/09	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
TEMBO AIR SERVICES	409/CAB/MIN/TC/0089/2006	Inconnu	République démocratique du Congo (RDC)
THOM'S AIRWAYS	409/CAB/MIN/TC/0009/2007	Inconnu	République démocratique du Congo (RDC)
TMK AIR COMMUTER	409/CAB/MIN/TVC/044/09	Inconnu	République démocratique du Congo (RDC)
TRACEP CONGO AVIATION	409/CAB/MIN/TVC/046/09	Inconnu	République démocratique du Congo (RDC)
TRANS AIR CARGO SERVICES	409/CAB/MIN/TVC/024/08	Inconnu	République démocratique du Congo (RDC)
TRANSPORTS AERIENS CONGOLAIS (TRACO)	409/CAB/MIN/TC/0105/2006	Inconnu	République démocratique du Congo (RDC)
VIRUNGA AIR CHARTER	409/CAB/MIN/TC/018/2005	Inconnu	République démocratique du Congo (RDC)
WIMBI DIRA AIRWAYS	409/CAB/MIN/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 Guinée équatoriale responsables de la surveillance réglementaire, à savoir:			Guinée équatoriale
Cronos AIRLINES	Inconnu	Inconnu	Guinée équatoriale
CEIBA INTERCONTINENTAL	Inconnu	CEL	Guinée équatoriale
EGAMS	Inconnu	EGM	Guinée équatoriale
EUROGUINEANA DE AVIACION y transportes	2006/001/MTTCT/DGAC/SOPS	EUG	Guinée équatoriale
General work aviacion	002/ANAC	Non disponible	Guinée équatoriale
GETRA — Guinea Ecuatorial de Transportes Aereos	739	GET	Guinée équatoriale
GUINEA AIRWAYS	738	Non disponible	Guinée équatoriale
STAR EQUATORIAL AIRLINES	Inconnu	Inconnu	Guinée équatoriale
UTAGE — Union de Transport Aereo de Guinea Ecuatorial	737	UTG	Guinée équatoriale
Tous les transporteurs aériens certifiés par les autorités indonésiennes responsables de la surveillance réglementaire, à savoir:			République d'Indonésie
AIR PACIFIC UTAMA	135-020	Inconnu	République d'Indonésie
AIRFAST INDONESIA	135-002	AFE	République d'Indonésie
ALFA TRANS DIRGANTATA	135-012	Inconnu	République d'Indonésie

