RÈGLEMENT (CE) Nº 1400/2007 DE LA COMMISSION

du 28 novembre 2007

modifiant le règlement (CE) nº 474/2006 de la Commission 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 [2] 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) 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.

Blue Wing Airlines

(7) À la suite de l'analyse des documents soumis par Blue Wing Airlines en ce qui concerne les progrès accomplis dans la mise en œuvre de son plan de mesures correctrices, et à la suite de l'approbation et de l'évaluation positive de ces documents par les autorités compétentes du Suriname, il y a suffisamment d'éléments permettant d'établir que ce transporteur a appliqué avec succès les mesures correctrices nécessaires pour remédier aux défaillances qui ont conduit à l'inscrire sur la liste communautaire.

(8) Sur la base des critères communs, il est estimé que Blue Wing Airlines a pris toutes les mesures requises pour respecter les normes de sécurité applicables et peut donc être retiré de l'annexe A.

Pakistan International Airlines

(9) Pakistan International Airlines a soumis à la Commission des documents qui confirment les mesures correctrices prises pour remédier aux défaillances en matière de sécurité sur les autres appareils de sa flotte de type Airbus A-310 (immatriculés AP-BDZ, AP-BEB, AP-BGO, AP-BEQ, AP-BGS et AP-BGQ) et Boeing B-747-300 (immatriculés AP-BFW, AP-BFV, AP-BFY) qui font toujours l'objet de restrictions d'exploitation. Les autorités compétentes pakistanaises ont approuvé ces mesures.

(10) En conséquence, il est estimé, sur la base des critères communs, que le régime actuel de restrictions d'exploitation imposé à Pakistan International Airlines doit être levé et que le transporteur doit être retiré de l'annexe B.

[1] JO L 344 du 27.12.2005, p. 15.
[2] JO L 84 du 23.3.2006, p. 14. Règlement modifié par le règlement (CE) nº 1043/2007 (JO L 239 du 12.9.2007, p. 50).
[3] JO L 373 du 31.12.1991, p. 4. Règlement modifié en dernier lieu par le règlement (CE) nº 1900/2006 du Parlement européen et du Conseil (JO L 377 du 27.12.2006, p. 177).

(11) Les autorités compétentes pakistanaises sont convenues de fournir, avant la reprise de l'exploitation, vers la Communauté, de chaque appareil concerné, y compris des appareils visés au considérant 8 du règlement (CE) nº 787/2007 de la Commission [1], un rapport d'inspection de sécurité de l'appareil, établi 72 heures au plus avant la mise en service prévue de l'appareil, aux autorités de l'État membre de l'aéroport de destination ainsi qu'à la Commission. À la réception du rapport, l'État membre concerné peut, le cas échéant, prendre les mesures appropriées conformément à l'article 6 du règlement (CE) nº 2111/2005. À l'arrivée, une inspection au sol complète de l'appareil doit être effectuée dans le cadre du programme SAFA, dont le rapport doit être transmis sans délai à la Commission qui le fera suivre aux autres États membres. Les États membres entendent vérifier systématiquement le respect effectif des normes de sécurité applicables en accordant la priorité aux inspections au sol à effectuer sur les appareils de ce transporteur.

Mahan Air

(12) À la suite de la transmission, par Mahan Air, d'un plan de mesures correctrices révisé et de documents afférents relatifs à la mise en œuvre de ce plan, et à la suite de l'approbation et de l'évaluation positive de ceux-ci par les autorités compétentes iraniennes, il y a suffisamment d'éléments permettant d'établir que le transporteur est en train d'appliquer les mesures correctrices visant à remédier aux défaillances qui ont conduit à l'inscrire sur la liste communautaire.

(13) Toutefois, malgré l'application de mesures correctrices dans le domaine de la maintenance et de l'ingénierie, il a été constaté de graves défaillances relativement au maintien de la navigabilité de certains appareils exploités dans la Communauté, qui ont conduit à entamer une procédure de suspension du certificat de navigabilité de ces appareils, et il a été établi la preuve de graves défaillances relativement aux exigences de maintenance. En outre, d'autres ajustements au plan de mesures correctrices, dans le domaine de l'exploitation, ont été jugés nécessaires et demandés en conséquence [2].

(14) Sur la base des critères communs, il est estimé que, à ce stade, Mahan Air 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. La Commission prend acte de la volonté des autorités compétentes iraniennes d'exercer davantage leurs responsabilités de surveillance en vue d'améliorer la sécurité, et de coopérer étroitement avec la Commission à cette fin.

[1] JO L 175 du 5.7.2007, p. 10.

[2] Lettre des services de la Commission adressée à Mahan Air le 19 octobre 2007 et transmise à l'organisation de l'aviation civile iranienne à la même date.

