RÈGLEMENT (CE) Nº 619/2009 DE LA COMMISSION

du 13 juillet 2009

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

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

LA COMMISSION DES COMMUNAUTÉS EUROPÉENNES,

vu le traité instituant la Communauté européenne,

vu le règlement (CE) nº 2111/2005 du Parlement européen et du Conseil du 14 décembre 2005 concernant l'établissement d'une liste communautaire des transporteurs aériens qui font l'objet d'une interdiction d'exploitation dans la Communauté et l'information des passagers du transport aérien sur l'identité du transporteur aérien effectif, et abrogeant l'article 9 de la directive 2004/36/CE [1], et notamment son article 4,

considérant ce qui suit:

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

(2) Conformément à l'article 4, paragraphe 3, du règlement (CE) nº 2111/2005, certains États membres, ainsi que des pays tiers, ont communiqué à la Commission des informations qui sont pertinentes pour la mise à jour de la liste communautaire. Il y a donc lieu d'actualiser la liste communautaire sur cette base.

(3) La Commission a informé tous les transporteurs aériens concernés directement ou, lorsque c'était impossible, par l'intermédiaire des autorités responsables de leur surveillance réglementaire, en indiquant les faits et considérations essentiels qui devraient former la base d'une décision leur imposant une interdiction d'exploitation dans la Communauté ou modifiant 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 présenter oralement, dans les dix jours ouvrables, leur défense 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 des cas particuliers, par certains États membres.

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

Transporteurs aériens communautaires

(7) Sur la base d'informations tirées d'inspections au sol effectuées au titre du programme SAFA sur des aéronefs de certains transporteurs communautaires, ainsi que d'inspections et audits effectués dans certaines zones par leurs autorités aéronautiques nationales, certains États membres ont imposé des mesures d'exécution forcée. Ils en ont informé la Commission et le comité de la sécurité aérienne: les autorités compétentes de la Grèce ont retiré son certificat de transporteur aérien (CTA) au transporteur EuroAir Ltd le 8 mai 2009; les autorités compétentes de la Suède ont, quant à elles, retiré leur CTA aux transporteurs Nordic Airways AB («Regional») et Fly Excellence AB, respectivement le 23 janvier 2009 et le 31 mars 2009.

One Two Go Airlines et Orient Thai Airlines

One Two Go Airlines

(8) Le 8 avril 2009, les autorités compétentes de la Thaïlande (département thaïlandais de l'aviation civile; ci-après «DTAC Thaï») ont informé la Commission qu'elles avaient annulé le CTA du transporteur One Two Go. Ce dernier a fait appel, mais le DTAC Thaï a confirmé sa décision le 4 mai 2009.

(9) Par conséquent, comme l'exploitant a perdu son CTA et que sa licence d'exploitation ne peut donc plus être considérée comme valide, il est considéré, à l'aune des critères communs, que One Two Go n'est plus un «transporteur aérien» au sens de l'article 2 du règlement (CE) nº 2111/2005 et qu'il devrait donc être retiré de l'annexe A.

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

Orient Thai Airlines

(10) Conformément aux dispositions du règlement (CE) nº 298/2009 de la Commission du 8 avril 2009 modifiant le règlement (CE) nº 474/2006 établissant la liste communautaire des transporteurs aériens qui font l'objet d'une interdiction d'exploitation dans la Communauté [1], le DTAC Thaï a fourni à la Commission des informations sur l'efficacité des actions correctives arrêtées par le transporteur Orient Thai et sur les mesures qu'il a lui-même prises pour remédier aux insuffisances constatées antérieurement sur le plan de la sécurité et qui ont conduit à la suspension du droit du transporteur d'exploiter des aéronefs de type MD-80 pendant une période de 75 jours prenant fin le 7 octobre 2008.

(11) Compte tenu de ces informations, la Commission considère qu'aucune mesure supplémentaire ne s'impose.

Transporteurs aériens de l'Ukraine

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

(12) À la suite de l'adoption du règlement (CE) nº 298/2009, une équipe d'experts européens a effectué une visite en Ukraine du 25 au 29 mai 2009 pour savoir où en était la mise en œuvre du plan d'action présenté par les autorités compétentes de ce pays en vue de renforcer la surveillance et la sécurité des deux transporteurs qui font l'objet d'une interdiction d'exploitation dans la Communauté, à savoir Ukraine Cargo Airways et Ukrainian Mediterranean Airlines. Par ailleurs, afin de vérifier si l'administration nationale de l'aviation ukrainienne s'acquitte de sa mission de surveillance, les experts ont rencontré les représentants de deux transporteurs — South Airlines et Khors Air Company — qui exercent leurs activités dans la Communauté et qui ont fait l'objet d'inspections au sol dans la Communauté et dans d'autres États de la CEAC.

(13) L'administration nationale de l'aviation n'a guère progressé dans la mise en œuvre de son plan d'action. Aucune des mesures (12/12) de son plan d'action présenté le 31 mai 2008 en vue de renforcer son rôle de surveillance n'a jusqu'à présent été mise en œuvre. L'administration nationale de l'aviation n'a délivré aucune certification sur la base des exigences qu'elle a fixées, la législation correspondante n'a pas été adoptée et les actions correctives ne seront pas pleinement mises en œuvre avant juillet 2011 au plus tôt, voire en 2015 pour certaines.

(14) La mise en œuvre du plan d'action est directement liée au système juridique ukrainien qui, du fait de sa complexité, ne permet pas de déterminer clairement les normes utilisées pour l'approbation des aéronefs et des exploitants ni d'évaluer si celles-ci répondent aux prescriptions des annexes de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI). Cette analyse a été confirmée au cours de réunions avec les représentants des quatre exploitants.

(15) Par ailleurs, le rapport des experts révèle que le nombre d'employés qualifiés des autorités compétentes de l'Ukraine n'est pas suffisant pour assurer la surveillance des 74 transporteurs titulaires d'un CTA (navigabilité et exploitation). Aucun élément n'a permis de démontrer clairement que la surveillance est exercée en continu, et les commentaires formulés par les autorités compétentes de l'Ukraine après la visite n'ont par permis d'éclaircir ces points. Par ailleurs, après un examen minutieux, il apparaît que le système de certification utilisé par les autorités compétentes de l'Ukraine ne permet pas de déterminer clairement quelles sont les règles/normes appliquées pour la certification ni de connaître avec certitude la flotte qui détient une autorisation d'exploitation et le type de ces autorisations.

(16) Les commentaires formulés par les autorités compétentes de l'Ukraine n'étaient pas de nature à remettre en cause les constatations faites durant la visite. Les actions correctives dévoilées par les autorités devront faire l'objet d'un suivi attentif et d'une évaluation périodique qui tiennent compte notamment des résultats de l'audit USOAP effectué par l'OACI en juin 2008. Par ailleurs, à la suite de cet audit, les autorités compétentes de l'Ukraine ont présenté un nouveau plan d'actions correctives dont la mise en œuvre dépend de l'adoption d'une nouvelle loi sur l'aviation en Ukraine, prévue pour 2010. De ce fait, plusieurs modalités d'exécution ne seront pas adoptées avant le second semestre de 2011 pour l'exploitation des aéronefs, avant la fin de 2012 pour la qualification du personnel navigant et avant la fin de 2015 pour le maintien de la navigabilité.