Nom de personne morale du transporteur aérien figurant sur son CTA (et raison sociale si elle diffère)	Numéro de certificat de transporteur aérien (CTA) ou numéro de la licence d'exploitation	Code OACI de la compagnie aérienne	État du transporteur
ASCO NUSA AIR TRANSPORT	135-022	Inconnu	République d'Indonésie
ASI PUDJIASTUTI	135-028	Inconnu	République d'Indonésie
ATLAS DELTA SATYA	135-023	Inconnu	République d'Indonésie
AVIASTAR MANDIRI	135-029	Inconnu	République d'Indonésie
BALAI KALIBRASI FASITAS PENERBANGAN	135-031	Inconnu	République d'Indonésie
CARDIG AIR	121-013	Inconnu	République d'Indonésie
DABI AIR	135-030	Inconnu	République d'Indonésie
DERAYA AIR TAXI	135-013	DRY	République d'Indonésie
DERAZONA AIR SERVICE	135-010	Inconnu	République d'Indonésie
DIRGANTARA AIR SERVICE	135-014	DIR	République d'Indonésie
EASTINDO	135-038	Inconnu	République d'Indonésie
EKSPRESS TRANSPORTASI ANTAR BENUA	135-032	Inconnu	République d'Indonésie
GARUDA INDONESIA	121-001	GIA	République d'Indonésie
GATARI AIR SERVICE	135-018	GHS	République d'Indonésie
INDONESIA AIR ASIA	121-009	AWQ	République d'Indonésie
INDONESIA AIR TRANSPORT	135-017	IDA	République d'Indonésie
INTAN ANGKASA AIR SERVICE	135-019	Inconnu	République d'Indonésie
KAL STAR	121-037	Inconnu	République d'Indonésie
KARTIKA AIRLINES	121-003	KAE	République d'Indonésie
KURA-KURA AVIATION	135-016	Inconnu	République d'Indonésie
LION MENTARI ARILINES	121-010	LNI	République d'Indonésie
LINUS AIRWAYS	121-029	Inconnu	République d'Indonésie
MANDALA AIRLINES	121-005	MDL	République d'Indonésie
MANUNGGAL AIR SERVICE	121-020	Inconnu	République d'Indonésie
MEGANTARA AIRLINES	121-025	Inconnu	République d'Indonésie
MERPATI NUSANTARA AIRLINES	121-002	MNA	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
METRO BATAVIA	121-007	BTV	République d'Indonésie
MIMIKA AIR	135-007	Inconnu	République d'Indonésie
NATIONAL UTILITY HELICOPTER	135-011	Inconnu	République d'Indonésie
NUSANTARA BUANA AIR	135-041	Inconnu	République d'Indonésie
NYAMAN AIR	135-042	Inconnu	République d'Indonésie
PELITA AIR SERVICE	121-008	PAS	République d'Indonésie
PENERBANGAN ANGKASA SEMESTA	135-026	Inconnu	République d'Indonésie
PURA WISATA BARUNA	135-025	Inconnu	République d'Indonésie
REPUBLIC EKSPRESS	121-040	RPH	République d'Indonésie
RIAU AIRLINES	121-017	RIU	République d'Indonésie
SAMPOERNA AIR NUSANTARA	135-036	Inconnu	République d'Indonésie
SAYAP GARUDA INDAH	135-004	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 EKSPRESS AVIATION SERVICE	121-038	XAR	République d'Indonésie
TRAVIRA UTAMA	135-009	Inconnu	République d'Indonésie
TRI MG INTRA AIRLINES	121-018	TMG	République d'Indonésie
TRIGANA AIR SERVICE	121-006	TGN	République d'Indonésie
WING ABADI NUSANTARA	121-012	WON	République d'Indonésie
Tous les transporteurs aériens certifiés par les autorités kirghizes responsables de la surveillance réglementaire, à savoir:			République kirghize
AIR MANAS	17	MBB	République kirghize
Avia Traffic Company	23	AVJ	République kirghize
AEROSTAN (EX Bistair-FEZ Bishkek)	08	BSC	République kirghize

Nom de personne morale du transporteur aérien figurant sur son CTA (et raison sociale si elle diffère)	Numéro de certificat de transporteur aérien (CTA) ou numéro de la licence d'exploitation	Code OACI de la compagnie aérienne	État du transporteur
Click Airways	11	CGK	République kirghize
DAMES	20	DAM	République kirghize
EASTOK AVIA	15	Inconnu	République kirghize
Golden Rule Airlines	22	GRS	République kirghize
ITEK Air	04	IKA	République kirghize
Kyrgyz Trans Avia	31	KTC	République kirghize
Kirghizstan	03	LYN	République kirghize
MAX Avia	33	MAI	République kirghize
S GROUP AVIATION	6	Inconnu	République kirghize
Sky Gate International Aviation	14	SGD	République kirghize
Sky Way air	21	SAB	République kirghize
Tenir Airlines	26	TEB	République kirghize
Trast Aero	05	TSJ	République kirghize
VALOR AIR	07	Inconnu	République kirghize
Tous les transporteurs aériens certifiés par les autorités libériennes responsables de la surveillance réglementaire			Liberia
Tous les transporteurs aériens certifiés par les autorités gabonaises responsables de la surveillance réglementaire, à l'exception de Gabon Airlines et d'Afrijet, à savoir:			République du Gabon
AIR SERVICES SA	0002/MTACCMDH/SGACC/DTA	Inconnu	République du Gabon
AIR TOURIST (ALLEGIANCE)	0026/MTACCMDH/SGACC/DTA	NIL	République du Gabon
NATIONALE ET REGIONALE TRANSPORT (NATIONALE)	0020/MTACCMDH/SGACC/DTA	NRT	République du Gabon
NOUVELLE AIR AFFAIRES GABON (SN2AG)	CTA 0003/MTAC/ANAC-G/DSA	NVS	République du Gabon
SCD AVIATION	0022/MTACCMDH/SGACC/DTA	Inconnu	République du Gabon
SKY GABON	0043/MTACCMDH/SGACC/DTA	SKG	République du Gabon
SOLENTA AVIATION GABON	0023/MTACCMDH/SGACC/DTA	Inconnu	République du Gabon