Ukrainian Mediterranean Airlines

(15) À la suite de la transmission, par Ukrainian Mediterranean Airlines, d'un plan de mesures correctrices révisé et de documents afférents relatifs à la mise en œuvre de ce plan, et à la suite de l'approbation et de l'évaluation de ceux-ci par les autorités compétentes ukrainiennes, il y a des éléments permettant d'établir que le transporteur est en train d'appliquer des mesures correctrices visant à remédier aux défaillances qui ont conduit à l'inscrire sur la liste communautaire. Les autorités compétentes ukrainiennes ont inspecté le transporteur et lui ont délivré un nouveau certificat de transporteur aérien valable douze mois et expirant le 15 octobre 2008. Néanmoins, d'après les informations transmises par les autorités compétentes ukrainiennes en date du 13 novembre 2007, celles-ci restent préoccupées par le fait que les responsables du transporteur aérien n'exercent pas un contrôle assez strict sur les défaillances récurrentes, et par la qualité des dossiers de préparation de vol. En outre, d'après les autorités compétentes ukrainiennes, la fréquence de ces constats ne leur permet pas de conclure à la fiabilité et à la pérennité des améliorations chez le transporteur en dépit de l'évolution positive. Enfin, les autorités compétentes ukrainiennes affirment que le transporteur «a besoin de beaucoup de ressources et de temps pour respecter les normes appropriées».

(16) Sur la base des critères communs, il est estimé que Ukrainian Mediterranean Airlines 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.

(17) La Commission prend acte de l'engagement des autorités compétentes ukrainiennes de renforcer la surveillance de ce transporteur en vue d'accélérer la mise en œuvre correcte du plan de mesures correctrices.

Hewa Bora Airways

(18) Depuis quatre mois, Hewa Bora Airways a cessé d'exploiter, dans la Communauté, l'appareil de type Boeing B-767-266ER, cons. Nº 23 178, et immatriculé 9Q-CJD qu'il a été autorisé à utiliser comme prévu par le règlement (CE) nº 235/2007. En revanche, il opère dans la Communauté en vertu d'un accord de location avec équipage (ACMI) conclu avec un transporteur aérien belge.

(19) Sur la base de ces informations, la Commission estime qu'il n'y a pas de changement dans le statut du transporteur et que l'appareil de type Boeing B-767-266ER, cons. Nº 23 178 doit continuer à figurer à l'annexe B.

Transporteurs aériens de Guinée équatoriale

(20) L'entreprise Cronos Airlines a informé la Commission qu'elle avait obtenu un certificat de transporteur aérien des autorités de Guinée équatoriale. Comme ce nouveau transporteur aérien a été certifié par les autorités de Guinée équatoriale qui ont démontré leur incapacité à assurer une surveillance adéquate de la sécurité, il doit figurer à l'annexe A.

(21) Les autorités de Guinée équatoriale ont fourni à la Commission des informations actualisées concernant l'activité des transporteurs certifiés par elles-mêmes. En particulier, ces autorités ont déclaré que Guinea Airways a cessé son activité. Toutefois, il n'y aucune preuve du retrait du certificat de transporteur aérien de ce transporteur. Par conséquent, ces informations faisant défaut, ce transporteur ne peut, pour l'instant, être retiré de l'annexe A.

Transporteurs aériens de la République kirghize

(22) Les autorités kirghizes ont fourni à la Commission des preuves du retrait du certificat de transporteur aérien de World Wing Aviation pour des raisons de sécurité. Comme ce transporteur, certifié en République kirghize, a en conséquence cessé son activité, il doit être retiré de l'annexe A.

Transporteurs aériens de la république d'Indonésie

(23) À l'invitation de la direction générale de l'aviation civile (DGAC) indonésienne, une équipe d'experts européens a effectué une mission d'enquête en Indonésie du 5 au 9 novembre 2007. Le rapport des experts montre que la DGAC a commencé, dès 2007, à appliquer des mesures correctrices visant à accroître sa capacité à mettre en œuvre et faire respecter les normes de sécurité applicables. La DGAC a indiqué que, en 2007, elle a entamé sa restructuration et accordé des pouvoirs accrus à ses inspecteurs. Cependant, le rapport montre aussi que les fonctions de surveillance de la sécurité des transporteurs certifiés n'ont pas pu être pleinement exercées au cours des dix premiers mois de 2007. À partir de janvier 2008, la DGAC entend disposer de ressources humaines et financières supplémentaires pour remplir ses obligations au titre de la convention de Chicago. La Commission prend acte de ce progrès et encourage vivement la DGAC à mettre en œuvre toutes les mesures correctrices présentées à la Commission. La Commission estime, néanmoins, que le stade actuel de mise en œuvre des mesures correctrices par la DGAC indonésienne ne permet pas encore de lever l'interdiction d'exploitation imposée à tous les transporteurs certifiés par cette autorité.