(17) Compte tenu des résultats de la visite et de l'exposé fait pendant la réunion du comité de la sécurité aérienne le 1er juillet 2009, la Commission continuera à suivre attentivement la mise en œuvre de ces mesures et à coopérer avec les autorités compétentes de l'Ukraine pour les aider à renforcer la surveillance et à mettre fin aux manquements constatés. De plus, les États membres vérifieront systématiquement le respect effectif des normes de sécurité applicables en donnant la priorité aux inspections au sol des aéronefs qui appartiennent aux transporteurs titulaires d'une licence en Ukraine conformément au règlement (CE) nº 351/2008 du Commission [2].

Motor Sich JSC Airlines

(18) À la suite de l'adoption du règlement (CE) nº 298/2009, le transporteur a été invité à présenter toute information pertinente portant notamment sur des mesures correctives visant à mettre fin aux manquements constatés précédemment dans le domaine de la sécurité. Les autorités compétentes de l'Ukraine ont présenté des informations clarifiant les mesures prises au sujet du CTA du transporteur. Le 4 juin 2009, Motor Sich a présenté des documents indiquant qu'il avait procédé à une analyse des causes profondes et élaboré des mesures correctives afin de remédier aux manquements en matière de sécurité. Cette analyse et ces mesures correctives ont été approuvées par les autorités compétentes de

[1] JO L 95 du 9.4.2009, p. 16.

[2] JO L 109 du 19.4.2008, p. 7.

l'Ukraine. Par ailleurs, le 15 juin, l'entreprise a transmis une communication comprenant des informations sur les mesures correctives aux autorités compétentes de la France, qui avaient inspecté [1] l'aéronef AN-12 (UR-11819). Le plan d'actions correctives indique que les manuels et la documentation de l'entreprise (manuel d'exploitation et manuel de vol) ont été modifiés pour être mis en conformité avec les normes de l'OACI et permettre une préparation adéquate des vols.

(19) Toutefois, la formation suivie par le pilote et les membres d'équipage pour appliquer efficacement les nouvelles procédures et les prescriptions modifiées des manuels n'est pas suffisante pour couvrir de manière satisfaisante le large éventail de modifications. De plus, la Commission n'a reçu des autorités compétentes de l'Ukraine aucune information faisant état de la vérification de l'avancement de la mise en œuvre de ces mesures et de leur adoption effective en vue de mettre fin durablement aux manquements en matière de sécurité.

(20) Sur la base de ces constatations et des critères communs, la Commission considère que le transporteur Motor Sich ne satisfait pas, à ce stade, aux normes de sécurité applicables et qu'il devrait donc être maintenu sur la liste de l'annexe A.

Ukraine Cargo Airways

(21) À la suite de l'adoption du règlement (CE) nº 298/2009, le transporteur a reçu la visite d'une équipe d'experts de la Communauté européenne le 27 mai 2009. Le rapport de cette visite indique que la flotte de Ukraine Cargo Airways (UCA) a été considérablement réduite en l'espace d'un an: alors qu'elle se composait de 20 aéronefs au début de 2008 (dix IL-76, trois AN-12, trois AN-26, trois hélicoptères MIL-8 et un Tupolev Tu-134), elle n'en comptait plus que quatre au moment de la visite (deux IL-76, un AN-12 et un AN-26). Des quatre aéronefs inscrits sur le CTA, seul le IL-76 (UR-UCC) est en état de naviguer, les certificats de navigabilité des trois autres aéronefs ayant expiré. Le transporteur a déclaré que les autres aéronefs ne sont plus en état de naviguer et ne sont donc plus exploités.

(22) Selon le rapport, la mise en œuvre du plan d'actions correctives présenté par UCA à la Commission le 1er avril 2008 a progressé de manière remarquable. Sur les 22 mesures prévues, 19 auraient été menées à bien. La politique et les documents en matière de sécurité ont été révisés et améliorés. Un département interne d'inspection de la sécurité a été créé. Les aéronefs sont dans un meilleur état technique. Les procédures de formation des membres d'équipage ont été révisées et améliorées. Toutefois, trois mesures inscrites dans le plan d'actions correctives sont encore en suspens: l'absence de masques à pose rapide dans l'IL-76, l'AN-12 et l'AN-26 — alors que l'OACI les a rendus obligatoires pour les vols au-dessus d'une certaine altitude — constitue le point le plus problématique.

(23) Dans le domaine de la sécurité, le rapport révèle aussi de graves manquements en ce qui concerne l'exploitation des vols, la formation et le contrôle, le maintien de la navigabilité et l'entretien. Le rapport déplore aussi la déficience du système de gestion de la qualité, qui ne donne aucune assurance que les constatations faites lors de l'audit interne ou par les autorités compétentes de l'Ukraine sont corrigées et vérifiés avant clôture. Le système ne garantit pas non plus qu'une analyse systématique des insuffisances est réalisée. Ces constatations jettent le doute sur la durabilité des mesures correctives mises en place par l'entreprise après avoir fait l'objet d'une interdiction d'exploitation.

(24) L'entreprise a été invitée à présenter des observations. Le 10 juin, UCA a soumis des documents relatifs aux constatations faites dans le cadre de la visite. Après examen de ces documents, un seul des seize dossiers relatifs aux constatations faites pendant la visite pouvait être clos. Pour ce qui est de deux constatations relatives à son manuel d'exploitation et à son CTA, l'entreprise a indiqué avoir soumis à l'approbation des autorités compétentes de l'Ukraine les modifications apportées au dit manuel et avoir demandé une limitation du niveau de vol figurant dans son CTA pour l'aéronef AN-12 (UR-UCN) et AN-26 (UR-UDM).

(25) La Commission n'a reçu aucune information concernant l'approbation des modifications (limitations) demandées par l'entreprise. Par ailleurs, le transporteur ayant demandé à être entendu, il a pu présenter ses observations à la Commission et au comité de la sécurité aérienne le 1er juillet. Il a indiqué que quinze mesures correctives, sur un total de 51, n'étaient pas encore mises en œuvre mais qu'elles le seraient d'ici à la fin d'août 2009. Après quoi, les autorités compétentes de l'Ukraine pourront procéder à une vérification. La Commission se réserve le droit de procéder à un contrôle de la mise en œuvre de ces mesures correctives.

(26) Sur la base de ces constatations et des critères communs, la Commission considère que UCA ne satisfait pas, à ce stade, aux normes de sécurité applicables et qu'il devrait donc être maintenu sur la liste de l'annexe A.

Ukrainian Mediterranean Airlines

(27) À la suite de l'adoption du règlement (CE) nº 298/2009, le transporteur a reçu la visite d'une équipe d'experts de la Communauté européenne le 28 mai 2009. Le rapport de cette visite indique que UMAir a procédé à une révision complète de son système de documentation et l'a grandement amélioré. L'entreprise a créé un département de la sécurité et a désigné un coordonnateur pour les inspections SAFA. Les procédures de formation ont, elles aussi, été révisées et améliorées. Néanmoins, alors que UMAir affirme avoir achevé la mise en œuvre de son plan d'actions correctives (comme l'ont vérifié les autorités compétentes de l'Ukraine), les experts ont constaté la persistance de manquements en procédant à un contrôle aléatoire de certaines de ces mesures. Les mesures correctives prises par UMAir en ce qui concerne la liste de chargement/masse de base ne semblent pas être effectivement appliquées à tous les types d'aéronefs inscrits sur son CTA. Certaines mesures prises pour remédier aux insuffisances relevées pendant les inspections SAFA ne tiennent pas compte systématiquement des causes premières de ces insuffisances (fuite d'huile du moteur, vis manquantes, limitation des performances dans la LME …).

