Ce document constitue un outil de documentation et n'engage pas la responsabilité des institutions

►**B**

RÈGLEMENT (CE) Nº 474/2006 DE LA COMMISSION

du 22 mars 2006

établissant 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 du Parlement européen et du Conseil

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

(JO L 84 du 23.3.2006, p. 14)

Modifié par:

		Journal officiel		
		n°	page	date
►**M1**	Règlement (CE) nº 910/2006 de la Commission du 20 juin 2006	L 168	16	21.6.2006
►**M2**	Règlement (CE) nº 1543/2006 de la Commission du 12 octobre 2006	L 283	27	14.10.2006
►**M3**	Règlement (CE) nº 235/2007 de la Commission du 5 mars 2007	L 66	3	6.3.2007
►**M4**	Règlement (CE) nº 787/2007 de la Commission du 4 juillet 2007	L 175	10	5.7.2007
►**M5**	Règlement (CE) nº 1043/2007 de la Commission du 11 septembre 2007	L 239	50	12.9.2007
►**M6**	Règlement (CE) nº 1400/2007 de la Commission du 28 novembre 2007	L 311	12	29.11.2007
►**M7**	Règlement (CE) nº 331/2008 de la Commission du 11 avril 2008	L 102	3	12.4.2008
►**M8**	Règlement (CE) nº 715/2008 de la Commission du 24 juillet 2008	L 197	36	25.7.2008
►**M9**	Règlement (CE) nº 1131/2008 de la Commission du 14 novembre 2008	L 306	47	15.11.2008
►**M10**	Règlement (CE) nº 298/2009 de la Commission du 8 avril 2009	L 95	16	9.4.2009
►**M11**	Règlement (CE) nº 619/2009 de la Commission du 13 juillet 2009	L 182	4	15.7.2009
►**M12**	Règlement (CE) nº 1144/2009 de la Commission du 26 novembre 2009	L 312	16	27.11.2009
►**M13**	Règlement (UE) nº 273/2010 de la Commission au 30 mars 2010	L 84	25	31.3.2010
►**M14**	Règlement (UE) nº 590/2010 de la Commission du 5 juillet 2010	L 170	9	6.7.2010
►**M15**	Règlement (UE) nº 791/2010 de la Commission du 6 septembre 2010	L 237	10	8.9.2010
►**M16**	Règlement (UE) nº 1071/2010 de la Commission du 22 novembre 2010	L 306	44	23.11.2010
►**M17**	Règlement d'exécution (UE) nº 390/2011 de la Commission du 19 avril 2011	L 104	10	20.4.2011
►**M18**	Règlement d'exécution (UE) nº 1197/2011 de la Commission du 21 novembre 2011	L 303	14	22.11.2011
►**M19**	Règlement d'exécution (UE) nº 295/2012 de la Commission du 3 avril 2012	L 98	13	4.4.2012
►**M20**	Règlement d'exécution (UE) nº 1146/2012 de la Commission du 3 décembre 2012	L 333	7	5.12.2012

▼B

RÈGLEMENT (CE) Nº 474/2006 DE LA COMMISSION

du 22 mars 2006

établissant 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 du Parlement européen et du Conseil

(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 3,

considérant ce qui suit:

(1) Le chapitre II du règlement (CE) nº 2111/2005 (ci-après dénommé «règlement de base») établit les procédures pour l'établissement de la liste communautaire des transporteurs aériens qui font l'objet d'une interdiction d'exploitation dans la Communauté, et les procédures autorisant les États membres, dans certaines circonstances, à adopter des mesures exceptionnelles imposant des interdictions d'exploitation sur leur territoire.

(2) Conformément à l'article 3, paragraphe 3 du règlement de base, chaque État membre communique à la Commission l'identité des transporteurs aériens qui font l'objet d'une interdiction d'exploitation sur son territoire ainsi que les raisons qui ont conduit au prononcé de cette interdiction, et toute autre information pertinente.

(3) La Commission a informé tous les transporteurs aériens concernés directement ou, lorsque cela n'était pas possible, par l'intermédiaire des autorités chargées de leur surveillance réglementaire, en indiquant les considérations et faits essentiels qui devraient former la base d'une décision leur imposant une interdiction d'exploitation dans la Communauté.

(4) Conformément à l'article 7 du règlement de base, la Commission a donné aux transporteurs aériens concernés la possibilité de consulter les documents fournis par les États membres, de soumettre des observations écrites et de présenter oralement leur défense à la Commission dans un délai de dix jours ouvrables ainsi qu'au comité de la sécurité aérienne [2].

(5) Les critères communs retenus lors de l'examen d'une interdiction d'exploitation pour des motifs de sécurité au niveau communautaire sont exposés dans l'annexe du règlement de base.

---

[1] JO L 344 du 27.12.2005, p. 15.

[2] Établi par l'article 12 du 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 (JO L 373 du 31.12.1991, p. 4).

▼B

Air Bangladesh

(6) Il existe des informations avérées prouvant de graves manquements en matière de sécurité de la part du transporteur Air Bangladesh en ce qui concerne un aéronef de sa flotte. Ces manquements graves ont été décelés lors d'inspections au sol effectuées par l'Allemagne dans le cadre du programme SAFA ([1]).

(7) Air Bangladesh n'a pas donné de réponse adéquate et rapide à la suite d'une enquête menée par l'autorité de l'aviation civile de l'Allemagne concernant la sécurité de son exploitation, et a ainsi fait preuve d'un manque de transparence ou de communication attesté par l'absence de réponse aux lettres envoyées par cet État membre. À ce jour, l'Allemagne n'a pas eu la possibilité de vérifier s'il avait été remédié aux manquements en matière de sécurité.

(8) Les autorités du Bangladesh compétentes pour la surveillance réglementaire d'Air Bangladesh n'ont pas exercé une surveillance adéquate d'un aéronef particulier utilisé par ce transporteur conformément aux obligations qui leur incombent en vertu de la convention de Chicago.

(9) Pour ces motifs, sur la base des critères communs, il est estimé qu'Air Bangladesh doit être soumis à une stricte restriction d'exploitation et figurer dans l'annexe B.

Air Koryo

(10) Il existe des informations avérées prouvant de graves manquements en matière de sécurité de la part du transporteur Air Koryo. Ces manquements graves ont été décelés par la France et l'Allemagne lors d'inspections au sol effectuées dans le cadre du programme SAFA ([2]).

(11) Une incapacité persistante de la part d'Air Koryo à remédier à des manquements déjà signalés auparavant par la France, a été décelée lors d'autres inspections au sol effectuées dans le cadre du programme SAFA ([3]).

(12) Des informations étayées relatives à un grave incident communiquées par la France révèlent des manquements systémiques latents en matière de sécurité de la part d'Air Koryo.

(13) Air Koryo a manifesté un manque de capacité de traiter ces manquements en matière de sécurité.

(14) Air Koryo n'a pas donné de réponse adéquate et rapide 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 transparence ou de communication attesté par l'absence de toute réponse à une demande de cet État membre.

(15) Le plan de mesures correctives présenté par Air Koryo en réponse à une demande de la France n'était ni adéquat ni suffisant pour remédier aux sérieux manquements en matière de sécurité qui avaient été décelés.

([1]) LBA-D-2005-0003
LBA-D-2005-0004
LBA-D-2005-0004

([2]) DGAC/F 2000-210
Pas de n° de référence pour une autre inspection effectuée par l'Allemagne dans le cadre du programme SAFA.

([3]) DGAC/F-2000-895

▼B

(16) Les autorités du Bangladesh compétentes pour la surveillance réglementaire d'Air Koryo n'ont pas exercé une surveillance adéquate de ce transporteur conforme aux obligations qui leur incombent en vertu de la convention de Chicago.

(17) Pour ces motifs, sur la base des critères communs, Air Koryo est jugé ne pas respecter les normes de sécurité applicables.

Ariana Afghan Airlines

(18) Il existe des informations avérées prouvant de graves manquements en matière de sécurité en ce qui concerne certains aéronefs exploités par Ariana Afghan Airlines. Ces manquements graves ont été décelés par l'Allemagne lors d'inspections au sol effectuées dans le cadre du programme SAFA ([1]).

(19) Ariana Afghan Airlines a manifesté un manque de capacité de traiter ces manquements en matière de sécurité.

(20) Ariana Afghan Airlines n'a pas donné de réponse adéquate et rapide à la suite d'une enquête menée par l'autorité de l'aviation civile de l'Allemagne 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.

(21) Les autorités compétentes de l'Afghanistan, où les aéronefs utilisés par le transporteur aérien sont immatriculés, n'ont pas exercé une surveillance totalement adéquate des aéronefs utilisés par Air Bangladesh, conforme aux obligations qui leur incombent en vertu de la convention de Chicago.

(22) Pour ces motifs, sur la base des critères communs, il est estimé que le transporteur aérien Ariana Afghan ne respecte pas les normes de sécurité applicables sur les aéronefs qu'il exploite, à l'exception de l'A310 immatriculé F-GYYY, qui est enregistré en France et est soumis à la surveillance des autorités françaises.

BGB Air

(23) Il existe des informations avérées prouvant de graves manquements en matière de sécurité de la part du transporteur BGB Air. Ces manquements graves ont été décelés par l'Italie lors d'inspections au sol effectuées dans le cadre du programme SAFA ([2]).

(24) BGB Air a manifesté un manque de capacité ou de volonté de traiter des manquements en matière de sécurité attesté par le fait que ce transporteur a soumis une autoévaluation au regard des normes de l'OACI sur la base de la liste de contrôle des exploitants étrangers (Foreign Operator Check List) fournie par l'Italie, qui s'est révélée non conforme avec les résultats des inspections SAFA qui ont été effectuée ultérieurement.

(25) BGB Air n'a pas donné de réponse adéquate et rapide 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 transparence ou de communication attesté par l'absence de réponse à des lettres qui lui ont été adressée par cet État membre.