(24) Les autorités indonésiennes ont fourni à la Commission une liste actualisée des transporteurs détenteurs d'un certificat de transporteur aérien. Actuellement, les transporteurs aériens certifiés en Indonésie sont les suivants: Garuda Indonesia, Merpati Nusantara, Kartika Airlines, Mandala Airlines, Trigana Air Service (CTA 121-006 et 135-005), Metro Batavia, Pelita Air Service (CTA 121-008 et 135-001), Indonesia Air Asia, Lion Mentari Airlines, Wing Adabi Nusantara, Cardig Air, Riau Airlines, Trans Wisata Prima Aviation, Tri MG Intra Airlines (CTA 121-018 et 135-037), Ekspres Transportasi Antar Benua (CTA 121-019 et 135-032), Manunggal Air Service, Megantara Airlines, Sriwijaya Air, Adam Skyconnection Airlines, Travel Expres Airlines, Republic Expres Airlines, Airfast Indonesia, Travira Utama, Derazona Air Service, National Utility Helicopter, Deraya Air Taxi, Dirgantara Air Service, SMAC, Kura-Kura Aviation, Indonesia Air Transport, Gatari Air Service, Intan Angkasa Air Service, Air Pacific Utama, Transwisata Prima Aviation, Asco Nusa Air Transport, Pura Wisata Baruna, Panarbangan Angkasa Semesta, Asi Pujiastuti, Aviastar Mandiri, Dabi Air Nusantara, Balai Kalibrasi Fasilitas Penerbangan, Sampurna Air Nusantara, et Eastindo. La liste communautaire doit être mise à jour en conséquence et ces transporteurs doivent figurer à l'annexe A.

TAAG Angola Airlines

(25) Les autorités compétentes angolaises ont soumis à la Commission un nouveau plan de mesures correctrices visant à accroître leur capacité à mettre en œuvre et faire respecter les normes de sécurité applicables en ce qui concerne TAAG Angola Airlines, ainsi qu'à régler les questions de sécurité soulevées par l'OACI lors de l'audit USOAP de 2004.

(26) TAAG Angola Airlines a soumis à la Commission des informations sur les mesures correctrices appliquées pour remédier aux causes profondes des défaillances en matière de sécurité relevées lors des inspections au sol effectuées dans le cadre du programme SAFA, et révélant le caractère systémique desdites défaillances.

(27) La Commission salue les efforts déployés par le transporteur en vue de mettre en œuvre toutes les mesures requises pour respecter les normes de sécurité applicables, ainsi que la détermination à collaborer que le transporteur comme les autorités compétentes angolaises ont manifestée. Toutefois, la Commission estime que la décision de retirer TAAG Angola Airlines de la liste communautaire est, à ce stade, prématurée car il faut encore remédier à d'importantes défaillances en matière de sécurité, et que les autorités compétentes procèdent à la recertification du transporteur. La Commission réalisera une visite sur place de façon à vérifier la mise en œuvre complète des mesures correctrices que le transporteur est encore en train d'appliquer.

Transporteurs aériens d'Albanie

(28) Le 29 août 2007, l'autorité albanaise de l'aviation civile a soumis à la Commission un plan complet de mesures de rectification, en s'engageant à fournir à la Commission des rapports actualisés réguliers sur les progrès accomplis dans la mise en œuvre dudit plan.

(29) Le premier rapport actualisé, soumis par l'autorité albanaise de l'aviation civile le 5 novembre 2007, montre que les autorités compétentes albanaises ont progressé dans la mise en œuvre dudit plan de mesures et qu'elles entendent l'achever d'ici à la fin de 2008. Leur engagement à accroître leur capacité de surveillance de la sécurité aérienne a encore été corroboré par le rapport établi lors de la dernière mission d'évaluation effectuée en Albanie du 22 au 26 octobre 2007 dans le cadre de l'Espace aérien européen commun (EAEC).

(30) La Commission entend continuer à contrôler la mise en œuvre du plan de mesures de rectification à l'aide des rapports actualisés réguliers que les autorités albanaises sont convenues de soumettre. Les États membres entendent vérifier systématiquement le respect effectif des normes de sécurité applicables par des inspections au sol effectuées sur les appareils de ces transporteurs.

Transporteurs aériens de la république de Moldavie

(31) La Commission a examiné le plan de mesures correctrices des autorités compétentes moldaves qui a été soumis le 3 septembre 2007, et a pris acte de son état d'avancement. Le plan de mesures soumis propose des solutions durables pour le nombre actuel de transporteurs certifiés en république de Moldavie.