[1] DGAC/F-2008-564.

(28) En outre, de graves manquements en matière de sécurité ont été relevés en ce qui concerne l'exploitation et la navigabilité, l'entretien et l'ingénierie: il n'existe aucune procédure claire à l'intention du personnel navigant d'UMAir en cas de défaillance du moteur en vol (descente progressive), et le manuel d'exploitation n'explique pas quelle procédure d'urgence suivre lorsqu'il apparaît, en cours de vol, que la quantité escomptée/calculée de carburant utilisable à l'atterrissage sera inférieure au niveau minimal. De plus, aucun élément prouvant la conformité de l'aéronef UR-CFF et de son moteur avec les directives en matière de navigabilité n'a été produit; plusieurs défaillances dans les aéronefs de type DC-9 et MD 83 ont été constatées et les règles du programme de prévention et de contrôle de la corrosion (CPCP, règles en matière de détection et de signalement du niveau de corrosion) ne sont pas appliquées. En ce qui concerne le système de qualité du transporteur, les experts de la Communauté européenne ont indiqué, dans leur rapport, que l'entreprise n'a pas pu prouver que tous les aspects des processus d'entretien et d'exploitation des vols sont contrôlés régulièrement; les mesures mises en œuvre ne tiennent pas toujours compte des causes premières et aucun système global ne contrôle les manquements non résolus (audits internes et externes comprenant les constatations de l'administration de l'aviation nationale de l'Ukraine).

(29) L'entreprise a été invitée à présenter ses observations. UMAir a présenté un plan d'actions correctives, approuvé par les autorités compétentes de l'Ukraine, lors de la réunion du comité de la sécurité aérienne le 1er juillet 2009. Ce plan vise à remédier aux manquements constatés sur le plan de la sécurité durant la visite. Toutefois, les observations formulées par le transporteur n'ont pas permis de corriger les insuffisances constatées durant la visite, notamment celles concernant le maintien de la navigabilité. La Commission se réserve le droit de contrôler la mise en œuvre des mesures correctives par le transporteur.

(30) À la lumière de ces constatations, la Commission considère que l'entreprise ne satisfait pas, à ce stade, sur la base des critères communs, aux normes de sécurité applicables et qu'elle devrait donc être maintenue sur la liste de l'annexe A.

Transporteurs aériens de la République du Kazakhstan

(31) Des informations avérées, telles que les résultats de l'audit effectué par l'OACI au titre du programme universel d'évaluation de la surveillance de la sécurité (USOAP), montrent que les autorités chargées de surveiller la sécurité des transporteurs aériens titulaires d'une licence au Kazakhstan n'ont pas les capacités suffisantes pour mettre en œuvre et faire respecter les normes de sécurité applicables.

(32) À la suite de l'audit USOAP effectué au Kazakhstan en avril 2009, l'OACI a notifié à tous les États parties à la convention de Chicago l'existence de graves problèmes de sécurité affectant la surveillance de la sécurité de transporteurs et d'aéronefs immatriculés dans ledit pays, l'un lié à l'exploitation [1] et l'autre à la navigabilité [2]. Le processus de certification utilisé au Kazakhstan pour la délivrance des certificats de transporteur aérien (CTA) ne répond pas à l'ensemble des dispositions applicables de l'annexe 6 de l'OACI. La plupart des CTA existants ont été délivrés sans l'avis d'un inspecteur qualifié en matière de navigabilité. En particulier, le processus de certification ne tient pas compte des éléments suivants: soumission de programmes d'entretien, réexamen des listes minimales d'équipements (LEM) et prescriptions relatives au maintien de la navigabilité pour l'octroi d'agréments de fonctions spécifiques telles que l'ETOPS et CAT III. De surcroît, la plupart des certificats de navigabilité ont été délivrés sans que les aéronefs aient été soumis à une inspection technique ou périodique des autorités compétentes du Kazakhstan. L'OACI a jugé inacceptables les plans d'actions correctives proposés par les autorités kazakhes car aucune date définitive n'y figure en ce qui concerne la mise en œuvre des mesures correctives immédiates nécessaire à la résolution de ces graves problèmes de sécurité.

(33) Compte tenu des deux principaux problèmes de sécurité annoncés peu après la visite de l'OACI et la publication des rapports SAFA, la Commission a engagé des discussions avec les autorités compétentes du Kazakhstan: elle leur a fait part de sa vive inquiétude quant à la sécurité des activités des transporteurs aériens titulaires d'une licence dans leur pays et leur a demandé des éclaircissements concernant les mesures qu'elles ont prises pour remédier aux insuffisances constatées lors de la visite de l'OACI et des inspections SAFA.

(34) Les autorités compétentes du Kazakhstan ont présenté des documents entre le 5 et le 29 juin et ont soumis leurs observations au comité de la sécurité aérienne le 30 juin 2009. À cette occasion, elles ont fait savoir à la Commission et au comité qu'elles avaient élaboré un plan d'actions pour remédier aux manquements constatés par l'OACI et que, sa mise en œuvre venant de débuter, la mise en conformité avec les normes de sécurité de l'OACI devrait être achevée en juin 2010. Les deux principaux problèmes de sécurité constatés par l'OACI seront résolus, au plus tôt, en décembre 2009. Les autorités compétentes du Kazakhstan ont également informé la Commission et le comité de la sécurité aérienne qu'elles présenteraient, chaque trimestre, un rapport sur l'avancement de la mise en œuvre des actions correctives proposées par l'OACI.

(35) Elles ont en outre expliqué avoir délivré 69 CTA au total et avoir pris des mesures pour suspendre ou annuler onze d'entre eux le 1er avril 2009. Toutefois, une incertitude demeure quant aux mesures d'exécution forcée mises en œuvre pour remédier aux graves problèmes de sécurité relevés par l'OACI: en effet, les suspensions/les annulations ont été décidées par les autorités compétentes du Kazakhstan avant l'audit USOAP de l'OACI, aucun élément ne prouve que les CTA ont réellement été annulés et certains des CTA prétendument annulés

[1] Constatation OPS/01 de l'OACI.
[2] Constatation AIR/01 de l'OACI.

le 1er avril 2009 sont indiqués comme valides le 1er juin 2009. Par ailleurs, les autorités compétentes du Kazakhstan ont admis que la législation actuelle de leur pays autorise l'exploitation simultanée d'un même aéronef par plusieurs transporteurs et qu'elle ne désigne donc pas clairement l'entité responsable de la navigabilité et de l'exploitation de l'aéronef concerné.

(36) Le transporteur Berkut State Airline, titulaire d'une licence au Kazakhstan, a été entendu, à sa demande, par la Commission et le comité de la sécurité aérienne le 30 juin 2009. À cette occasion, il n'a pas présenté de plan d'action global visant à garantir la conformité avec les normes de sécurité et à éviter toute confusion avec le transporteur BEK Air, anciennement dénommé Berkut Air, qui figure sur la liste de l'annexe A depuis avril 2009. Berkut State Airline a également manifesté son intention de cesser ses activités commerciales et l'exploitation d'aéronefs anciens.

(37) Les autorités compétentes du Kazakhstan n'ont pas fourni d'informations concernant les certificats détenus par le transporteur BEK Air, anciennement dénommé Berkut Air, et la mise en œuvre de mesures visant à corriger les manquements aux normes de sécurité qui ont motivé l'inscription du transporteur sur la liste de l'annexe A en avril 2009. Elles n'ont pas non plus soumis d'éléments prouvant que le transporteur en question fait l'objet de mesures coercitives.