([1]) LBA-D-2004-269
LBA-D-2004-341
LBA-D-2004-374
LBA-D-2004-597

([2]) ENAC-IT-2005-237

▼B

(26) Il n'existe aucune preuve témoignant de la mise en œuvre d'un plan de mesures correctives présenté par BGB Air pour remédier aux sérieux manquements en matière de sécurité en réponse à la demande de l'Italie.

(27) Les autorités du Kazakhstan compétentes en matière de surveillance réglementaire de BGB Air n'ont pas coopéré pleinement avec l'autorité de l'aviation civile de l'Italie lorsque des craintes ont été émises concernant la sécurité d'exploitation de BGB Air, transporteur aérien certifié dans cet État, comme en témoigne l'absence de réponse aux lettres envoyées par cet État membre.

(28) Pour ces motifs, sur la base des critères communs, il est estimé que BGB Air ne respecte pas les normes de sécurité applicables.

Buraq Air

(29) Il existe des informations avérées prouvant de graves manquements en matière de sécurité de la part du transporteur Buraq Air en ce qui concerne ses activités de fret. Ces manquements graves ont été décelés par la Suède et les Pays-Bas lors d'inspections au sol effectuées dans le cadre du programme SAFA ([1]).

(30) Buraq Air n'a pas donné de réponse adéquate et rapide à la suite d'une enquête menée par l'autorité de l'aviation civile de l'Allemagne concernant la sécurité de son exploitation dans le domaine du fret, et a ainsi fait preuve d'un manque de transparence ou de communication attestée par l'absence de réponse aux lettres envoyées par cet État membre.

(31) Les autorités de la Lybie compétentes pour la surveillance réglementaire de Buraq Air n'ont pas exercé une surveillance adéquate des opérations de fret effectuées par ce transporteur conforme aux obligations qui leur incombent en vertu de la convention de Chicago.

(32) Pour ces motifs, sur la base des critères communs, il est estimé que Buraq Air doit être soumis à de strictes restrictions d'exploitation et figurer dans l'annexe B.

Air Service Comores

(33) Il existe des informations avérées prouvant de graves manquements en matière de sécurité de la part du transporteur Air Service Comores. Ces manquements graves ont été décelés par la France lors d'une inspection au sol effectuée dans le cadre du programme SAFA ([2]).

(34) Il n'existe aucune preuve témoignant de la mise en œuvre d'un plan de mesures correctives présenté par Air Service Comores pour remédier aux sérieux manquements décelés en matière de sécurité en réponse à la demande de la France.

(35) Les autorités compétentes pour la surveillance réglementaire à exercer sur Air Service Comores ont fait preuve d'un manque de capacité de traiter les manquements en matière de sécurité.

(36) Les autorités des Comores compétentes en matière de surveillance réglementaire n'ont pas coopéré en temps utile avec l'autorité de l'aviation civile de la France lorsque des craintes ont été émises concernant la sécurité d'exploitation d'un transporteur licencié ou certifié dans cet État.

([1]) LFV-S-2004-2004-52
CAA-NL-2005-47
([2]) DGAC/F-2005-1222

▼B

(37) Pour ces motifs, sur la base des critères communs, il est estimé que Air Service Comores ne respecte pas les normes de sécurité applicables.

GST Aero Air Company

(38) Il existe des informations avérées prouvant de graves manquements en matière de sécurité de la part du transporteur GST Aero Air Company. Ces manquements graves ont été décelés par l'Italie lors d'inspections au sol effectuées dans le cadre du programme SAFA ([1]).

(39) GST Aero Air Company a manifesté un manque de capacité ou de volonté de traiter les manquements en matière de sécurité.

(40) GST Aero Air Company n'a pas donné de réponse adéquate et rapide 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 transparence ou de communication attesté par l'absence de réponse aux lettres envoyées par cet État membre.

(41) Il n'existe aucune preuve témoignant de la mise en œuvre d'un plan de mesures correctives adéquat présenté par GST Aero Air Company pour remédier aux sérieux manquements en matière de sécurité en réponse à la demande de l'Italie.

(42) Les autorités du Kazakhstan compétentes en matière de surveillance réglementaire de GST Aero Air Company n'ont pas coopéré pleinement avec l'autorité de l'aviation civile de l'Italie lorsque des craintes ont été émises concernant la sécurité d'exploitation d'un transporteur aérien licencié ou certifié dans cet État, comme en témoigne la réponse sommaire aux lettres envoyées par cet État membre.

(43) Pour ces motifs, sur la base des critères communs, il est estimé que GST Aero Air Company ne respecte pas les normes de sécurité applicables.

Phoenix Aviation

(44) Les autorités du Kirghizstan compétentes en matière de surveillance ont démontré une capacité insuffisante de mettre en œuvre et de faire respecter les normes de sécurité applicables eu égard au transporteur Phoenix Aviation. Alors que le certificat d'opérateur aérien de Phoenix Aviation a été délivré par le Kirghizstan, il existe des éléments de preuve indiquant que cette compagnie a son établissement principal dans les Émirats arabes unis, ce qui est contraire aux exigences de l'annexe 6 de la convention de Chicago. Le rapport factuel du «US National Transportation Safety Board ([2])» sur un accident concernant le vol 904 de la Kam Air, qui était exploité par Phoenix Aviation, indique que Phoenix Aviation a son siège social dans les Émirats arabes unis.

(45) Pour ces motifs, sur la base des critères communs, il est estimé que Phoenix Aviation ne respecte pas les normes de sécurité applicables.

([1]) ENAC-IT-2005-170
ENAC-IT-2005-370

([2]) Factual Aviation Report, USA-National Transportation Safety Board, 2 March 2005, (NTSB ID: DCA05RA033).

▼B

Phuket Airlines

(46) Il existe des informations avérées prouvant de graves manquements en matière de sécurité de la part du transporteur Phuket Airlines. Ces manquements graves ont été décelés par le Royaume-Uni et les Pays-Bas lors d'inspections au sol effectuées dans le cadre du programme SAFA ([1]).

(47) Phuket Airlines a manifesté un manque de capacité de traiter en temps utile et convenablement ces manquements en matière de sécurité.

(48) Les autorités de Thaïlande compétentes en matière de surveillance réglementaire n'ont pas coopéré pleinement avec l'autorité de l'aviation civile des Pays-Bas lorsque des craintes ont été émises concernant la sécurité d'exploitation de Phuket Airlines, transporteur aérien certifié dans cet État, comme en témoigne l'absence de réponse au courrier de cet État membre.

(49) Pour ces motifs, sur la base des critères communs, il est estimé que Phuket Airlines ne respecte pas les normes de sécurité applicables.

Reem Air

(50) Il existe des informations avérées prouvant de graves manquements en matière de sécurité de la part du transporteur Reem Air. Ces manquements graves ont été décelés dans un premier temps par les Pays-Bas lors d'inspections au sol effectuées dans le cadre du programme SAFA ([2]).

(51) L'incapacité persistante de Reem Air de remédier aux manquements a été confirmée par les Pays-Bas lors des inspections au sol effectuées ultérieurement sur un aéronef particulier dans le cadre du programme SAFA ([3]).

(52) Reem Air a manifesté un manque de capacité ou de volonté de traiter les manquements en matière de sécurité.

(53) Reem Air n'a pas donné de réponse adéquate et rapide à la suite d'une enquête menée par l'autorité de l'aviation civile des Pays-Bas concernant la sécurité de son exploitation, et a ainsi fait preuve d'un manque de transparence ou de communication attesté par l'absence de réponse au courrier de cet État membre.

([1]) CAA-UK-2005-40
CAA-UK-2005-41
CAA-UK-2005-42
CAA-UK-2005-46
CAA-UK-2005-47
CAA-UK-2005-48
CAA-NL-2005-49
CAA-NL-2005-51
CAA-NL-2005-54
CAA-NL-2005-55
CAA-NL-2005-56

([2]) CAA-NL-2005-119
CAA-NL-2005-122
CAA-NL-2005-128
CAA-NL-2005-171
CAA-NL-2005-176
CAA-NL-2005-177
CAA-NL-2005-191
CAA-NL-2005-195
CAA-NL-2005-196

([3]) CAA-NL-2005-230
CAA-NL-2005-234
CAA-NL-2005-235

▼B

(54) Il n'existe aucune preuve témoignant de la mise en œuvre d'un plan de mesures correctives présenté par Reem Air pour remédier aux sérieux manquements décelés en matière de sécurité en réponse à la demande des Pays-Bas.

(55) Les autorités du Kirghizstan compétentes pour la surveillance réglementaire de Reem Air n'ont pas exercé une surveillance adéquate des opérations de fret effectuées par ce transporteur conforme aux obligations qui leur incombent en vertu de la convention de Chicago, comme en témoigne la persistance de manquements graves en matière de sécurité. En outre, les informations fournies par Reem Air à la Commission au cours de l'audition qui a été accordée à cette compagnie prouvent qu'alors que le certificat d'opérateur aérien de Reem Air a été délivré par le Kirghizstan, cette compagnie a son établissement principal dans les Émirats arabes unis, ce qui est contraire aux exigences de l'annexe 6 de la convention de Chicago.

(56) Pour ces motifs, sur la base des critères communs, il est estimé que Reem Air ne respecte pas les normes de sécurité applicables.

Silverback Cargo Freighters

(57) Il existe des informations avérées prouvant de graves manquements en matière de sécurité de la part du transporteur Silverback Cargo Freighters. Ces manquements graves ont été décelés par la Belgique lors d'une inspection au sol effectuée dans le cadre du programme SAFA ([1]).

(58) Silverback Cargo Freighters, qui assure aussi l'entretien (vérifications A&B) de ses propres aéronefs, n'a pas donné de réponse adéquate et rapide à la suite d'une enquête menée par l'autorité de l'aviation civile de cet État membre concernant la sécurité de son exploitation, et a ainsi fait preuve d'un manque de transparence ou de communication attesté par l'absence d'une réponse pertinente aux demandes formulées par cet État membre.

(59) Pour ces motifs, sur la base des critères communs, il est estimé que Silverback Cargo Freighters ne respecte pas les normes de sécurité applicables.