(32) La Commission estime donc que, aussi longtemps que le nombre de transporteurs faisant l'objet d'une surveillance réglementaire des autorités compétentes moldaves est maintenu au niveau actuel, les mesures prises par ces autorités suffisent pour rétablir leur capacité à exercer des responsabilités de surveillance conformément à la convention de Chicago. Afin de s'assurer que les mesures prévoient une solution durable concernant les défaillances préalablement recensées, la Commission entend continuer à contrôler la mise en œuvre du plan de mesures correctrices. Les États membres entendent vérifier systématiquement le respect effectif des normes de sécurité applicables en accordant la priorité aux inspections au sol à effectuer sur les appareils des transporteurs aériens certifiés par ces autorités, et transmettre sans délai les résultats de ces inspections à la Commission.

Transporteurs aériens de la fédération de Russie

(33) À la suite de discussions entre les autorités compétentes russes et la Commission et de la transmission des preuves de la vérification, par lesdites autorités, des mesures correctrices appliquées par les transporteurs aériens qui font l'objet de restrictions d'exploitation depuis le 23 juin 2007, les autorités compétentes russes ont décidé, le 26 novembre 2007, de modifier les restrictions d'exploitation imposées préalablement en vertu de leur décision du 23 juin 2007. Aussi, par cette décision, l'interdiction totale d'exploitation pesant sur les compagnies Kuban Airlines, Yakutia Airlines et Kavminvodyavia a-t-elle été levée.

(34) En vertu de la même décision, certains transporteurs aériens ne sont autorisés à exploiter dans la Communauté que des appareils spécifiques: ces transporteurs aériens sont les suivants: Krasnoyarsk Airlines: appareils Boeing-737 (EI-DNH/DNS/DNT/CBQ/CLZ/CLW), Boeing-757 (EI-DUA/DUD/DUC/DUE), Boeing-767 (EI-DMP/DMH), Tu-214 (RA-65508), Tu-154M (RA-85720); Ural Airlines: appareils A-320 (VP-BQY/BQZ), Tu-154M (RA-85807/85814/85833/85844); Gazpromavia: appareil Falcon-900 (RA-09000/09001/09006/09008); Atlant Soyuz: appareils Boeing-737 (VP-BBL/BBM), Tu-154M (RA-85709/85740); UTAir: appareils ATR-42 (VP-BCB/BCF/BPJ/BPK), Gulfstream IV (RA-10201/10202), Tu-154M (RA-85805/85808); Kavminvodyavia: appareils Tu-204 (RA-64022/64016), Tu-154M (RA-85715/85826/85746); Kuban Airlines: appareil Yak-42 (RA-42386/42367/42375); Air Company Yakutia: appareils Tu-154M (RA-85700/85794) et Boeing-757-200 (VP-BFI); Airlines 400: appareil Tu-204 (RA-64018/64020).

(35) En outre, conformément à la décision susmentionnée, les autorités compétentes russes ont imposé des restrictions d'exploitation concernant certains appareils des compagnies Orenburg Airlines — appareils Tu 154 (RA-85768) et B-737-400 (VP-BGQ); Air Company Tatarstan — appareils Tu-154 (RA 85101 et RA-85109); Air Company Sibir — appareil B-737-400 (VP-BTA); et Rossija — appareils Tu-154 (RA-85753 et RA-85835). Ces appareils ne peuvent pas être exploités dans la Communauté. En vertu de la même décision, les autorités compétentes russes présenteront à la Commission, d'ici au 20 février 2008, leur évaluation, après vérification, de l'exécution et de l'efficacité des mesures correctrices que les transporteurs ont entrepris d'appliquer avant cette date. Il est rappelé que tous les appareils construits dans l'ex-URSS, immatriculés en Russie et destinés à l'exploitation commerciale doivent satisfaire à l'exigence de la partie II, chapitre 3, volume 1 de l'annexe 16 de la convention de Chicago.

(36) La Commission prend acte de la décision des autorités compétentes russes, en particulier, du fait que les mesures qui y sont visées ne seront pas modifiées tant que les transporteurs aériens concernés n'auront pas remédié aux défaillances en matière de sécurité de façon satisfaisante pour les autorités compétentes russes et pour la Commission, et que toute modification de ces mesures ne peut être adoptée par les autorités compétentes russes qu'en coordination avec la Commission. Elle prend également acte du fait que tous les transporteurs aériens russes qui exploitent des services internationaux, notamment dans la Communauté, sont informés que, en cas d'inspection au sol donnant lieu à des constats d'irrégularité de catégorie 2 («significant») et de catégorie 3 («major»), les autorités russes imposeront des restrictions d'exploitation si les irrégularités ne sont pas dûment corrigées. Enfin, en vertu de leur décision, les autorités compétentes russes se sont engagées à soumettre à la Commission les résultats des inspections et contrôles qu'elles effectuent auprès des transporteurs aériens.