(38) Les autorités compétentes du Kazakhstan ont informé le comité de la sécurité aérienne de l'existence d'un troisième transporteur, dénommé Berkut KZ, mais n'ont pas fourni d'informations concernant les certificats détenus par celui-ci.

(39) Le transporteur SCAT, titulaire d'une licence au Kazakhstan, a demandé — tardivement — à être entendu par la Commission et le comité de la sécurité aérienne: il a été reçu le 30 juin 2009. À cette occasion, il a reconnu que certains aéronefs (par exemple, le Yak 42 immatriculé UP-Y4210) étaient également exploités par d'autres transporteurs titulaires d'une licence au Kazakhstan. Il n'a donc pas désigné clairement l'entité responsable de la navigabilité et de l'exploitation de ces appareils. De plus, le transporteur et les autorités compétentes du Kazakhstan n'ont pas apporté d'éléments prouvant que le maintien de la navigabilité et l'entretien des aéronefs de type Boeing B-737-522 et B-757-204 immatriculés en Lituanie (numéros d'immatriculation: LY-AWE, LY-AWD, LY-FLB et LY-FLG) sont effectués conformément aux réglementations européennes applicables.

(40) La Commission salue les efforts déployés pour réformer le système de l'aviation civile au Kazakhstan et les premières mesures prises pour résoudre les manquements aux règles de sécurité constatés par l'OACI. Toutefois, en attendant que des mesures de nature à remédier aux graves problèmes de sécurité constatés par l'OACI soient effectivement mises en œuvre, la Commission considère, sur la base des critères communs, que les autorités compétentes du Kazakhstan ne sont pas en mesure, à ce stade, d'appliquer les normes de sécurité pertinentes à tous les transporteurs aériens placés sous leur contrôle réglementaire et d'en garantir la bonne exécution. En conséquence, tous les transporteurs aériens titulaires d'une licence au Kazakhstan, à l'exception d'Air Astana, devraient faire l'objet d'une interdiction d'exploitation et être inscrits sur la liste de l'annexe A.

Air Astana

(41) La compagnie Air Astana, titulaire d'une licence au Kazakhstan, a été entendue, à sa demande, par la Commission et le comité de la sécurité aérienne le 30 juin 2009. À cette occasion, elle a présenté un ensemble complet de mesures correctives et une analyse des causes profondes afin de remédier aux nombreux problèmes de sécurité recensés par l'Allemagne ([1]), les Pays-Bas ([2]), le Royaume-Uni ([3]) et d'autres États de la CEAC ([4]) au cours d'inspections au sol effectuées au titre du programme SAFA. En ce qui concerne la sécurité de la flotte d'Air Astana, tous les aéronefs inscrits sur le CTA du transporteur sont immatriculés à l'extérieur du Kazakhstan (Aruba). Les autorités compétentes d'Aruba sont responsables de la surveillance des aéronefs constituant la flotte d'Air Astana, conformément aux dispositions des annexes 1 et 8 de la convention de Chicago ainsi que de l'annexe 6 de celle-ci pour les aspects liés au maintien de la navigabilité.

(42) Eu égard à ce qui précède, la Commission considère qu'il n'est pas nécessaire d'inscrire le transporteur Air Astana sur la liste de l'annexe A. Toutefois, compte tenu des résultats des inspections au sol ([5]) effectuées dernièrement dans les aéroports communautaires au titre du programme SAFA ainsi que de l'engagement pris par les États membres d'accroître encore le nombre de vérifications au sol des aéronefs exploités par Air Astana dans la Communauté, elle juge opportun de soumettre les activités exercées par ce transporteur sur le territoire de la Communauté à une surveillance spécifique, dans des conditions strictes, et donc de les maintenir rigoureusement à leur niveau actuel, avec les aéronefs actuellement utilisés. Dans ces conditions et sur la base des critères communs, ce transporteur devrait donc être inscrit sur la liste de l'annexe B.

([1]) LBA/D-2008-334 et LBA/D-2008-944.
([2]) CAA-NL-2008-24, CAA-NL-2008-254, CAA-NL-2009-7, CAA-NL-2009-42 et CAA-NL-2009-55.
([3]) CAA-UK-2008-187.
([4]) DGCATR-2008-85, DGCATR-2008-310, DGCATR-2008-360, DGCATR-2008-381, DGCATR-2008-460, DGCATR-2008-585, DGCATR-2009-39, DGCATR-2009-69, DGCATR-2009-93 et DGCATR-2009-105.
([5]) LBA/D-2009-332.

Transporteurs aériens de la Zambie

(43) À la suite de la suspension des activités de la compagnie nationale zambienne Zambian Airways en janvier 2009 et de l'annonce par l'OACI d'un grave problème de sécurité en février 2009, après l'audit USOAP concernant l'exploitation des aéronefs, la certification et la surveillance exercée par l'autorité de l'aviation civile de la Zambie, la Commission a demandé, en avril 2009, des informations à ces autorités afin de vérifier la mise en œuvre de mesures destinées à remédier au problème. Le grave problème de sécurité est lié au fait que le département de l'aviation civile (DCA) de la Zambie a délivré vingt-et-un permis de services aériens à des transporteurs aériens commerciaux, dont certains autorisent l'exercice d'activités internationales. Ces permis répondent à des préoccupations économiques plutôt que sécuritaires. Leurs titulaires effectuent des vols internationaux sans que les inspections relatives à l'exploitation et à la navigabilité aient été effectuées, alors qu'elles sont obligatoires. De plus, des rapports relatifs aux inspections périodiques du DCA font état de manquements en matière de sécurité mais n'évoquent pas leur résolution.

(44) Rien ne prouve, dans les informations fournies par les autorités zambiennes en mai 2009, que les mesures urgentes nécessaires pour remédier aux graves problèmes de sécurité relevés par l'OACI aient été prises. Il n'existe en particulier aucun plan ou aucune procédure de certification. Il n'existe pas non plus de règles ni de réglementation donnant corps aux prescriptions formulées par l'OACI dans l'annexe 6 de la convention de Chicago en matière de certification. Par ailleurs, il n'existe aucune preuve de la restriction des «permis de services aériens» zambiens ni aucun document relatif au processus de certification requis par l'annexe 6 de l'OACI.

(45) Les documents supplémentaires envoyés par les autorités compétentes de la Zambie le 1er juin 2009 ne prouvent pas que le CTA (Z/AOC/001/2009) délivré le 29 mai 2009 à Zambezi Airlines, titulaire d'une licence en Zambie, est conforme aux exigences de l'OACI et que le problème de sécurité a été résolu. À ce jour, le problème de sécurité relevé par l'OACI subsiste.

(46) À la lumière de ces constatations et compte tenu du risque potentiel que cette situation peut présenter pour la sécurité des activités des transporteurs aériens titulaires d'une licence en Zambie autorisés à exploiter des vols internationaux, la Commission considère, sur la base des critères communs, que tous les transporteurs titulaires d'une licence en Zambie devraient être inscrits sur la liste de l'annexe A.

Transporteurs aériens de la République d'Indonésie

(47) La direction générale indonésienne de l'aviation civile (DGCA) a fourni à la Commission des éléments prouvant que les transporteurs aériens Garuda Indonesia, Airfast Indonesia, Mandala Airlines et Ekspres Transportasi Antarbenua (appellation commerciale Premiair) ont obtenu le 10 juin 2009 un nouveau CTA au titre de la nouvelle réglementation indonésienne en matière de sécurité de l'aviation civile (ci-après «la nouvelle réglementation indonésienne»). En particulier, les transporteurs aériens Garuda et Airfast ont obtenu de nouveaux CTA valables deux ans, à la suite d'un audit complet et d'une procédure de nouvelle certification. Mandala et Premiair ont fait l'objet d'un audit fondé uniquement sur les nouvelles exigences prévues par la nouvelle réglementation indonésienne.