Transporteurs aériens de la République démocratique du Congo

(60) En dépit de leurs efforts, les autorités de la République démocratique du Congo (RDC) compétentes en matière de surveillance réglementaire ont des difficultés persistantes à mettre en œuvre et faire respecter les normes de sécurité applicables, comme en témoigne le rapport succinct d'audit de la direction de l'aviation civile de la République démocratique du Congo réalisé dans le cadre du programme universel d'évaluation de la surveillance de la sécurité (USOAP) de l'OACI (Kinshasa, 11-18 juin 2001). On constate, en particulier, qu'aucun système n'est en place pour la certification des opérateurs aériens.

(61) Les autorités de la RDC compétentes en matière de surveillance réglementaire ont par conséquent fait preuve d'un manque de capacité d'effectuer une surveillance adéquate en matière de sécurité.

(62) Une interdiction d'exploitation est prononcée à l'encontre de Central Air Express en raison de manquements prouvés au regard des normes internationales de sécurité, et du manque de coopération de ce transporteur avec un État membre.

([1]) BCAA-2005-36

▼B

(63) La Belgique ([1]) et Hewa Bora Airways (HBA) ont fourni des informations montrant que, dans le cas de HBA, les manquements observés dans le passé par les autorités belges ont été corrigés dans une large mesure pour certains aéronefs. La Belgique a en outre informé la Commission qu'elle entendait soumettre HBA à des inspections au sol systématiques. En conséquence, il est estimé que ce transporteur aérien doit être autorisé à poursuivre ses activités actuelles.

(64) Pour ces motifs, sur la base des critères communs, il est estimé que tous les transporteurs aériens certifiés dans la République démocratique du Congo (RDC) doivent être inscrit dans la liste de l'annexe A, à l'exception de Hewa Bora Airways (HBA), qui doit figurer dans l'annexe B.

Transporteurs aériens de la Guinée équatoriale

(65) Les autorités de la Guinée équatoriale compétentes en matière de surveillance réglementaire n'ont pas coopéré pleinement avec l'autorité de l'aviation civile du Royaume-Uni lorsque des craintes ont été émises concernant la sécurité d'exploitation des transporteurs licencié ou certifié dans cet État. Le Royaume-Uni a envoyé une lettre au directeur général de l'aviation civile de la Guinée équatoriale en date du 27 mars 2002 ([2]) pour demander des éclaircissements sur les points suivants:

— augmentation importante du nombre d'aéronefs enregistrés en Guinée équatoriale et allusions au fait que le bureau d'immatriculation des aéronefs ou un organisme similaire pourrait gérer le registre;

— le fait que plusieurs transporteurs détenteurs d'un certificat de transporteur aérien émis par la Guinée équatoriale n'aient pas leur établissement principal en Guinée équatoriale.

Cette lettre indiquait également au directeur général de l'aviation civile que le Royaume-Uni ne serait pas en mesure d'autoriser encore des compagnies aériennes de la Guinée équatoriale à effectuer des vols commerciaux vers son territoire aussi longtemps que les autorités britanniques ne seraient pas assurées que ces compagnies aériennes font l'objet d'une surveillance satisfaisante. La Guinée équatoriale n'a pas répondu à cette lettre.

(66) Les autorités compétentes de la Guinée équatoriale en matière de surveillance réglementaire ont démontré une capacité insuffisante de mettre en œuvre et de faire respecter les normes de sécurité applicables, comme en témoignent les audits et plans de mesures correctives s'y rapportant établis dans le cadre du programme universel d'évaluation de la surveillance de la sécurité de l'OACI. La Guinée équatoriale a fait l'objet d'un tel audit du programme universel d'évaluation de la surveillance de la sécurité (audit USOAP) en mai 2001, et il ressort du rapport d'audit ([3]) que la direction générale de l'aviation civile n'avait pas, au moment de l'audit, la capacité d'exercer une surveillance adéquate de ses compagnies aériennes et d'assurer qu'elles étaient exploitées conformément aux normes de l'OACI. L'audit a notamment décelé les manquements suivants:

([1]) Inspection au sol effectuée dans le cadre du programme SAFA par les autorités de la Belgique le 11 mars 2006 à Bruxelles.

([2]) Courrier entre le ministère britannique des transports et le DGAC de la Guinée équatoriale sur le registre des aéronefs de la Guinée équatoriale (27 mars 2002).

([3]) ICAO-USOAP Summary Report — Audit of the Directorate of Civil Aviation of the Republic of Equatorial Guinea (Malabo, 14-18 May 2001).

▼B

— absence d'un organisme capable d'exercer des activités de surveillance en matière de sécurité, en particulier par un manque de personnel spécialisé dans les domaines de l'octroi des licences, de l'exploitation des aéronefs ou de la navigabilité;

— incapacité de déterminer le nombre d'aéronefs dans le registre ou le nombre de certificats de navigabilité valides émis;

— non-établissement d'un système structuré pour la certification et la supervision des transporteurs aériens;

— non-adoption de règles pour les opérations aéronautiques;

— pas de surveillance exercée sur les transporteurs autorisés;

— aucun système mis en place pour assurer l'accomplissement des tâches fondamentales d'une agence d'inspection de la navigabilité.

En outre, la direction générale de l'aviation civile de la Guinée équatoriale n'a jusqu'à présent soumis aucun plan d'action à l'OACI pour remédier aux manquements décelés par l'audit ([1]), et de ce fait il n'y a pas eu de mission de suivi de l'audit.

(67) Les autorités de la Guinée équatoriale compétentes en matière de surveillance réglementaire ont démontré une capacité insuffisante de mettre en œuvre de à faire respecter les normes de sécurité applicables conformément aux obligations qui leur sont imposées par la convention de Chicago. En fait, certains transporteurs détenteurs d'un certificat de transporteur aérien émis par la Guinée équatoriale n'ont pas leur établissement principal en Guinée équatoriale, ce qui est contraire aux exigences de l'annexe 6 de la convention de Chicago ([2]).

(68) Les autorités (de la Guinée équatoriale) compétentes en matière de surveillance réglementaire des transporteurs énumérés ci-après ont fait preuve d'un manque de capacité d'effectuer une surveillance adéquate en matière de sécurité des transporteurs suivants: Air Consul SA, Avirex Guinée Equatoriale, COAGE — Compagnie Aeree de Guinée Equatorial, Ecuato Guineana de Aviación, Ecuatorial Cargo, GEASA — Guinea Ecuatorial Airlines SA, GETRA — Guinea Ecuatorial de Transportes Aéreos, Jetline Inc., King Transavia Cargo, Prompt Air GE SA, UTAGE — Unión de Transporte Aéreo de Guinea Ecuatorial.

(69) Pour ces motifs, sur la base des critères communs, il est estimé que tous les transporteurs certifiés en Guinée équatoriale doivent être soumis à une interdiction d'exploitation et être inscrits dans l'annexe A.

Transporteurs aériens du Libéria

(70) Il existe des informations avérées prouvant de graves manquements en matière de sécurité de la part du transporteur International Air Services, certifié au Libéria. Ces manquements ont été décelés par la France lors d'inspections au sol effectuées dans le cadre du programme SAFA ([3]).

([1]) Document de travail C-WP/12471 du Conseil de l'OACI.
([2]) Correspondence between the UK Department of Transport and ECAC on the «Issue of Aircraft Documentation by Non-Approved Companies» (6 August 2003).
([3]) DGAC/F-2004 n^{os} 315, 316

▼B

(71) Les autorités compétentes en matière de surveillance réglementaire pour le Libéria n'ont pas coopéré pleinement avec l'autorité de l'aviation civile du Royaume-Uni lorsqu'elles ont été informées des manquements graves en matière de sécurité décelés lors d'une inspection au sol d'un aéronef immatriculé au Libéria effectuée par l'autorité de l'aviation civile du Royaume-Uni le 5 mars 1996 ([1]). Des craintes concernant la sécurité d'exploitation des transporteurs licenciés ou certifiés au Libéria ont été émises peu de temps après lorsque, le 12 mars 1996, la direction de l'aviation civile du Libéria a été informée par la l'autorité de l'aviation civile du Royaume-Uni que toutes les demandes d'autorisation d'exploitation pour des vols commerciaux vers le Royaume-Uni effectués par des aéronefs immatriculés au Libéria seraient rejetées jusqu'à ce que les autorités libériennes puissent démontrer l'existence d'un système réglementaire effectif permettant de garantir la navigabilité des aéronefs figurant dans le registre libérien. Aucune réponse n'a été reçue des autorités libériennes. De même, les autorités libériennes n'ont pas coopéré pleinement avec l'autorité de l'aviation civile de la France lorsque cet État membre a émis des craintes concernant la sécurité d'exploitation d'un transporteur aérien licencié ou certifié au Libéria.

(72) Les autorités libériennes compétentes en matière de surveillance ont démontré une capacité insuffisante de mettre en œuvre et de faire respecter les normes de sécurité applicables. Le gouvernement du Libéria lui-même a admis en 1996 ([2]) qu'il n'était pas capable de continuer d'assurer le contrôle réglementaire des aéronefs immatriculés au Libéria à cause de la guerre civile. Bien qu'un accord de paix global ait été signé en 2003 et que les Nations unies et le gouvernement national de transition du Libéria mettent lentement des mesures en place pour renforcer la sécurité, il est toujours peu probable que la capacité du gouvernement de gérer son registre dans les règles se soit améliorée depuis 1996. L'OACI n'a pas encore effectué un audit USOAP du Libéria en raison de la situation sur le plan de la sécurité.

(73) Les autorités du Libéria compétentes en matière de surveillance réglementaire des transporteurs énumérés ci-après ont fait preuve d'un manque de capacité d'effectuer une surveillance adéquate en matière de sécurité desdits transporteurs, à savoir: International Air Services Inc., Satgur Air Transport Corp., Weasua Air Transport Co. Ltd.

(74) Pour ces motifs, sur la base des critères communs, il est estimé que tous les transporteurs certifiés au Libéria doivent être soumis à une interdiction d'exploitation et être inscrits dans l'annexe A.