(37) La Commission prend acte de cette évolution et entend vérifier la réalité des mesures correctrices appliquées par les transporteurs aériens concernés avant la prochaine mise à jour du règlement (CE) nº 474/2006.

(38) Entre-temps, les États membres entendent vérifier systématiquement le respect effectif des normes de sécurité applicables en accordant la priorité aux inspections au sol à effectuer sur les appareils de ces transporteurs aériens, et transmettre sans délai les résultats de ces inspections à la Commission. La Commission doit transmettre ces résultats tous les mois aux autorités compétentes russes.

Transporteurs aériens de Bulgarie

(39) Comme prévu par le règlement (CE) nº 787/2007, les autorités compétentes bulgares ont notifié à la Commission la révocation du certificat de transporteur aérien de Vega Airlines, Bright Aviation, Scorpion Air et Air Sofia, la suspension du certificat de transporteur aérien d'Air Scorpio et les restrictions d'exploitation imposées aux appareils d'Heli Air qui ne sont pas dotés des équipements de sécurité obligatoires (EGPWS et TCAS) nécessaires pour assurer la sécurité des vols dans la Communauté.

(40) Les autorités compétentes bulgares ont soumis à la Commission des documents contenant des informations sur les mesures qu'elles ont prises après l'adoption des mesures visées aux considérants 38 et 39 du règlement (CE) nº 787/2007.

(41) Ainsi ces autorités ont notifié la suppression du registre bulgare de tous les appareils de type Antonov 12 des transporteurs aériens Scorpion Air, Bright Aviation Services et Vega Airlines. La même mesure a été prise en ce qui concerne les appareils du même type d'Air Sofia à l'exception d'un appareil dont le certificat de navigabilité expirait en juillet 2007 et qui sera supprimé du registre bulgare le 30 janvier 2008. En ce qui concerne Air Scorpio, l'entreprise exerce, après suspension de son certificat de transporteur aérien, des activités d'entraînement au vol et non commerciales.

(42) En ce qui concerne Heli Air, les autorités compétentes bulgares ont fait savoir que le transporteur sera en mesure d'exploiter tous les appareils de sa flotte de type LET L-410 dotés de tous les équipements de sécurité obligatoires (EGPWS et TCAS) et donc de garantir la sécurité d'exploitation dans la Communauté d'ici au 5 décembre 2007 au plus tard.

(43) La Commission prend acte de ces mesures et salue les efforts constants déployés par les autorités compétentes bulgares pour mieux exercer leurs responsabilités de surveillance. La Commission encourage les autorités compétentes bulgares à poursuivre leurs efforts dans ce sens. Elle continuera à superviser le processus avec l'aide de l'AESA et des États membres.

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

(44) 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 11 septembre 2007 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.

(45) 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) nº 474/2006 est modifié comme suit:

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

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

Article 2

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

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

Fait à Bruxelles, le 28 novembre 2007.

Par la Commission
Jacques BARROT
Vice-président

ANNEXE A

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

Nom de personne morale du transporteur aérien figurant sur son CTA (et raison sociale si elle diffère)	Numéro de certificat de transporteur aérien (CTA) ou numéro de la licence d'exploitation	Code OACI de la compagnie aérienne	État du transporteur
AIR KORYO	Inconnu	KOR	République populaire démocratique de Corée
AIR WEST CO. LTD	004/A	AWZ	Soudan
ARIANA AFGHAN AIRLINES	009	AFG	Afghanistan
MAHAN AIR	FS 105	IRM	République islamique d'Iran
SILVERBACK CARGO FREIGHTERS	Inconnu	VRB	Rwanda
TAAG ANGOLA AIRLINES	001	DTA	Angola
UKRAINIAN MEDITERRANEAN AIRLINES	164	UKM	Ukraine
VOLARE AVIATION ENTREPRISE	143	VRE	Ukraine
Tous les transporteurs aériens certifiés par les autorités responsables de la surveillance réglementaire de la république démocratique du Congo (RDC), à savoir:		—	République démocratique du Congo (RDC)
AFRICA ONE	409/CAB/MIN/TC/0114/2006	CFR	République démocratique du Congo (RDC)
AFRICAN AIR SERVICES COMMUTER SPRL	409/CAB/MIN/TC/0005/2007	Inconnu	République démocratique du Congo (RDC)
AIGLE AVIATION	409/CAB/MIN/TC/0042/2006	Inconnu	République démocratique du Congo (RDC)
AIR BENI	409/CAB/MIN/TC/0019/2005	Inconnu	République démocratique du Congo (RDC)
AIR BOYOMA	409/CAB/MIN/TC/0049/2006	Inconnu	République démocratique du Congo (RDC)
AIR INFINI	409/CAB/MIN/TC/006/2006	Inconnu	République démocratique du Congo (RDC)
AIR KASAI	409/CAB/MIN/TC/0118/2006	Inconnu	République démocratique du Congo (RDC)
AIR NAVETTE	409/CAB/MIN/TC/015/2005	Inconnu	République démocratique du Congo (RDC)
AIR TROPIQUES S.P.R.L.	409/CAB/MIN/TC/0107/2006	Inconnu	République démocratique du Congo (RDC)