(48) À la demande de la DGCA indonésienne, une équipe d'experts de la CE a effectué une mission d'enquête en Indonésie, du 15 au 18 juin 2009, afin de vérifier si les activités de surveillance sont pleinement réalisées à présent et si le système des activités de surveillance a été modernisé pour permettre un suivi adéquat des insuffisances constatées par la DGCA chez les transporteurs indonésiens. Dans ce cadre, deux transporteurs aériens (Mandala Airlines et Premiair) ont également reçu une visite destinée à vérifier si la DGCA indonésienne est capable d'assurer leur surveillance en matière de sécurité conformément aux normes applicables (nouvelle réglementation indonésienne).

(49) Il ressort de la visite que, grâce à l'efficacité de la surveillance exercée par la DGCA et à leur nouvelle certification, les quatre transporteurs précités répondent de manière satisfaisante aux nouvelles exigences. Le système de surveillance a été amélioré pour permettre le suivi adéquat des constatations de la DGCA concernant les transporteurs indonésiens. La DGCA a élaboré un système afin de gérer efficacement les informations provenant des activités de surveillance et, par conséquent, d'établir les délais réels de clôture du dossier relatif à une constatation ainsi que de toute prolongation accordée par la DGCA.

(50) De plus, les différences par rapport à l'annexe 6 de la convention de Chicago, que la DGCA avait notifiées à l'OACI le 20 février 2009 et qui auraient pu avoir un effet négatif sur la sécurité des activités des transporteurs aériens, ont été supprimées le 25 mars 2009. À la suite d'un réexamen technique effectué par la DGCA, une nouvelle notification faisant état de différences mineures a été envoyée à l'OACI le 28 mai 2009. Les transporteurs indonésiens devront donc se conformer aux normes de l'OACI à partir du 30 novembre 2009. Néanmoins, ces nouvelles normes sont déjà appliquées aux transporteurs Garuda, Mandala, Premiair et Airfast depuis le 10 juin 2009, date de délivrance de leur nouveau CTA.

(51) La DGCA a été entendue, à sa demande, par le comité de la sécurité aérienne le 30 juin 2009. Elle a informé la Commission que l'aéronef de type Embraer EMB-120 immatriculé PK-RJC et exploité par Premiair ne dispose pas pour le moment du système anticollision (TCAS) requis par la nouvelle réglementation indonésienne, mais que son installation devrait être achevée d'ici au 30 novembre 2009. Ces informations apparaissent clairement sur le CTA du transporteur, comme l'indique le rapport des experts de l'Union européenne.

(52) Sur la base des critères communs, on estime que le niveau d'efficacité actuel de la surveillance exercée par DGCA permet de contrôler l'exécution et le respect des normes de sécurité applicables par les quatre transporteurs qui ont obtenu une nouvelle certification, c'est-à-dire Garuda Indonesia, Airfast Indonesia, Mandala Airlines et Ekspres Transportasi Antarbenua (appellation commerciale Premiair). En conséquence, ces quatre transporteurs devraient être retirés de la liste de l'annexe A. Quant aux autres transporteurs indonésiens, ils devraient y être maintenus pour le moment. La Commission restera en contact étroit avec les autorités compétentes de l'Indonésie en ce qui concerne la nouvelle certification d'autres transporteurs indonésiens.

(53) Les autorités compétentes de l'Indonésie ont également fourni à la Commission une liste actualisée des transporteurs aériens titulaires d'un CTA. Outre les quatre précités, ces transporteurs sont actuellement: Merpati Nusantara, Kartika Airlines, Trigana Air Service, Metro Batavia, Pelita Air Service, Indonesia Air Asia, Lion Mentari Airlines, Wing Adabi Airlines, Cardig Air, Riau Airlines, Transwisata Prima Aviation, Tri MG Intra Asia Airlines, Manunggal Air Service, Megantara, Indonesia Air Transport, Sriwijaya Air, Travel Express Aviation Service, Republic Express Airlines, KAL Star, Sayap Garuda Indah, Survei Udara Penas, Nusantara Air Charter, Nusantara Buana Air, Nyaman Air, Travira Utama, Derazona Air Service, National Utility Helicopter, Deraya Air Taxi, Dirgantara Air Service, SMAC, Kura-Kura Aviation, Gatari Air Service, Intan Angkasa Air Service, Air Pacific Utama, Asco Nusa Air, Pura Wisata Baruna, Penerbangan Angkasa Semesta, ASI Pudjiastuti, Aviastar Mandiri, Dabi Air Nusantara, Sampoerna Air Nusantara, Mimika Air, Alfa Trans Dirgantara, Unindo, Sky Aviation, Johnlin Air Transport et Eastindo. La liste communautaire devrait être mise à jour en conséquence et ces transporteurs devraient être inscrits sur la liste de l'annexe A.

Transporteurs aériens de la République d'Angola

TAAG Angola Airlines

(54) Les autorités compétentes de l'Angola (INAVIC) ont informé la Commission que, conformément à la réglementation angolaise en matière de sécurité aérienne (ci-après «la réglementation angolaise»), elles avaient octroyé un nouveau CTA à TAAG le 28 mai 2009, à la suite d'une procédure complète de nouvelle certification.

(55) À la demande de l'INAVIC et de TAAG Angola Airlines, une équipe d'experts européens a mené une mission d'enquête en Angola du 8 au 11 juin 2009. Cette mission a permis de confirmer que la mise en conformité avec les normes de l'OACI avait considérablement progressé. L'INAVIC a clos 66 % des dossiers relatifs aux constatations faites par la mission d'enquête précédente de l'Union européenne, en février 2008, et TAAG 75 %. L'Angola a notamment adopté de nouvelles règles de sécurité aérienne conformes aux normes de l'OACI, et sa compagnie nationale, TAAG, a obtenu une nouvelle licence conforme aux nouvelles dispositions juridiques.

(56) Le transporteur TAAG, assisté de l'INAVIC, a été entendu, à sa demande, par le comité de la sécurité aérienne le 1er juillet 2009. Il a informé la Commission que l'audit dont il a fait l'objet en mai 2009 n'avait donné lieu qu'à un petit nombre de dossiers de constatations, tous clos au 29 juin 2009.

(57) Le transporteur a fourni au comité de la sécurité aérienne des éléments convaincants prouvant que de nouvelles mesures avaient été prises après la visite et que des progrès très satisfaisants avaient été réalisés en vue de résoudre les problèmes en suspens. Il a également présenté des mesures complètes en indiquant que plus de 90 % des dossiers de constatations sont clos, les autres mesures étant en cours. Toutefois, le transporteur n'a pas pu démontrer que les vols effectués par des aéronefs de type B-747 et B-737-200 faisaient l'objet d'une analyse des données de vol, par ailleurs obligatoire.