Transporteurs aériens de la Sierra Leone

(75) Il existe des informations avérées prouvant de graves manquements en matière de sécurité de la part du transporteur Air Universal Ltd. Ces manquements graves ont été décelés par la Suède lors d'une inspection au sol effectuée dans le cadre du programme SAFA ([3]).

([1]) UK-CAA Regulation Group — Aircraft Survey Report, 5 March 1996 (Office code: 223).

([2]) Échange de lettres entre le ministère des transports libérien et la direction générale de l'aviation civile du Royaume-Uni sur l'incapacité, à cause de la guerre civile, d'assurer le contrôle réglementaire des aéronefs immatriculés au Libéria, du 28 août 1996.

([3]) LFV-S-04-0037

▼B

(76) Les autorités compétentes en matière de surveillance réglementaire pour la Sierra Leone n'ont pas coopéré pleinement avec l'autorité de l'aviation civile de la Suède lorsque des craintes ont été émises concernant la sécurité d'exploitation d'Air Universal Ltd, transporteur aérien certifié dans cet État, comme en témoigne l'absence de réponse dudit État aux lettres envoyées par cet État membre.

(77) L'autorisation d'exploitation ou le permis technique d'un transporteur relevant de la surveillance de la Sierra Leone ont précédemment été refusés ou annulés par le Royaume-Uni.

(78) Alors que le certificat d'opérateur aérien d'Air Universal Ltd a été délivré par la Sierra Leone, il est avéré que cette compagnie a son établissement principal en Jordanie, ce qui est contraire aux exigences de l'annexe 6 de la convention de Chicago.

(79) Les autorités de la Sierra Leone compétentes pour la surveillance réglementaire d'Air Universal Ltd n'ont pas exercé une surveillance adéquate de ce transporteur conforme aux obligations qui leur incombent en vertu de la convention de Chicago.

(80) Pour ces motifs, sur la base des critères communs, il est estimé qu'Air Universal Ltd ne respecte pas les normes de sécurité applicables.

(81) Il existe des informations avérées prouvant de graves manquements en matière de sécurité de la part des transporteurs certifiés en Sierra Leone. Ces manquements graves ont été décelés par trois États membres — le Royaume-Uni, Malte et la Suède — lors d'inspections au sol effectuées dans le cadre du programme SAFA ([1]).

(82) Les autorités compétentes en matière de surveillance réglementaire pour la Sierra Leone n'ont pas coopéré pleinement avec les autorités de l'aviation civile de la Suède et de Malte lorsque des doutes ont été émis concernant la sécurité d'exploitation d'Air Universal Ltd, transporteur aérien certifié dans cet État, comme en témoigne l'absence de réponse dudit État aux lettres envoyées par cet État membre.

(83) Les autorités de la Sierra Leone compétentes en matière de surveillance réglementaire ont démontré une capacité insuffisante de mettre en œuvre et de faire respecter les normes de sécurité applicables conformément aux obligations qui leur sont imposées par la convention de Chicago. La Sierra Leone ne dispose pas d'un système approprié pour superviser ses transporteurs ou les aéronefs, et n'ont ni les capacités techniques ni les ressources pour effectuer une telle tâche. Certains transporteurs détenteurs d'un certificat d'opérateur aérien émis par la Sierra Leone n'ont pas leur établissement principal en Sierra Leone, ce qui est contraire aux exigences de l'annexe 6 de la convention de Chicago.

([1]) CAA-UK-2003-103
CAA-UK-2003-111
CAA-UK-2003-136
CAA-UK-2003-198
CAA-MA-2003-4
LFV-S-2004-37

▼B

(84) Le plan de mesures correctives présenté par la Sierra Leone est jugé inapproprié (ou insuffisant) pour remédier aux sérieux manquements en matière de sécurité qui ont été décelés. L'autorité de l'aviation civile de la Sierra Leone a engagé une société privée, International Aviation Surveyors (IAS), pour conduire certaines activités de surveillance en son nom. Cependant, les arrangements conclus entre les deux parties dans un protocole d'accord ([1]) ne constituent pas un système approprié de surveillance des aéronefs figurant dans le registre de la Sierra Leone. En particulier:

— Les aéronefs/compagnies visées par le protocole d'accord n'étaient pas basés en Sierra Leone, et le personnel de IAS n'était basé ni en Sierra Leone, ni dans le pays d'établissement des compagnies aériennes.

— IAS ne semblait avoir aucun pouvoir de coercition.

— IAS avait la responsabilité des inspections de routine des compagnies aériennes concernées mais le niveau des activités d'inspection n'était pas précisé.

— Le protocole d'accord établissait une relation contractuelle entre IAS et les compagnies aériennes concernées.

— Le protocole d'accord ne semblait pas traiter de manière adéquate la surveillance des opérations aériennes.

(85) Les autorités de la Sierra Leone compétentes en matière de surveillance réglementaire des transporteurs énumérés ci-après ont fait preuve d'un manque de capacité d'effectuer une surveillance adéquate en matière de sécurité desdits transporteurs, à savoir: Aerolift Co. Ltd, Afrik Air Links, Air Leone Ltd, Air Rum Ltd, Air Salone, Ltd, Air Universal Ltd, Destiny Air Services Ltd, First Line Air (SL) Ltd, Heavylift Cargo, Paramount Airlines, Ltd, Star Air Ltd, Teebah Airways, West Coast Airways Ltd.

(86) Pour ces motifs, sur la base des critères communs, il est estimé que tous les transporteurs certifiés en Sierra Leone doivent être soumis à une interdiction d'exploitation et être inscrits dans l'annexe A.

Transporteurs aériens du Swaziland

(87) Il existe des informations avérées prouvant de graves manquements en matière de sécurité de la part du transporteur aérien Jet Africa, certifié au Swaziland. Ces manquements ont été décelés par les Pays Bas lors d'une inspection au sol effectuée dans le cadre du programme SAFA ([2]).

(88) Jet Africa n'a pas donné de réponse adéquate et rapide à la suite d'une enquête menée par l'autorité de l'aviation civile des Pays-Bas concernant la sécurité de son exploitation, et a ainsi fait preuve d'un manque de transparence ou de communication attesté par l'absence de réponse au courrier de cet État membre.

(89) Il n'existe aucune preuve de l'existence d'un plan de mesures correctives présenté par Jet Africa pour remédier aux sérieux manquements en matière de sécurité en réponse à la demande des Pays-Bas.

([1]) Memorandum of Understanding between DCA Sierra Leone and 'FAST International Aviation Surveyors on the inspection, surveillance and provision of regulatory services to extra-regional air operators (IAS/SL DCA MOA 201101).

([2]) CAA/NL-2004-98

▼B

(90) Les autorités du Swaziland compétentes en matière de surveillance réglementaire ont démontré une capacité insuffisante de mettre en œuvre et de faire respecter les normes de sécurité applicables, comme cela a été démontré, en particulier, par un audit USOAP effectué en mars 1999. Dans ses conclusions, le rapport d'audit ([1]) indiquait qu'au moment de l'audit, le Swaziland n'était pas capable d'assumer des responsabilités liées à la surveillance en matière de sécurité de ses compagnies aériennes et de son registre des aéronefs. Il indiquait aussi qu'il n'était pas possible de déterminer le nombre effectif des aéronefs inscrits dans le registre parce que celui-ci n'était pas convenablement tenu à jour. L'équipe qui a réalisé l'audit n'a pas non plus été en mesure de déterminer le nombre effectif des licences du personnel émises par le Swaziland qui étaient encore valides, les dossiers n'étant pas tenus à jour. Il n'y a pas eu de mission de suivi de l'audit USOAP parce que le Swaziland n'a donné aucune information à l'OACI sur les progrès réalisés dans la mise en œuvre du plan d'action pour répondre aux conclusions de l'audit.

(91) Les autorités du Swaziland compétentes en matière de surveillance réglementaire des transporteurs énumérés ci-après ont fait preuve d'un manque de capacité d'effectuer une surveillance adéquate en matière de sécurité desdits transporteurs, à savoir: Aero Africa (Pty) Ltd, African International Airways (Pty) Ltd, Airlink Swaziland Ltd, Northeast Airlines (Pty) Ltd, Scan Air Charter Ltd, Swazi express Airways, Jet Africa.

(92) Pour ces motifs, sur la base des critères communs, il est estimé que tous les transporteurs certifiés au Swaziland doivent être soumis à une interdiction d'exploitation et être inscrits dans l'annexe A.

Considérations générales concernant les transporteurs figurant dans la liste

(93) Comme cela ne compromettrait pas la sécurité, tous les transporteurs aériens susmentionnés peuvent être autorisés à exercer des droits de trafic en affrétant un aéronef avec équipage appartenant à un transporteur aérien qui ne fait pas l'objet d'une interdiction d'exploitation, pour autant que les normes de sécurité applicables soient respectées.

(94) La liste communautaire doit être mise à jour régulièrement et aussi tôt qu'il le faut, afin de tenir compte de l'évolution des conditions de sécurité relatives aux transporteurs concernés et sur la base de nouveaux éléments témoignant de la mise en œuvre de mesures correctives.

Transporteurs aériens ne figurant pas dans la liste

(95) Compte tenu des éléments de preuve fournis par Tuninter et les autorités tunisiennes compétentes en matière de surveillance réglementaire et de la confirmation fournie par l'Italie, il est estimé qu'il est dûment prouvé que le transporteur aérien précité a remédié aux manquements en matière de sécurité qui avaient été observés lors de deux inspections sur place effectuées par les autorités italiennes.

([1]) ICAO-USOAP Summary Report — Audit of the Directorate of Civil Aviation of Swaziland, (Mbabane, 9-12 March 1999).

▼B

(96) Sur la base des informations fournies par l'Allemagne, il est estimé qu'il n'existe plus de preuve étayée du manque de capacité ou de volonté des autorités du Tadjikistan compétentes en matière de surveillance réglementaire des transporteurs aériens certifiés dans cet État.

(97) Sur la base des informations fournies par la Belgique montrant qu'il a été totalement remédié aux manquements qui avaient conduit ce pays à prononcer une interdiction d'exploitation sur son territoire à l'encontre d'I.C.T.T.P.W. et de South Airlines, il est estimé qu'il n'existe plus de preuve étayée de manquements graves et persistants en matière de sécurité de la part de ces transporteurs aériens.