[1] Les transporteurs aériens figurant à l'annexe A peuvent être autorisés à exercer des droits de trafic en affrétant des appareils 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
BEL GLOB AIRLINES	409/CAB/MIN/TC/0073/2006	Inconnu	République démocratique du Congo (RDC)
BLUE AIRLINES	409/CAB/MIN/TC/0109/2006	BUL	République démocratique du Congo (RDC)
BRAVO AIR CONGO	409/CAB/MIN/TC/0090/2006	Inconnu	République démocratique du Congo (RDC)
BUSINESS AVIATION S.P.R.L.	409/CAB/MIN/TC/0117/2006	Inconnu	République démocratique du Congo (RDC)
BUTEMBO AIRLINES	409/CAB/MIN/TC/0056/2006	Inconnu	République démocratique du Congo (RDC)
CARGO BULL AVIATION	409/CAB/MIN/TC/0106/2006	Inconnu	République démocratique du Congo (RDC)
CETRACA AVIATION SERVICE	409/CAB/MIN/TC/037/2005	CER	République démocratique du Congo (RDC)
CHC STELLAVIA	409/CAB/MIN/TC/0050/2006	Inconnu	République démocratique du Congo (RDC)
COMAIR	409/CAB/MIN/TC/0057/2006	Inconnu	République démocratique du Congo (RDC)
COMPAGNIE AFRICAINE D'AVIATION (CAA)	409/CAB/MIN/TC/0111/2006	Inconnu	République démocratique du Congo (RDC)
DOREN AIR CONGO	409/CAB/MIN/TC/0054/2006	Inconnu	République démocratique du Congo (RDC)
EL SAM AIRLIFT	409/CAB/MIN/TC/0002/2007	Inconnu	République démocratique du Congo (RDC)
ESPACE AVIATION SERVICE	409/CAB/MIN/TC/0003/2007	Inconnu	République démocratique du Congo (RDC)
FILAIR	409/CAB/MIN/TC/0008/2007	Inconnu	République démocratique du Congo (RDC)
FREE AIRLINES	409/CAB/MIN/TC/0047/2006	Inconnu	République démocratique du Congo (RDC)
GALAXY INCORPORATION	409/CAB/MIN/TC/0078/2006	Inconnu	République démocratique du Congo (RDC)
GOMA EXPRESS	409/CAB/MIN/TC/0051/2006	Inconnu	République démocratique du Congo (RDC)
GOMAIR	409/CAB/MIN/TC/0023/2005	Inconnu	République démocratique du Congo (RDC)

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
GREAT LAKE BUSINESS COMPANY	409/CAB/MIN/TC/0048/2006	Inconnu	République démocratique du Congo (RDC)
I.T.A.B. — INTERNATIONAL TRANS AIR BUSINESS	409/CAB/MIN/TC/0022/2005	Inconnu	République démocratique du Congo (RDC)
KATANGA AIRWAYS	409/CAB/MIN/TC/0088/2006	Inconnu	République démocratique du Congo (RDC)
KIVU AIR	409/CAB/MIN/TC/0044/2006	Inconnu	République démocratique du Congo (RDC)
LIGNES AÉRIENNES CONGOLAISES	Signature ministérielle (ordonnance 78/205)	LCG	République démocratique du Congo (RDC)
MALU AVIATION	409/CAB/MIN/TC/0113/2006	Inconnu	République démocratique du Congo (RDC)
MALILA AIRLIFT	409/CAB/MIN/TC/0112/2006	MLC	République démocratique du Congo (RDC)
MANGO AIRLINES	409/CAB/MIN/TC/0007/2007	Inconnu	République démocratique du Congo (RDC)
PIVA AIRLINES	409/CAB/MIN/TC/0001/2007	Inconnu	République démocratique du Congo (RDC)
RWAKABIKA BUSHI EXPRESS	409/CAB/MIN/TC/0052/2006	Inconnu	République démocratique du Congo (RDC)
SAFARI LOGISTICS SPRL	409/CAB/MIN/TC/0076/2006	Inconnu	République démocratique du Congo (RDC)
SAFE AIR COMPANY	409/CAB/MIN/TC/0004/2007	Inconnu	République démocratique du Congo (RDC)
SERVICES AIR	409/CAB/MIN/TC/0115/2006	Inconnu	République démocratique du Congo (RDC)
SUN AIR SERVICES	409/CAB/MIN/TC/0077/2006	Inconnu	République démocratique du Congo (RDC)
TEMBO AIR SERVICES	409/CAB/MIN/TC/0089/2006	Inconnu	République démocratique du Congo (RDC)
THOM'S AIRWAYS	409/CAB/MIN/TC/0009/2007	Inconnu	République démocratique du Congo (RDC)
TMK AIR COMMUTER	409/CAB/MIN/TC/020/2005	Inconnu	République démocratique du Congo (RDC)
TRACEP CONGO	409/CAB/MIN/TC/0055/2006	Inconnu	République démocratique du Congo (RDC)