(58) Les autorités portugaises ont informé le comité de la sécurité aérienne qu'elles acceptaient d'aider les autorités compétentes de l'Angola à renforcer la surveillance de la sécurité de TAAG en vue d'autoriser ce dernier à exercer ses activités au Portugal. Elles l'ont notamment informé qu'elles accepteraient des vols assurés par certains aéronefs après avoir effectué des inspections avant leur décollage en Angola et des inspections au sol à leur arrivée au Portugal. Les autorités compétentes de l'Angola ont confirmé qu'elles acceptaient que tout aéronef exploité par TAAG à destination de Lisbonne fasse l'objet, à Luanda, d'une inspection au sol avant son décollage, avec l'assistance des autorités portugaises. Ces dernières effectueront, au titre du programme SAFA, une inspection au sol de tout aéronef exploité par TAAG.

(59) Par conséquent, la Commission considère, sur la base des critères communs, que TAAG devrait — dans un premier temps — être retiré de l'annexe A et inscrit sur la liste de l'annexe B à la condition que le transporteur n'assure pas plus de dix vols par semaine avec les aéronefs de type Boeing B-777 immatriculés D2-TED, D2-TEE et D2-TEF, de Luanda vers Lisbonne. Ces vols ne seront assurés que si les autorités angolaises ont effectué une inspection au sol des aéronefs concernés avant chaque départ, en Angola, et que les autorités portugaises ont effectué une inspection au sol de chaque aéronef, au Portugal. Cette mesure est provisoire, et la Commission réexaminera la situation à la lumière de toutes les informations dont elle disposera, notamment l'évaluation qu'auront effectuée les autorités compétentes du Portugal.

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

(60) La mission d'enquête menée en Angola du 8 au 11 juin 2009 a révélé que les exploitants PHA et SERVISAIR ont obtenu leur CTA sans avoir fait l'objet d'une procédure de certification appropriée. Bien que l'INAVIC ait temporairement suspendu ces deux CTA, la Commission considère, sur la base des critères communs, que les transporteurs en question devraient être inscrits sur la liste de l'annexe A.

(61) La Commission prend note du fait que l'INAVIC a engagé un processus de nouvelle certification pour 18 transporteurs (qui devrait être achevé d'ici à la fin de 2010) et l'encourage à poursuivre résolument ce processus en tenant dûment compte des problèmes de sécurité potentiels décelés dans ce cadre. À cet égard, la Commission reconnaît que l'INAVIC a pris des mesures d'exécution forcée concernant certains exploitants, six sur dix-neuf ayant vu leur CTA temporairement suspendu.

(62) Sur la base des critères communs, la Commission considère que, en attendant la fin du processus de nouvelle certification conforme à la nouvelle réglementation angolaise, ces transporteurs devraient être maintenus sur la liste de l'annexe A.

Société Nouvelle Air Affaires Gabon (SN2AG)

(63) Le transporteur aérien SN2AG, titulaire d'une licence au Gabon, a été entendu, à sa demande, le 1er juillet 2009 par le comité de la sécurité aérienne afin de démontrer que les aéronefs de type Challenger CL601, immatriculé TR-AAG, et de type HS-125-800, immatriculé ZS-AFG, sont exploités dans le respect des normes applicables. La Commission prend note du fait que ce transporteur a poursuivi sa réorganisation et a accompli des progrès remarquables dans la mise en œuvre de son plan d'action visant à se mettre en conformité avec les normes internationales. Elle note également que SN2AG a fait l'objet d'un audit de la part des autorités compétentes du Gabon en février 2009, en vue d'obtenir une nouvelle certification, et qu'un nouveau CTA lui a été délivré ce même mois.

(64) Le 1er juillet 2009, les autorités compétentes du Gabon (ANAC) ont également présenté au comité de la sécurité aérienne les progrès qu'elles ont accomplis en ce qui concerne leur structure et leur personnel, et ont déclaré disposer désormais d'un nombre de ressources qualifiées suffisant pour assurer la surveillance des activités de ce transporteur, ainsi que l'entretien de ce dernier, conformément aux dispositions de l'OACI. Cela est confirmé par les experts de l'OACI qui assistent le Gabon dans sa mission de surveillance jusqu'en mars 2010.

(65) En conséquence, la Commission considère, sur la base des critères communs, que seuls les vols assurés par les aéronefs de type Challenger CL601 immatriculé TR-AAG et de type HS-125-800, immatriculé ZS-AFG, répondent aux normes de sécurité applicables. De ce fait, il convient de soumettre la compagnie SN2AG à des restrictions d'exploitation en ce qui concerne les autres appareils de sa flotte et de la transférer de l'annexe A vers l'annexe B.

Egypt Air

(66) Les nombreuses carences en matière de sécurité d'Egypt Air, titulaire d'une licence en Égypte, sont avérées. Elles ont été constatées au cours des 75 inspections au sol menées depuis janvier 2008 principalement par l'Autriche, la France, l'Allemagne, l'Italie, les Pays-Bas et l'Espagne, ainsi que d'autres États de la CEAC, au titre du programme SAFA. La récurrence de ces constats (au total 240 dont 91 de catégorie 2 et 69 de catégorie 3) est préoccupante car elle traduit des insuffisances systémiques en matière de sécurité.

(67) Compte tenu des rapports SAFA, la Commission a entamé une discussion officielle avec les autorités compétentes de l'Égypte (ECAA) le 25 mai 2009: elle leur a fait part de sa très vive inquiétude quant à la sécurité des activités du transporteur et les a enjoints, elles et le transporteur, de prendre des mesures visant à remédier de manière satisfaisante aux insuffisances constatées sur le plan de la sécurité, conformément à l'article 7 du règlement (CE) nº 2111/2005.

(68) Le transporteur a soumis une quantité importante de documents (les 10, 16, 17, 19 et 26 juin 2009) concernant les mesures correctives prises ou envisagées à la suite des inspections au sol ainsi qu'une analyse des causes profondes, qui propose des solutions à long terme. Il a été entendu, à sa demande, par le comité de la sécurité aérienne le 30 juin 2009.

(69) Egypt Air n'ayant pas remédié aux graves manquements constatés dans les domaines du maintien de la navigabilité, de l'entretien, de l'exploitation et de la sécurité du transport de marchandises, la Commission demande aux autorités compétentes de l'Égypte de lui remettre, chaque mois, un rapport sur l'avancement de la mise en œuvre du plan d'actions correctives, accompagné de tout autre rapport sur les audits qu'elles auront réalisés auprès d'Egypt Air. Par ailleurs, les autorités compétentes de l'Égypte doivent remettre à la Commission le rapport de l'audit final qu'elles doivent réaliser à la fin de cette période: elles lui communiqueront les résultats de cet audit ainsi que leurs recommandations.

(70) Le transporteur et les autorités compétentes de l'Égypte ont accepté que des experts de la CE viennent contrôler la mise en œuvre du plan d'actions correctives. La Commission a exhorté le transporteur à remédier durablement et dans les plus brefs délais aux nombreux manquements, faute de quoi elle prendra les mesures qui s'imposent. Sur cette base, la Commission considère qu'il n'y a pas lieu, à ce stade, d'inscrire le transporteur sur la liste de l'annexe A.

(71) Les États membres doivent multiplier le nombre d'inspections d'Egypt d'Air afin de fournir la base nécessaire à une réévaluation de ce dossier lors de la prochaine réunion du comité de la sécurité aérienne en novembre 2009.

Transporteurs aériens de la Fédération de Russie

(72) Le 11 juin 2009, les autorités compétentes de la Fédération de Russie ont informé la Commission de la modification de leur décision du 25 avril 2008, qui interdisait toute exploitation des aéronefs inscrits sur le CTA de 13 transporteurs russes qui, à cette époque, ne disposaient pas de l'équipement nécessaire pour effectuer des vols internationaux dans le respect des normes de l'OACI, notamment parce qu'ils n'étaient pas munis du TAWS et de l'E-GPWS obligatoires. Certains des aéronefs concernés par cette décision sont aujourd'hui équipés pour effectuer des vols internationaux. De plus, leurs CTA et leurs spécifications techniques ont été modifiés pour tenir compte de ces changements.