(98) Sur la base des informations fournies par l'Allemagne montrant que l'aéronef particulier qui avait conduit à imposer une restriction d'exploitation au transporteur Atlant Soyouz ne fait plus partie de la flotte de ce transporteur, il est estimé qu'il n'existe plus de preuve étayée de manquements graves et persistants en matière de sécurité de la part dudit transporteur.

(99) Sur la base des informations disponibles au stade actuel, il est estimé qu'il n'existe pas de preuve étayée de manquements graves non corrigés en matière de sécurité de la part d'Air Mauritanie. Il est toutefois nécessaire de poursuivre l'évaluation de la capacité des autorités de la Mauritanie compétentes en matière de surveillance réglementaire de ce transporteur aérien. À cette fin, une évaluation des autorités de la Mauritanie compétentes en matière de surveillance réglementaire de ce transporteur aérien et des entreprises relevant de sa responsabilité doit être effectuée dans 2 mois sous la conduite de la Commission avec l'aide des autorités de tout État membre intéressé.

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

A ARRÊTÉ LE PRÉSENT RÈGLEMENT:

Article premier

Objet

Le présent règlement établit la liste communautaire des transporteurs aériens qui font l'objet d'une interdiction d'exploitation dans la Communauté, visée au chapitre II du règlement de base.

Article 2

Interdictions d'exploitation

1. Les transporteurs aériens énuméré à l'annexe A font l'objet d'une interdiction d'exploitation générale dans la Communauté.

2. Les transporteurs aériens énumérés à l'annexe B font l'objet de restrictions d'exploitation dans la Communauté. Les restrictions d'exploitation consistent en une interdiction d'utiliser l'aéronef particulier ou les types d'aéronef mentionnés à l'annexe B.

▼B

Article 3

Application effective

Les États membres informent la Commission des mesures prises conformément à l'article 3, paragraphe 1 du règlement de base pour faire appliquer, sur leur territoire, les interdictions d'exploitation figurant dans la liste communautaire à l'encontre des transporteurs qui font l'objet de ces interdictions.

Article 4

Entrée en vigueur

Le présent règlement entre en vigueur le premier 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.

▼M20

ANNEX A

LIST OF AIR CARRIERS OF WHICH ALL OPERATIONS ARE SUBJECT TO A BAN WITHIN THE EU [1]

Name of the legal entity of the air carrier as indicated on its AOC (and its trading name, if different)	Air Operator Certificate (AOC) Number or Operating Licence Number	ICAO airline designation number	State of the Operator
BLUE WING AIRLINES	SRBWA-01/2002	BWI	Suriname
CONSORCIO VENEZOLANO DE INDUSTRIAS AERONAUTICAS Y SERVICIOS AEREOS, S.A. «CONVIASA»	VCV-DB-10	VCV	Bolivarian Republic of Venezuela
MERIDIAN AIRWAYS LTD	AOC 023	MAG	Republic of Ghana
All air carriers certified by the authorities with responsibility for regulatory oversight of Afghanistan, including			**Islamic Republic of Afghanistan**
ARIANA AFGHAN AIRLINES	AOC 009	AFG	Islamic Republic of Afghanistan
KAM AIR	AOC 001	KMF	Islamic Republic of Afghanistan
PAMIR AIRLINES	Unknown	PIR	Islamic Republic of Afghanistan
SAFI AIRWAYS	AOC 181	SFW	Islamic Republic of Afghanistan
All air carriers certified by the authorities with responsibility for regulatory oversight of Angola, with the exception of TAAG Angola Airlines put in Annex B, including			**Republic of Angola**
AEROJET	AO 008-01/11	Unknown	Republic of Angola
AIR26	AO 003-01/11-DCD	DCD	Republic of Angola
Air Gicango	009	Unknown	Republic of Angola
AIR JET	AO 006-01/11-MBC	MBC	Republic of Angola
AIR NAVE	017	Unknown	Republic of Angola
ANGOLA AIR SERVICES	006	Unknown	Republic of Angola
Diexim	007	Unknown	Republic of Angola
FLY540	AO 004-01 FLYA	Unknown	Republic of Angola
GIRA GLOBO	008	GGL	Republic of Angola
HELIANG	010	Unknown	Republic of Angola
HELIMALONGO	AO 005-01/11	Unknown	Republic of Angola
MAVEWA	016	Unknown	Republic of Angola

[1] Air carriers listed in Annex A could be permitted to exercise traffic rights by using wet-leased aircraft of an air carrier which is not subject to an operating ban, provided that the relevant safety standards are complied with.

▼M20

Name of the legal entity of the air carrier as indicated on its AOC (and its trading name, if different)	Air Operator Certificate (AOC) Number or Operating Licence Number	ICAO airline designation number	State of the Operator
SONAIR	AO 002-01/10-SOR	SOR	Republic of Angola
All air carriers certified by the authorities with responsibility for regulatory oversight of Benin, including			**Republic of Benin**
AERO BENIN	PEA No 014/ MDCTTTATP-PR/ ANAC/DEA/SCS	AEB	Republic of Benin
AFRICA AIRWAYS	Unknown	AFF	Republic of Benin
ALAFIA JET	PEA No 014/ANAC/ MDCTTTATP-PR/ DEA/SCS	N/A	Republic of Benin
BENIN GOLF AIR	PEA No 012/MDCTTP-PR/ANAC/DEA/SCS.	BGL	Republic of Benin
BENIN LITTORAL AIRWAYS	PEA No 013/ MDCTTTATP-PR/ ANAC/DEA/SCS.	LTL	Republic of Benin
COTAIR	PEA No 015/ MDCTTTATP-PR/ ANAC/DEA/SCS.	COB	Republic of Benin
ROYAL AIR	PEA No 11/ANAC/ MDCTTP-PR/DEA/SCS	BNR	Republic of Benin
TRANS AIR BENIN	PEA No 016/ MDCTTTATP-PR/ ANAC/DEA/SCS	TNB	Republic of Benin
All air carriers certified by the authorities with responsibility for regulatory oversight of the Republic of Congo, including			**Republic of Congo**
AERO SERVICE	RAC06-002	RSR	Republic of Congo
CANADIAN AIRWAYS CONGO	RAC06-012	Unknown	Republic of Congo
EMERAUDE	RAC06-008	Unknown	Republic of Congo
EQUAFLIGHT SERVICES	RAC 06-003	EKA	Republic of Congo
EQUAJET	RAC06-007	Unknown	Republic of Congo
EQUATORIAL CONGO AIRLINES S.A.	RAC 06-014	Unknown	Republic of Congo
MISTRAL AVIATION	RAC06-011	Unknown	Republic of Congo
TRANS AIR CONGO	RAC 06-001	Unknown	Republic of Congo
All air carriers certified by the authorities with responsibility for regulatory oversight of Democratic Republic of Congo (DRC), including			**Democratic Republic of Congo (RDC)**
AFRICAN AIR SERVICE COMMUTER	104/CAB/MIN/TVC/ 2012	Unknown	Democratic Republic of Congo (RDC)
AIR FAST CONGO	409/CAB/MIN/TVC/ 0039/2010	Unknown	Democratic Republic of Congo (RDC)

▼**M20**

Name of the legal entity of the air carrier as indicated on its AOC (and its trading name, if different)	Air Operator Certificate (AOC) Number or Operating Licence Number	ICAO airline designation number	State of the Operator
AIR KASAI	409/CAB/MIN/TVC/ 0053/2010	Unknown	Democratic Republic of Congo (RDC)
AIR KATANGA	409/CAB/MIN/TVC/ 0056/2010	Unknown	Democratic Republic of Congo (RDC)
AIR TROPIQUES	409/CAB/MIN/TVC/ 00625/2010	Unknown	Democratic Republic of Congo (RDC)
BLUE AIRLINES	106/CAB/MIN/TVC/ 2012	BUL	Democratic Republic of Congo (RDC)
BRAVO AIR CONGO	409/CAB/MIN/TC/ 0090/2006	BRV	Democratic Republic of Congo (RDC)
BUSINESS AVIATION	409/CAB/MIN/TVC/ 048/09	ABB	Democratic Republic of Congo (RDC)
BUSY BEE CONGO	409/CAB/MIN/TVC/ 0064/2010	Unknown	Democratic Republic of Congo (RDC)
CETRACA AVIATION SERVICE	105/CAB/MIN/TVC/ 2012	CER	Democratic Republic of Congo (RDC)
CHC STELLAVIA	409/CAB/MIN/TC/ 0050/2006	Unknown	Democratic Republic of Congo (RDC)
CONGO EXPRESS	409/CAB/MIN/TVC/ 083/2009	EXY	Democratic Republic of Congo (RDC)
COMPAGNIE AFRICAINE D'AVIATION (CAA)	409/CAB/MIN/TVC/ 0050/2010	CAA	Democratic Republic of Congo (RDC)
DOREN AIR CONGO	102/CAB/MIN/TVC/ 2012	Unknown	Democratic Republic of Congo (RDC)
ENTREPRISE WORLD AIRWAYS (EWA)	409/CAB/MIN/TVC/ 003/08	EWS	Democratic Republic of Congo (RDC)
FilaIR	409/CAB/MIN/TVC/ 037/08	FIL	Democratic Republic of Congo (RDC)
FLY CONGO	409/CAB/MIN/TVC/ 0126/2012	Unknown	Democratic Republic of Congo (RDC)
GALAXY KAVATSI	409/CAB/MIN/TVC/ 027/08	Unknown	Democratic Republic of Congo (RDC)
GILEMBE AIR SOUTENANCE (GISAIR)	409/CAB/MIN/TVC/ 053/09	Unknown	Democratic Republic of Congo (RDC)
GOMA EXPRESS	409/CAB/MIN/TC/ 0051/2011	Unknown	Democratic Republic of Congo (RDC)
GOMAIR	409/CAB/MIN/TVC/ 011/2011	Unknown	Democratic Republic of Congo (RDC)
HEWA BORA AIRWAYS (HBA)	409/CAB/MIN/TVC/ 038/08	ALX	Democratic Republic of Congo (RDC)
International Trans Air Business (ITAB)	409/CAB/MIN/TVC/ 0065/2010	Unknown	Democratic Republic of Congo (RDC)
JET CONGO AIRWAYS	Unknown	Unknown	Democratic Republic of Congo (RDC)
KATANGA EXPRESS	409/CAB/MIN/TVC/ 0083/2010	Unknown	Democratic Republic of Congo (RDC)