Nom de personne morale du transporteur aérien figurant sur son CTA (et raison sociale si elle diffère)	Numéro de certificat de transporteur aérien (CTA) ou numéro de la licence d'exploitation	Code OACI de la compagnie aérienne	État du transporteur
TRANS AIR CARGO SERVICE	409/CAB/MIN/TC/0110/2006	Inconnu	République démocratique du Congo (RDC)
TRANSPORTS AERIENS CONGOLAIS (TRACO)	409/CAB/MIN/TC/0105/2006	Inconnu	République démocratique du Congo (RDC)
VIRUNGA AIR CHARTER	409/CAB/MIN/TC/018/2005	Inconnu	République démocratique du Congo (RDC)
WIMBI DIRA AIRWAYS	409/CAB/MIN/TC/0116/2006	WDA	République démocratique du Congo (RDC)
ZAABU INTERNATIONAL	409/CAB/MIN/TC/0046/2006	Inconnu	République démocratique du Congo (RDC)
Tous les transporteurs aériens certifiés par les autorités responsables de la surveillance réglementaire de Guinée équatoriale, à savoir:			Guinée équatoriale
CRONOS AIRLINES	Inconnu	Inconnu	Guinée équatoriale
EUROGUINEANA DE AVIACION Y TRANSPORTES	2006/001/MTTCT/DGAC/SOPS	EUG	Guinée équatoriale
GENERAL WORK AVIACION	002/ANAC	Non disponible	Guinée équatoriale
GETRA — GUINEA ECUATORIAL DE TRANSPORTES AEREOS	739	GET	Guinée équatoriale
GUINEA AIRWAYS	738	Non disponible	Guinée équatoriale
UTAGE — UNION DE TRANSPORT AEREO DE GUINEA ECUATORIAL	737	UTG	Guinée équatoriale
Tous les transporteurs aériens certifiés par les autorités responsables de la surveillance réglementaire d'Indonésie, à savoir:			Indonésie
ADAM SKY CONNECTION AIRLINES	121-036	DHI	Indonésie
AIR PACIFIC UTAMA	135-020	Inconnu	Indonésie
AIRFAST INDONESIA	135-002	AFE	Indonésie
ASCO NUSA AIR TRANSPORT	135-022	Inconnu	Indonésie
ASI PUDJIASTUTI	135-028	Inconnu	Indonésie
AVIASTAR MANDIRI	135-029	Inconnu	Indonésie
BALAI KALIBRASI FASITAS PENERBANGAN	135-031	Inconnu	Indonésie
CARDIG AIR	121-013	Inconnu	Indonésie
DABI AIR NUSANTARA	135-030	Inconnu	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
DERAYA AIR TAXI	135-013	DRY	Indonésie
DERAZONA AIR SERVICE	135-010	Inconnu	Indonésie
DIRGANTARA AIR SERVICE	135-014	DIR	Indonésie
EASTINDO	135-038	Inconnu	Indonésie
EKSPRES TRANSPORTASI ANTAR BENUA	121-019	Inconnu	Indonésie
EKSPRES TRANSPORTASI ANTAR BENUA	135-032	Inconnu	Indonésie
GARUDA INDONESIA	121-001	GIA	Indonésie
GATARI AIR SERVICE	135-018	GHS	Indonésie
INDONESIA AIR ASIA	121-009	AWQ	Indonésie
INDONESIA AIR TRANSPORT	135-017	IDA	Indonésie
INTAN ANGKASA AIR SERVICE	135-019	Inconnu	Indonésie
KARTIKA AIRLINES	121-003	KAE	Indonésie
KURA-KURA AVIATION	135-016	Inconnu	Indonésie
LION MENTARI ARILINES	121-010	LNI	Indonésie
MANDALA AIRLINES	121-005	MDL	Indonésie
MANUNGGAL AIR SERVICE	121-020	Inconnu	Indonésie
MEGANTARA AIRLINES	121-025	Inconnu	Indonésie
MERPATI NUSANTARA	121-002	MNA	Indonésie
METRO BATAVIA	121-007	BTV	Indonésie
NATIONAL UTILITY HELICOPTER	135-011	Inconnu	Indonésie
PELITA AIR SERVICE	121-008	PAS	Indonésie
PELITA AIR SERVICE	135-001	PAS	Indonésie
PENERBANGAN ANGKASA SEMESTA	135-026	Inconnu	Indonésie