(73) Conformément à la nouvelle décision, il est interdit d'exploiter les aéronefs suivants à destination, à l'intérieur et au départ de la Communauté:

a) Aircompany Yakutia: Tupolev TU-154: RA-85007 et RA-85790; Antonov AN-140: RA-41250; AN-24RV: RA-46496, RA-46665, RA-47304, RA-47352, RA-47353, RA-47360; AN-26: RA-26660.

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

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

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

e) Krasnoyarsky Airlines: Le CTA du transporteur aérien a été annulé. En ce qui concerne les deux aéronefs suivants de type TU-154M, exploités auparavant par Krasnoyarsky Airlines, le RA-85682 est actuellement exploité par un autre transporteur aérien titulaire d'une licence dans la Fédération de Russie, tandis que le RA-85683 n'est plus exploité pour le moment.

f) Kuban Airlines: Yakovlev Yak-42: RA-42526, RA-42331, RA-42336, RA-42350, RA-42538 et RA-42541.

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

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

i) Tatarstan Airlines: Yakovlev Yak-42D: RA-42374, RA-42433; tous les Tupolev TU-134A y compris: RA-65065, RA-65102, RA-65691, RA-65970 et RA-65973. tous les Antonov AN-24RV y compris: RA-46625 et RA-47818; les aéronefs de type AN24RV immatriculés RA-46625 et RA-47848 sont actuellement exploits par un autre transporteur russe.

j) Ural Airlines: Tupolev TU-154B: RA-85319, RA-85337, RA-85357, RA-85375, RA-85374, RA-85432 et RA-85508.

k) UTAir: Tupolev TU-154M: RA-85813, RA-85733, RA-85755, RA-85806 et RA-85820; tous les (25) TU-134: RA-65024, RA-65033, RA-65127, RA-65148, RA-65560, RA-65572, RA-65575, RA-65607, RA-65608, RA-65609, RA-65611, RA-65613, RA-65616, RA-65618, RA-65620, RA-65622, RA-65728, RA-65755, RA-65777, RA-65780, RA-65793, RA-65901, RA-65902 et RA-65977; l'aéronef RA-65143 est exploité par un autre transporteur russe; tous les (1) TU-134B: RA-65726; tous les Yakovlev Yak-40 (10): RA-87292, RA-87348, RA-87907, RA-87941, RA-87997, RA-88209, RA 88210, RA-88227, RA-88244 et RA-88280; tous les hélicoptères Mil-26: (immatriculation inconnue); tous les hélicoptères Mil-10: (immatriculation inconnue); tous les hélicoptères Mil-8 (immatriculation inconnue); tous les hélicoptères AS-355 (immatriculation inconnue); tous les hélicoptères BO-105 (immatriculation inconnue); l'aéronef de type AN-24B RA-46388; les aéronefs AN-24B (RA-46267 et RA-47289) et les aéronefs de type AN-24RV (RA-46509, RA-46519 et RA-47800) sont exploités par un autre transporteur russe.

1) Rossija (STC Russia): Tupolev TU-134: RA-65555, RA-65904, RA-65905, RA-65911, RA-65921 et RA-65979. TU-214: RA-64504, RA-64505; Iliouchine IL-18: RA-75454 et RA-75464; Yakovlev Yak-40: RA-87203, RA-87968, RA-87971, RA-87972 et RA-88200.

(74) Aucun aéronef de ce type n'a été recensé pour le transporteur Red Wings (anciennement Airlines 400 JSC).

(75) Les autorités compétentes de la Fédération de Russie ont également informé la Commission des restrictions imposées le 3 juin 2009 aux activités d'Aeroflot-Nord dans la Communauté.

(76) Les autorités compétentes de la Fédération de Russie et la Commission sont résolues à poursuivre leur étroite coopération et à échanger toutes les informations nécessaires relatives à la sécurité de leurs transporteurs aériens. Les États membres vérifieront 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 conformément au règlement (CE) nº 351/2008.

Yemenia Yemen Airways

(77) L'Agence européenne de la sécurité aérienne (AESA) a informé le comité de la sécurité aérienne qu'elle suspendait l'agrément d'organisme de maintenance EASA.145.0177 accordé à Yemenia Yemen Airways, titulaire d'une licence au Yémen, pour non résolution de ses insuffisances en matière de sécurité. Par ailleurs, les autorités compétentes de la France ont informé le comité de la sécurité aérienne qu'elles avaient suspendu, à la suite de cette décision, les certificats de navigabilité des aéronefs de type Airbus A-310 immatriculés en France (F-OHPR et F-OHPS) et exploités par cette compagnie.

(78) La Commission prend note de l'infraction à la réglementation européenne applicable et a décidé le 1er juillet 2009, le lendemain de l'accident du vol 626 de Yemenia Yemen Airways, d'entamer des discussions officielles avec le transporteur, conformément à l'article 7 du règlement (CE) nº 2111/2005, ainsi qu'avec les autorités compétentes du Yémen, conformément à l'article 3 du règlement (CE) nº 473/2006, afin d'évaluer la conformité des activités et de l'entretien du transporteur en question avec les normes applicables de l'OACI. Elle se réserve en outre le droit de prendre des mesures d'urgence, le cas échéant.

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

(79) À ce jour et malgré ses demandes, la Commission n'a reçu, de la part des autres transporteurs figurant sur la liste communautaire mise à jour le 8 avril 2009 et des autorités chargées de leur surveillance réglementaire, aucun élément prouvant que des mesures correctives appropriées avaient été mises en œuvre. Elle considère donc, sur la base des critères communs, qu'il convient de maintenir l'interdiction d'exploitation (annexe A) ou les restrictions d'exploitation (annexe B) appliquées à ces transporteurs aériens, selon le cas.

(80) 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 le texte figurant à l'annexe A du présent règlement.

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

Article 2

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

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

Fait à Bruxelles, le 13 juillet 2009.

Par la Commission
Antonio TAJANI
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	République du Soudan
ARIANA AFGHAN AIRLINES	009	AFG	République islamique d'Afghanistan
MOTOR SICH	025	MSI	Ukraine
SIEM REAP AIRWAYS INTERNATIONAL	AOC/013/00	SRH	Royaume du Cambodge
SILVERBACK CARGO FREIGHTERS	Inconnu	VRB	République du Rwanda
UKRAINE CARGO AIRWAYS	145	UKS	Ukraine
UKRAINIAN MEDITERRANEAN AIRLINES	164	UKM	Ukraine
VOLARE AVIATION ENTREPRISE	143	VRE	Ukraine
Tous les transporteurs aériens certifiés par les autorités de l'Angola responsables de la surveillance réglementaire (à l'exception de TAAG Angola Airlines), à savoir:			République d'Angola
AEROJET	015	Inconnu	République d'Angola
AIR26	004	Inconnu	République d'Angola
AIR GEMINI	002	Inconnu	République d'Angola
AIR GICANGO	009	Inconnu	République d'Angola
AIR JET	003	Inconnu	République d'Angola
AIR NAVE	017	Inconnu	République d'Angola
ALADA	005	Inconnu	République d'Angola
ANGOLA AIR SERVICES	006	Inconnu	République d'Angola
DIEXIM	007	Inconnu	République d'Angola
GIRA GLOBO	008	Inconnu	République d'Angola
HELIANG	010	Inconnu	République d'Angola
HELIMALONGO	011	Inconnu	République d'Angola
MAVEWA	016	Inconnu	République d'Angola
PHA	019	Inconnu	République d'Angola
RUI & CONCEICAO	012	Inconnu	République d'Angola
SAL	013	Inconnu	République d'Angola