▼M20

Name of the legal entity of the air carrier as indicated on its AOC (and its trading name, if different)	Air Operator Certificate (AOC) Number or Operating Licence Number	ICAO airline designation number	State of the Operator
KATANGA WINGS	409/CAB/MIN/TVC/0092/2011	Unknown	Democratic Republic of Congo (RDC)
KIN AVIA	409/CAB/MIN/TVC/0059/2010	Unknown	Democratic Republic of Congo (RDC)
KORONGO AIRLINES	409/CAB/MIN/TVC/001/2011	Unknown	Democratic Republic of Congo (RDC)
Lignes Aériennes Congolaises (LAC)	Ministerial signature (ordonnance No 78/205)	LCG	Democratic Republic of Congo (RDC)
MALU AVIATION	098/CAB/MIN/TVC/2012	Unknown	Democratic Republic of Congo (RDC)
MANGO AIRLINES	409/CAB/MIN/TVC/009/2011	Unknown	Democratic Republic of Congo (RDC)
MANGO AVIATION	409/CAB/MIN/TVC/034/08	Unknown	Democratic Republic of Congo (RDC)
SAFE AIR COMPANY	409/CAB/MIN/TVC/025/08	Unknown	Democratic Republic of Congo (RDC)
SERVICES AIR	103/CAB/MIN/TVC/2012	Unknown	Democratic Republic of Congo (RDC)
STELLAR AIRWAYS	AAC/DG/DTA/TM/787/2011	Unknown	Democratic Republic of Congo (RDC)
SWALA AVIATION	409/CAB/MIN/TVC/0084/2010	Unknown	Democratic Republic of Congo (RDC)
TMK AIR COMMUTER	409/CAB/MIN/TVC/044/09	Unknown	Democratic Republic of Congo (RDC)
TRACEP CONGO/TRACEP CONGO AVIATION	409/CAB/MIN/TVC/0085/2010	Unknown	Democratic Republic of Congo (RDC)
TRANS AIR CARGO SERVICES	409/CAB/MIN/TVC/073/2011	Unknown	Democratic Republic of Congo (RDC)
WILL AIRLIFT	409/CAB/MIN/TVC/0247/2011	Unknown	Democratic Republic of Congo (RDC)
WIMBI DIRA AIRWAYS	409/CAB/MIN/TVC/039/08	WDA	Democratic Republic of Congo (RDC)
ZAABU INTERNATIONAL	409/CAB/MIN/TVC/049/09	Unknown	Democratic Republic of Congo (RDC)
All air carriers certified by the authorities with responsibility for regulatory oversight of Djibouti, including			**Djibouti**
DAALLO AIRLINES	Unknown	DAO	Djibouti
All air carriers certified by the authorities with responsibility for regulatory oversight of Equatorial Guinea, including			**Equatorial Guinea**
Cronos AIRLINES	2011/0004/MTTCT/DGAC/SOPS	Unknown	Equatorial Guinea
CEIBA INTERCONTINENTAL	2011/0001/MTTCT/DGAC/SOPS	CEL	Equatorial Guinea
Punto Azul	2012/0006/MTTCT/DGAC/SOPS	Unknown	Equatorial Guinea

▼M20

Name of the legal entity of the air carrier as indicated on its AOC (and its trading name, if different)	Air Operator Certificate (AOC) Number or Operating Licence Number	ICAO airline designation number	State of the Operator
TANGO AIRWAYS	Unknown	Unknown	Equatorial Guinea
All air carriers certified by the authorities with responsibility for regulatory oversight of Eritrea, including			**Eritrea**
ERITREAN AIRLINES	AOC No 004	ERT	Eritrea
NASAIR ERITREA	AOC No 005	NAS	Eritrea
All air carriers certified by the authorities with responsibility for regulatory oversight of Indonesia, with the exception of Garuda Indonesia, Airfast Indonesia, Mandala Airlines, EkspresTransportasiAntarbenua, Indonesia Air Asia and Metro Batavia, including			**Republic of Indonesia**
AIR BORN INDONESIA	135-055	Unknown	Republic of Indonesia
AIR PACIFIC UTAMA	135-020	Unknown	Republic of Indonesia
ALFA TRANS DIRGANTATA	135-012	Unknown	Republic of Indonesia
ANGKASA SUPER SERVICES	135-050	Unknown	Republic of Indonesia
ASCO NUSA AIR	135-022	Unknown	Republic of Indonesia
ASI PUDJIASTUTI	135-028	Unknown	Republic of Indonesia
AVIASTAR MANDIRI	135-029	Unknown	Republic of Indonesia
CITILINK INDONESIA	121-046	Unknown	Republic of Indonesia
DABI AIR NUSANTARA	135-030	Unknown	Republic of Indonesia
DERAYA AIR TAXI	135-013	DRY	Republic of Indonesia
DERAZONA AIR SERVICE	135-010	DRZ	Republic of Indonesia
DIRGANTARA AIR SERVICE	135-014	DIR	Republic of Indonesia
EASTINDO	135-038	Unknown	Republic of Indonesia
Enggang Air Service	135-045'	Unknown	Republic of Indonesia
Ersa Eastern Aviation	135-047	Unknown	Republic of Indonesia
GATARI AIR SERVICE	135-018	GHS	Republic of Indonesia

▼M20

Name of the legal entity of the air carrier as indicated on its AOC (and its trading name, if different)	Air Operator Certificate (AOC) Number or Operating Licence Number	ICAO airline designation number	State of the Operator
HEAVY LIFT	135-042	Unknown	Republic of Indonesia
INDONESIA AIR TRANSPORT	121-034	IDA	Republic of Indonesia
INTAN ANGKASA AIR SERVICE	135-019	Unknown	Republic of Indonesia
JAYAWIJAYA DIRGANTARA	121-044	Unknown	Republic of Indonesia
JOHNLIN AIR TRANSPORT	135-043	Unknown	Republic of Indonesia
KAL STAR	121-037	KLS	Republic of Indonesia
KARTIKA AIRLINES	121-003	KAE	Republic of Indonesia
KURA-KURA AVIATION	135-016	KUR	Republic of Indonesia
LION MENTARI AIRLINES	121-010	LNI	Republic of Indonesia
MANUNGGAL AIR SERVICE	121-020	Unknown	Republic of Indonesia
Matthew Air Nusantara	135-048	Unknown	Republic of Indonesia
MERPATI NUSANTARA AIRLINES	121-002	MNA	Republic of Indonesia
MIMIKA AIR	135-007	Unknown	Republic of Indonesia
NATIONAL UTILITY HELICOPTER	135-011	Unknown	Republic of Indonesia
NUSANTARA AIR CHARTER	121-022	Unknown	Republic of Indonesia
NUSANTARA BUANA AIR	135-041	Unknown	Republic of Indonesia
PACIFIC ROYALE AIRWAYS	121-045	Unknown	Republic of Indonesia
PEGASUS AIR SERVICES	135-036	Unknown	Republic of Indonesia
PELITA AIR SERVICE	121-008	PAS	Republic of Indonesia
PENERBANGAN ANGKASA SEMESTA	135-026	Unknown	Republic of Indonesia
PURA WISATA BARUNA	135-025	Unknown	Republic of Indonesia
RIAU AIRLINES	121-016	RIU	Republic of Indonesia
SAYAP GARUDA INDAH	135-004	Unknown	Republic of Indonesia

▼M20

Name of the legal entity of the air carrier as indicated on its AOC (and its trading name, if different)	Air Operator Certificate (AOC) Number or Operating Licence Number	ICAO airline designation number	State of the Operator
SKY AVIATION	135-044	Unknown	Republic of Indonesia
SMAC	135-015	SMC	Republic of Indonesia
SRIWIJAYA AIR	121-035	SJY	Republic of Indonesia
SURVEI UDARA PENAS	135-006	Unknown	Republic of Indonesia
SURYA AIR	135-046	Unknown	Republic of Indonesia
TransNusa Aviation Mandiri	121-048	Unknown	Republic of Indonesia
TRANSWISATA PRIMA AVIATION	135-021	Unknown	Republic of Indonesia
TRAVEL EXPRESS AVIATION SERVICE	121-038	XAR	Republic of Indonesia
TRAVIRA UTAMA	135-009	Unknown	Republic of Indonesia
TRI MG INTRA ASIA AIRLINES	121-018	TMG	Republic of Indonesia
TRIGANA AIR SERVICE	121-006	TGN	Republic of Indonesia
UNINDO	135-040	Unknown	Republic of Indonesia
WING ABADI AIRLINES	121-012	WON	Republic of Indonesia
All air carriers certified by the authorities with responsibility for regulatory oversight of Kazakhstan, with the exception of Air Astana, including			**Republic of Kazakhstan**
AIR ALMATY	AK-0453-11	LMY	Republic of Kazakhstan
AIR TRUST AIRCOMPANY	AK-0455-12	RTR	Republic of Kazakhstan
ASIA CONTINENTAL Airlines	AK-0317-12	CID	Republic of Kazakhstan
ATMA AIRLINES	AK-0437-10	AMA	Republic of Kazakhstan
AVIA-JAYNAR/avia-zhaynar	AK-067-12	SAP	Republic of Kazakhstan
BEYBARS AIRCOMPANY	AK-0442-11	BBS	Republic of Kazakhstan
BEK AIR	AK-0463-12	BEK	Republic of Kazakhstan
BURUNDAYAVIA AIRLINES	AK-0456-12	BRY	Republic of Kazakhstan
COMLUX-KZ	AK-0449-11	KAZ	Republic of Kazakhstan