Nom de personne morale du transporteur aérien figurant sur son CTA (et raison sociale si elle diffère)	Numéro de certificat de transporteur aérien (CTA) ou numéro de la licence d'exploitation	Code OACI de la compagnie aérienne	État du transporteur
Tous les transporteurs aériens certifiés par les autorités de Sierra Leone responsables de la surveillance réglementaire, à savoir:			Sierra Leone
AIR RUM, Ltd	Inconnu	RUM	Sierra Leone
DESTINY AIR SERVICES, Ltd	Inconnu	DTY	Sierra Leone
HEAVYLIFT CARGO	Inconnu	Inconnu	Sierra Leone
ORANGE AIR SIERRA LEONE LTD	Inconnu	ORJ	Sierra Leone
PARAMOUNT AIRLINES, Ltd	Inconnu	PRR	Sierra Leone
SEVEN FOUR EIGHT AIR SERVICES LTD	Inconnu	SVT	Sierra Leone
TEEBAH AIRWAYS	Inconnu	Inconnu	Sierra Leone
Tous les transporteurs aériens certifiés par les autorités swazies responsables de la surveillance réglementaire, à savoir:			Swaziland
AERO AFRICA (PTY) LTD	Inconnu	RFC	Swaziland
Jet Africa Swaziland	Inconnu	OSW	Swaziland
ROYAL SWAZI NATIONAL AIRWAYS CORPORATION	Inconnu	RSN	Swaziland
SCAN AIR CHARTER, Ltd	Inconnu	Inconnu	Swaziland
SWAZI EXPRESS AIRWAYS	Inconnu	SWX	Swaziland
SWAZILAND AIRLINK	Inconnu	SZL	Swaziland

ANNEXE B

LISTE DES TRANSPORTEURS AÉRIENS FAISANT L'OBJET DE RESTRICTIONS D'EXPLOITATION DANS LA COMMUNAUTÉ [1]

Nom de personne morale du transporteur aérien figurant sur son CTA (et raison sociale si elle diffère)	Numéro de certificat de transporteur aérien (CTA)	Code OACI de la compagnie aérienne	État du transporteur	Type d'aéronef	Numéros d'immatriculation et, si possible, numéros de série	État d'immatriculation
AFRIJET [1]	CTA 0002/MTAC/ANAC-G/DSA		République du Gabon	Toute la flotte sauf: 2 aéronefs de type Falcon 50; 1 aéronef de type Falcon 900	Toute la flotte sauf: TR-LGV; TR-LGY; TR-AFJ	République du Gabon
Air Bangladesh	17	BGD	Bangladesh	B747-269B	S2-ADT	Bangladesh
Air Service Comores	06-819/TA-15/DGACM	KMD	Comoros	Toute la flotte sauf: LET 410 UVP	Toute la flotte sauf: D6-CAM (851336)	Comoros
GABON AIRLINES [2]	CTA 0001/MTAC/ANAC	GBK	République du Gabon	Toute la flotte sauf: 1 aéronef de type Boeing B-767-200	Toute la flotte sauf: TR-LHP	République du Gabon

[1] Afrijet est seulement autorisé à utiliser les aéronefs particuliers mentionnés pour ses activités actuelles dans la Communauté européenne.
[2] Gabon Airlines est seulement autorisé à utiliser l'aéronef particulier mentionné pour ses activités actuelles dans la Communauté européenne.

[1] Les transporteurs aériens figurant à l'annexe B peuvent être autorisés à exercer des droits de trafic en affrétant des aéronefs 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.