PURA WISATA BARUNA	135-025	Inconnu	Indonésie
REPUBLIC EXPRES AIRLINES	121-040	RPH	Indonésie
RIAU AIRLINES	121-016	RIU	Indonésie
SAMPURNA AIR NUSANTARA	135-036	Inconnu	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
SMAC	135-015	SMC	Indonésie
SRIWIJAYA AIR	121-035	SJY	Indonésie
TRANS WISATA PRIMA AVIATION	121-017	Inconnu	Indonésie
TRANSWISATA PRIMA AVIATION	135-021	Inconnu	Indonésie
TRAVEL EXPRES AIRLINES	121-038	XAR	Indonésie
TRAVIRA UTAMA	135-009	Inconnu	Indonésie
TRI MG INTRA AIRLINES	121-018	TMG	Indonésie
TRI MG INTRA AIRLINES	135-037	TMG	Indonésie
TRIGANA AIR SERVICE	121-006	TGN	Indonésie
TRIGANA AIR SERVICE	135-005	TGN	Indonésie
WING ABADI NUSANTARA	121-012	WON	Indonésie
Tous les transporteurs aériens certifiés par les autorités responsables de la surveillance réglementaire de la République kirghize, à savoir:		—	République kirghize
AIR CENTRAL ASIA	34	AAT	République kirghize
AIR MANAS	17	MBB	République kirghize
ASIA ALPHA AIRWAYS	32	SAL	République kirghize
AVIA TRAFFIC COMPANY	23	AVJ	République kirghize
BISTAIR-FEZ BISHKEK	08	BSC	République kirghize
BOTIR AVIA	10	BTR	République kirghize
CLICK AIRWAYS	11	CGK	République kirghize
DAMES	20	DAM	République kirghize
EASTOK AVIA	15	Inconnu	République kirghize
ESEN AIR	2	ESD	République kirghize
GALAXY AIR	12	GAL	République kirghize
GOLDEN RULE AIRLINES	22	GRS	République kirghize
INTAL AVIA	27	INL	République kirghize
ITEK AIR	04	IKA	République kirghize
KYRGYZ TRANS AVIA	31	KTC	République kirghize
KYRGYZSTAN	03	LYN	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
KYRGYZSTAN AIRLINES	01	KGA	République kirghize
MAX AVIA	33	MAI	République kirghize
OHS AVIA	09	OSH	République kirghize
S GROUP AVIATION	6	Inconnu	République kirghize
SKY GATE INTERNATIONAL AVIATION	14	SGD	République kirghize
SKY WAY AIR	21	SAB	République kirghize
TENIR AIRLINES	26	TEB	République kirghize
TRAST AERO	05	TSJ	République kirghize
Tous les transporteurs aériens certifiés par les autorités responsables de la surveillance réglementaire du Liberia	—	—	Liberia
Tous les transporteurs aériens certifiés par les autorités responsables de la surveillance réglementaire de Sierra Leone, à savoir:	—	—	Sierra Leone
AIR RUM, LTD	Inconnu	RUM	Sierra Leone
BELLVIEW AIRLINES (S/L) LTD	Inconnu	BVU	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 responsables de la surveillance réglementaire du Swaziland, 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'appareil	Numéros d'immatriculation et, si possible, numéros de série	État d'immatriculation
AIR BANGLADESH	17	BGD	Bangladesh	B747-269B	S2-ADT	Bangladesh
AIR SERVICE COMORES	06-819/TA-15/ DGACM	KMD	Comores	Toute la flotte sauf: LET 410 UVP	Toute la flotte sauf: D6-CAM (851336)	Comores
HEWA BORA AIRWAYS (HBA)	409/CAB/MIN/TC/ 0108/2006	ALX	République démocratique du Congo (RDC)	Toute la flotte sauf: B-767-266 ER	Toute la flotte sauf: 9Q-CJD (cons. N° 23 178)	République démocratique du Congo (RDC)

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