▼M20

Name of the legal entity of the air carrier as indicated on its AOC (and its trading name, if different)	Air Operator Certificate (AOC) Number or Operating Licence Number	ICAO airline designation number	State of the Operator
DETA AIR	AK-0458-12	DET	Republic of Kazakhstan
EAST WING	AK-0465-12	EWZ	Republic of Kazakhstan
LUK AERO (FORMER EASTERN EXPRESS)	AK-0464-12	LIS	Republic of Kazakhstan
EURO-ASIA AIR	AK-0441-11	EAK	Republic of Kazakhstan
EURO-ASIA AIR INTERNATIONAL	AK-0445-11	KZE	Republic of Kazakhstan
FLY JET KZ	AK-0446-11	FJK	Republic of Kazakhstan
INVESTAVIA	AK-0447-11	TLG	Republic of Kazakhstan
IRTYSH AIR	AK-0439-11	MZA	Republic of Kazakhstan
JET AIRLINES	AK-0459-12	SOZ	Republic of Kazakhstan
JET ONE	AK-0468-12	JKZ	Republic of Kazakhstan
KAZAIR JET	AK-0442-11	KEJ	Republic of Kazakhstan
KAZAIRTRANS AIRLINE	AK-0466-12	KUY	Republic of Kazakhstan
KAZAVIASPAS	AK-0452-11	KZS	Republic of Kazakhstan
MEGA Airlines	AK-0462-12	MGK	Republic of Kazakhstan
Prime aviation	AK-0448-11	PKZ	Republic of Kazakhstan
SAMAL AIR	AK-0454-12	SAV	Republic of Kazakhstan
SEMEYAVIA	AK-450-11	SMK	Republic of Kazakhstan
SCAT	AK-0460-12	VSV	Republic of Kazakhstan
ZHETYSU AIRCOMPANY	AK-0438-11	JTU	Republic of Kazakhstan
All air carriers certified by the authorities with responsibility for regulatory oversight of the Kyrgyz Republic, including			**Kyrgyz Republic**
AIR MANAS	17	MBB	Kyrgyz Republic
Avia Traffic Company	23	AVJ	Kyrgyz Republic
CENTRAL ASIAN AVIATION SERVICES (CAAS)	13	CBK	Kyrgyz Republic

▼M20

Name of the legal entity of the air carrier as indicated on its AOC (and its trading name, if different)	Air Operator Certificate (AOC) Number or Operating Licence Number	ICAO airline designation number	State of the Operator
Click Airways	11	CGK	Kyrgyz Republic
STATE AVIATION ENTERPRISE UNDER THE MINISTRY OF EMERGENCY SITUATIONS (SAEMES)	20	DAM	Kyrgyz Republic
AIR BISHKEK (FORMERLY EASTOK AVIA)	15	EEA	Kyrgyz Republic
KYRGYZ TRANS AVIA	31	KTC	Kyrgyz Republic
Kyrgyzstan	03	LYN	Kyrgyz Republic
MANAS AIRWAYS	42	BAM	Kyrgyz Republic
S GROUP AVIATION	6	SGL	Kyrgyz Republic
SKY KG AIRLINES	41	KGK	Kyrgyz Republic
Sky Way air	39	SAB	Kyrgyz Republic
SUPREME AVIATION	40	SGK	Kyrgyz Republic
VALOR AIR	07	VAC	Kyrgyz Republic
All air carriers certified by the authorities with responsibility for regulatory oversight of Liberia.			**Liberia**
All air carriers certified by the authorities with responsibility for regulatory oversight of the Republic of Gabon, with the exception of Gabon Airlines, Afrijet and SN2AG put in Annex B, including			**Republic of Gabon**
AFRIC AVIATION	010/MTAC/ANAC-G/DSA	Unknown	Republic of Gabon
AIR SERVICES SA	004/MTAC/ANAC-G/DSA	RVS	Republic of Gabon
AIR TOURIST (ALLEGIANCE)	007/MTAC/ANAC-G/DSA	LGE	Republic of Gabon
NATIONALE ET REGIONALE TRANSPORT (NATIONALE)	008/MTAC/ANAC-G/DSA	NRG	Republic of Gabon
SCD AVIATION	005/MTAC/ANAC-G/DSA	SCY	Republic of Gabon
SKY GABON	009/MTAC/ANAC-G/DSA	SKG	Republic of Gabon
SOLENTA AVIATION GABON	006/MTAC/ANAC-G/DSA	Unknown	Republic of Gabon

▼M20

Name of the legal entity of the air carrier as indicated on its AOC (and its trading name, if different)	Air Operator Certificate (AOC) Number or Operating Licence Number	ICAO airline designation number	State of the Operator
All air carriers certified by the authorities with responsibility for regulatory oversight of the Republic of Mozambique, including			**Republic of Mozambique**
Aero-Servicos sarl	MOZ-08	Unknown	Republic of Mozambique
Aerovisao de Mozambique	Unknown	Unknown	Republic of Mozambique
CFA Mozambique	MOZ-10	Unknown	Republic of Mozambique
CFM-Transportes e trabalho aereo sA	MOZ-07	Unknown	Republic of Mozambique
Emilio Air Charter lda	MOZ-05	Unknown	Republic of Mozambique
ETA Air Charter LDA	MOZ-04	Unknown	Republic of Mozambique
Helicopteros Capital	MOZ-11	Unknown	Republic of Mozambique
KAYA AIRLINES	MOZ-09	Unknown	Republic of Mozambique
Mozambique Airlines (linhas aereas de moçambique)	MOZ-01	LAM	Republic of Mozambique
Mozambique Express/MEX	MOZ-02	MXE	Republic of Mozambique
Unique Air Charter	MOZ-13	Unknown	Republic of Mozambique
Safari Air	MOZ-12	Unknown	Republic of Mozambique
VR Cropsprayers lda	MOZ-06	Unknown	Republic of Mozambique
All air carriers certified by the authorities with responsibility for regulatory oversight of the Philippines, including			**Republic of the Philippines**
AEROEQUIPEMENT AVIATION	Unknown	Unknown	Republic of the Philippines
AEROMAJESTIC	Unknown	Unknown	Republic of the Philippines
Aerowurks Aerial SprAying Services	2010030	Unknown	Republic of the Philippines
AIR ASIA PHILIPPINES	Unknown	Unknown	Republic of the Philippines
AIRGURUS	Unknown	Unknown	Republic of the Philippines
Air Philippines Corporation	2009006	GAP	Republic of the Philippines
AIR WOLF AVIATION INC.	200911	Unknown	Republic of the Philippines

▼M20

Name of the legal entity of the air carrier as indicated on its AOC (and its trading name, if different)	Air Operator Certificate (AOC) Number or Operating Licence Number	ICAO airline designation number	State of the Operator
Airtrack Agricultural Corporation	2010027	Unknown	Republic of the Philippines
Asia Aircraft Overseas Philippines Inc.	4AN9800036	Unknown	Republic of the Philippines
Aviation Technology Innovators, Inc.	4AN2007005	Unknown	Republic of the Philippines
AVIATOUR'S FLY'N INC.	200910	Unknown	Republic of the Philippines
AYALA aviation corp.	4AN9900003	Unknown	Republic of the Philippines
Beacon	Unknown	Unknown	Republic of the Philippines
BENDICE transport management inc.	4AN2008006	Unknown	Republic of the Philippines
Canadian helicopters philippines inc.	4AN9800025	Unknown	Republic of the Philippines
Cebu Pacific Air	2009002	CEB	Republic of the Philippines
CERTEZA INFOSYSTEMS CORP.	2011040	Unknown	Republic of the Philippines
Chemtrad Aviation Corporation	2009018	Unknown	Republic of the Philippines
CM aero SERVICES	20110401	Unknown	Republic of the Philippines
Corporate Air	Unknown	Unknown	Republic of the Philippines
Cyclone airways	4AN9900008	Unknown	Republic of the Philippines
Far East Aviation Services	2009013	Unknown	Republic of the Philippines
F.F. Cruz and Company, Inc.	2009017	Unknown	Republic of the Philippines
Huma Corporation	2009014	Unknown	Republic of the Philippines
Inaec Aviation Corp.	4AN2002004	Unknown	Republic of the Philippines
INTERISLAND AIRLINES	2010023	Unknown	Republic of the Philippines
Island Aviation	2009009	SOY	Republic of the Philippines
Island HELICOPTER SERVICES	2011043	SOY	Republic of the Philippines
ISLAND TRANSVOYAGER	2010022	Unknown	Republic of the Philippines
Lion Air, Incorporated	2009019	Unknown	Republic of the Philippines

▼M20

Name of the legal entity of the air carrier as indicated on its AOC (and its trading name, if different)	Air Operator Certificate (AOC) Number or Operating Licence Number	ICAO airline designation number	State of the Operator
Macro asia air taxi services	2010029	Unknown	Republic of the Philippines
MID-SEA EXPRESS		Unknown	Republic of the Philippines
Mindanao Rainbow Agricultural Development Services	2009016	Unknown	Republic of the Philippines
MISIBIS AVIATION & DEVELOPMENT CORP	2010020	Unknown	Republic of the Philippines
NORTHSKY AIR INC.	2011042	Unknown	Republic of the Philippines
Omni aviation corp.	2010033	Unknown	Republic of the Philippines
Pacific East Asia Cargo Airlines, Inc.	4AS9800006	PEC	Republic of the Philippines
Pacific Airways Corporation	4AN9700007	Unknown	Republic of the Philippines
Pacific Alliance Corporation	4AN2006001	Unknown	Republic of the Philippines
Philippine Airlines	2009001	PAL	Republic of the Philippines
Philippine Agricultural aviation corp.	4AN9800015	Unknown	Republic of the Philippines
Royal air charter services Inc.	2010024	Unknown	Republic of the Philippines
Royal Star Aviation, Inc.	2010021	Unknown	Republic of the Philippines
SKYJET	Unknown	Unknown	Republic of the Philippines
SOUTH EAST ASIA AIRLINE INC. (SEAIR)	2009 004	Unknown	Republic of the Philippines
SOUTHERN AIR FLIGHT SERVICES	2011045	Unknown	Republic of the Philippines
Southstar aviation company, inc.	4AN9800037	Unknown	Republic of the Philippines
SOUTHWEST AIR CORPORATION	Unknown	Unknown	Republic of the Philippines
Spirit of Manila Airlines Corporation	2009008	MNP	Republic of the Philippines
Subic international air charter	4AN9900010	Unknown	Republic of the Philippines
Subic seaplane, inc.	4AN2000002	Unknown	Republic of the Philippines
Topflite airways, inc.	4AN9900012	Unknown	Republic of the Philippines
Transglobal Airways Corporation	2009007	TCU	Republic of the Philippines

▼M20

Name of the legal entity of the air carrier as indicated on its AOC (and its trading name, if different)	Air Operator Certificate (AOC) Number or Operating Licence Number	ICAO airline designation number	State of the Operator
World aviation, corp.	Unknown	Unknown	Republic of the Philippines
WcC Aviation Company	2009015	Unknown	Republic of the Philippines
YOkota aviation, inc.	Unknown	Unknown	Republic of the Philippines
ZenitH Air, Inc.	2009012	Unknown	Republic of the Philippines
Zest Airways Incorporated	2009003	RIT	Republic of the Philippines
All air carriers certified by the authorities with responsibility for regulatory oversight of Sao Tome and Principe, including			**Sao Tome and Principe**
AFRICA CONNECTION	10/AOC/2008	Unknown	Sao Tome and Principe
BRITISH GULF INTERNATIONAL COMPANY LTD	01/AOC/2007	BGI	Sao Tome and Principe
EXECUTIVE JET SERVICES	03/AOC/2006	EJZ	Sao Tome and Principe
GLOBAL AVIATION OPERATION	04/AOC/2006	Unknown	Sao Tome and Principe
GOLIAF AIR	05/AOC/2001	GLE	Sao Tome and Principe
ISLAND OIL EXPLORATION	01/AOC/2008	Unknown	Sao Tome and Principe
STP AIRWAYS	03/AOC/2006	STP	Sao Tome and Principe
TRANSAFRIK INTERNATIONAL LTD	02/AOC/2002	TFK	Sao Tome and Principe
TRANSCARG	01/AOC/2009	Unknown	Sao Tome and Principe
TRANSLIZ AVIATION (TMS)	02/AOC/2007	TMS	Sao Tome and Principe
All air carriers certified by the authorities with responsibility for regulatory oversight of Sierra Leone, including			**Sierra Leone**
AIR RUM, Ltd	Unknown	RUM	Sierra Leone
DESTINY AIR SERVICES, Ltd	Unknown	DTY	Sierra Leone
HEAVYLIFT CARGO	Unknown	Unknown	Sierra Leone
ORANGE AIR SIERRA LEONE LTD	Unknown	ORJ	Sierra Leone
PARAMOUNT AIRLINES, Ltd	Unknown	PRR	Sierra Leone
SEVEN FOUR EIGHT AIR SERVICES LTD	Unknown	SVT	Sierra Leone
TEEBAH AIRWAYS	Unknown	Unknown	Sierra Leone
All air carriers certified by the authorities with responsibility for regulatory oversight of Sudan, including			**Republic of Sudan**
ALFA AIRLINES	054	AAJ	Republic of the Sudan
ALMAJAL AVIATION SERVICE	015	MGG	Republic of the Sudan

▼M20

Name of the legal entity of the air carrier as indicated on its AOC (and its trading name, if different)	Air Operator Certificate (AOC) Number or Operating Licence Number	ICAO airline designation number	State of the Operator
ALMAJARA AVIATION	Unknown	MJA	Republic of the Sudan
ATTICO AIRLINES (TRANS ATTICO)	023	ETC	Republic of the Sudan
AZZA TRANSPORT COMPANY	012	AZZ	Republic of the Sudan
BADER AIRLINES	035	BDR	Republic of the Sudan
FOURTY EIGHT AVIATION	054	WHB	Republic of the Sudan
GREEN FLAG AVIATION	017	Unkown	Republic of the Sudan
MARSLAND COMPANY	040	MSL	Republic of the Sudan
NOVA AIRLINES	001	NOV	Republic of the Sudan
Sudan Airways	Unknown	SUD	Republic of the Sudan
SUDANESE STATES AVIATION COMPANY	010	SNV	Republic of the Sudan
SUN AIR COMPANY	051	SNR	Republic of the Sudan
TARCO AIRLINES	056	Unknown	Republic of the Sudan
All air carriers certified by the authorities with responsibility for regulatory oversight of Swaziland, including			**Swaziland**
SWAZILAND AIRLINK	Unknown	SZL	Swaziland
All air carriers certified by the authorities with responsibility for regulatory oversight of Zambia, including			**Zambia**
ZAMBEZI AIRLINES	Z/AOC/001/2009	ZMA	Zambia

▼M20

ANNEX B

LIST OF AIR CARRIERS OF WHICH OPERATIONS ARE SUBJECT TO OPERATIONAL RESTRICTIONS WITHIN THE EU [1]

Name of the legal entity of the air carrier as indicated on its AOC (and its trading name, if different)	Air Operator Certificate (AOC) Number	ICAO airline designation number	State of the Operator	Aircraft type restricted	Registration mark(s) and, when available, construction serial number(s)	State of registry
AIR KORYO	GAC-AOC/ KOR-01	KOR	DPRK	All fleet with the exception of: 2 aircraft of type TU-204	All fleet with the exception of: P-632, P-633	DPRK
AFRIJET [1]	002/MTAC/ ANAC-G/ DSA	ABS	Republic of Gabon	All fleet with the exception of: 2 aircraft of type Falcon 50, 2 aircraft of type Falcon 900	All fleet with the exception of: TR-LGV; TR-LGY; TR-AFJ; TR-AFR	Republic of Gabon
AIR ASTANA [2]	AK-0443-11	KZR	Kazakhs-tan	All fleet with the exception of: aircraft of type B-767, aircraft of type B-757, aircraft of type A319/320/ 321, aircraft of type Fokker 50	All fleet with the exception of: aircraft within the B-767 fleet, as mentioned on the AOC, aircraft within the B-757 fleet, aircraft within the A319/320/321 fleet, as mention don the AOC aircraft within the Fokker 50 fleet, as mentioned on the AOC	Aruba (Kingdom of the Nether-lands)
AIRLIFT INTER-NATIONAL (GH) LtD	AOC 017	ALE	Republic of Ghana	All fleet with the exception of: 2 aircraft of type DC8-63F	All fleet with the exception of: 9G-TOP and 9G-RAC	Republic of Ghana
AIR MADA-GASCAR	5R-M01/ 2009	MDG	Madagas-car	All fleet with the exception of: 2 aircraft of type Boeing B-737-300, 2 aircraft of type ATR 72-500, 1 aircraft of type ATR 42-500, 1 aircraft of type ATR 42-320 and 3 aircraft of type DHC 6-300	All fleet with the exception of: 5R-MFH, 5R-MFI, 5R-MJE, 5R-MJF, 5R-MJG, 5R-MVT, 5R-MGC, 5R-MGD, 5R-MGF	Republic of Madagascar
Air Service Comores	06-819/TA-15/DGACM	KMD	Comoros	All fleet with the exception of: LET 410 UVP	All fleet with the exception of: D6-CAM (851336)	Comoros

[1] Air carriers listed in Annex B could be permitted to exercise traffic rights by using wet-leased aircraft of an air carrier which is not subject to an operating ban, provided that the relevant safety standards are complied with.

▼M20

Name of the legal entity of the air carrier as indicated on its AOC (and its trading name, if different)	Air Operator Certificate (AOC) Number	ICAO airline designation number	State of the Operator	Aircraft type restricted	Registration mark(s) and, when available, construction serial number(s)	State of registry
GABON AIRLINES ([3])	001/MTAC/ ANAC	GBK	Republic of Gabon	All fleet with the exception of: 1 aircraft of type Boeing B-767-200	All fleet with the exception of: TR-LHP	Republic of Gabon
IRAN AIR ([4])	FS100	IRA	Islamic Republic of Iran	All fleet with the exception of: 14 aircraft of type A-300, 8 aircraft of type A-310, 1 aircraft B-737	All fleet with the exception of: EP-IBA EP-IBB EP-IBC EP-IBD EP-IBG EP-IBH EP-IBI EP-IBJ EP-IBM EP-IBN EP-IBO EP-IBS EP-IBT EP-IBV EP-IBX EP-IBZ EP-ICE EP-ICF EP-IBK EP-IBL EP-IBP EP-IBQ EP-AGA	Islamic Republic of Iran
NOUVELLE AIR AFFAIRES GABON (SN2AG)	003/MTAC/ ANAC-G/ DSA	NVS	Republic of Gabon	All fleet with the exception of: 1 aircraft of type Challenger CL-601, 1 aircraft of type HS-125-800	All fleet with the exception of: TR-AAG, ZS-AFG	Republic of Gabon; Republic of South Africa
TAAG ANGOLA AIRLINES	001	DTA	Republic of Angola	All fleet with the exception of: 5 aircraft of type Boeing B-777 and 4 aircraft of type Boeing B-737-700	All fleet with the exception of: D2-TED, D2-TEE, D2-TEF, D2-TEG, D2-TEH, D2-TBF, D2-TBG, D2-TBH, D2-TBJ	Republic of Angola

([1]) Afrijet is only allowed to use the specific aircraft mentioned for its current operations within the European Union.
([2]) Air Astana is only allowed for their current operations within the EU to use the specific aircraft types listed above, provided (1) they are registered in Aruba and (2) all changes to the AOC are timely submitted to the Commission and to Eurocontrol.
([3]) Gabon Airlines is only allowed to use the specific aircraft mentioned for its current operations within the European Community.
([4]) Iran Air is allowed to operate to the European Union using the specific aircraft under the conditions set out in recital (69) Regulation (EU) No 590/2010, OJ L 170, 6.7.2010, p. 15.