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

Nom de personne morale du transporteur aérien figurant sur son CTA (et raison sociale si elle diffère)	Numéro de certificat de transporteur aérien (CTA) ou numéro de la licence d'exploitation	Code OACI de la compagnie aérienne	État du transporteur
SERVISAIR	018	Inconnu	République d'Angola
SONAIR	014/	Inconnu	République d'Angola
Tous les transporteurs aériens certifiés par les autorités du Bénin responsables de la surveillance réglementaire, à savoir:		—	République du Bénin
AERO BENIN	PEA No 014/MDCTTTATP-PR/ANAC/DEA/SCS	Inconnu	République du Bénin
AFRICA AIRWAYS	Inconnu	Inconnu	République du Bénin
ALAFIA JET	PEA No 014/ANAC/ MDCTTTATP-PR/DEA/SCS	Sans objet	République du Bénin
BENIN GOLF AIR	PEA No 012/MDCTTP-PR/ ANAC/DEA/SCS.	Inconnu	République du Bénin
BENIN LITTORAL AIRWAYS	PEA No 013/MDCTTTATP-PR/ANAC/DEA/SCS.	BLA	République du Bénin
COTAIR	PEA No 015/MDCTTTATP-PR/ANAC/DEA/SCS.	Inconnu	République du Bénin
ROYAL AIR	PEA No 11/ANAC/MDCTTP-PR/DEA/SCS	Inconnu	République du Bénin
TRANS AIR BENIN	PEA No 016/MDCTTTATP-PR/ANAC/DEA/SCS	TNB	République du Bénin
Tous les transporteurs aériens certifiés par les autorités de la République démocratique du Congo (RDC) responsables de la surveillance réglementaire, à savoir:		—	République démocratique du Congo (RDC)
AFRICA ONE	409/CAB/MIN/TC/0114/ 2006	CFR	République démocratique du Congo (RDC)
AFRICAN AIR SERVICES COMMUTER	409/CAB/MIN/TVC/051/09	Inconnu	République démocratique du Congo (RDC)
AIGLE AVIATION	409/CAB/MIN/TC/0042/ 2006	Inconnu	République démocratique du Congo (RDC)
AIR BENI	409/CAB/MIN/TC/0019/ 2005	Inconnu	République démocratique du Congo (RDC)
AIR BOYOMA	409/CAB/MIN/TC/0049/ 2006	Inconnu	République démocratique du Congo (RDC)
AIR INFINI	409/CAB/MIN/TC/006/2006	Inconnu	République démocratique du Congo (RDC)
AIR KASAI	409/CAB/MIN/ TVC/036/08	Inconnu	République démocratique du Congo (RDC)
AIR KATANGA	409/CAB/MIN/TVC/031/08	Inconnu	République démocratique du Congo (RDC)
AIR NAVETTE	409/CAB/MIN/TC/015/2005	Inconnu	République démocratique du Congo (RDC)

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 TROPIQUES	409/CAB/MIN/TVC/029/08	Inconnu	République démocratique du Congo (RDC)
BEL GLOB AIRLINES	409/CAB/MIN/TC/0073/2006	Inconnu	République démocratique du Congo (RDC)
BLUE AIRLINES	409/CAB/MIN/TVC/028/08	BUL	République démocratique du Congo (RDC)
BRAVO AIR CONGO	409/CAB/MIN/TC/0090/2006	Inconnu	République démocratique du Congo (RDC)
BUSINESS AVIATION	409/CAB/MIN/TVC/048/09	Inconnu	République démocratique du Congo (RDC)
BUSY BEE CONGO	409/CAB/MIN/TVC/052/09	Inconnu	République démocratique du Congo (RDC)
BUTEMBO AIRLINES	409/CAB/MIN/TC/0056/2006	Inconnu	République démocratique du Congo (RDC)
CARGO BULL AVIATION	409/CAB/MIN/TC/0106/2006	Inconnu	République démocratique du Congo (RDC)
CETRACA AVIATION SERVICE	409/CAB/MIN/TVC/026/08	CER	République démocratique du Congo (RDC)
CHC STELLAVIA	409/CAB/MIN/TC/0050/2006	Inconnu	République démocratique du Congo (RDC)
COMAIR	409/CAB/MIN/TC/0057/2006	Inconnu	République démocratique du Congo (RDC)
COMPAGNIE AFRICAINE D'AVIATION (CAA)	409/CAB/MIN/TVC/035/08	Inconnu	République démocratique du Congo (RDC)
DOREN AIR CONGO	409/CAB/MIN/TVC/0032/08	Inconnu	République démocratique du Congo (RDC)
EL SAM AIRLIFT	409/CAB/MIN/TC/0002/2007	Inconnu	République démocratique du Congo (RDC)
ENTREPRISE WORLD AIRWAYS (EWA)	409/CAB/MIN/TVC/003/08	Inconnu	République démocratique du Congo (RDC)
ESPACE AVIATION SERVICE	409/CAB/MIN/TC/0003/2007	Inconnu	République démocratique du Congo (RDC)
FILAIR	409/CAB/MIN/TVC/037/08	Inconnu	République démocratique du Congo (RDC)
FREE AIRLINES	409/CAB/MIN/TC/0047/2006	Inconnu	République démocratique du Congo (RDC)
GALAXY KAVATSI	409/CAB/MIN/TVC/027/08	Inconnu	République démocratique du Congo (RDC)
GILEMBE AIR SOUTENANCE (GISAIR)	409/CAB/MIN/TVC/053/09	Inconnu	République démocratique du Congo (RDC)
GOMA EXPRESS	409/CAB/MIN/TC/0051/2006	Inconnu	République démocratique du Congo (RDC)
GOMAIR	409/CAB/MIN/TVC/045/09	Inconnu	République démocratique du Congo (RDC)
GREAT LAKE BUSINESS COMPANY	409/CAB/MIN/TC/0048/2006	Inconnu	République démocratique du Congo (RDC)
HEWA BORA AIRWAYS (HBA)	409/CAB/MIN/TVC/038/08	ALX	République démocratique du Congo (RDC)

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
INTERNATIONAL TRANS AIR BUSINESS (ITAB)	409/CAB/MIN/TVC/033/08	Inconnu	République démocratique du Congo (RDC)
KATANGA AIRWAYS	409/CAB/MIN/TC/0088/2006	Inconnu	République démocratique du Congo (RDC)
KIN AVIA	409/CAB/MIN/TVC/042/09	Inconnu	République démocratique du Congo (RDC)
KIVU AIR	409/CAB/MIN/TC/0044/2006	Inconnu	République démocratique du Congo (RDC)
LIGNES AÉRIENNES CONGOLAISES (LAC)	Signature ministérielle (ordonnance nº 78/205)	LCG	République démocratique du Congo (RDC)
MALU AVIATION	409/CAB/MIN/TVC/04008	Inconnu	République démocratique du Congo (RDC)
MALILA AIRLIFT	409/CAB/MIN/TC/0112/2006	MLC	République démocratique du Congo (RDC)
MANGO AVIATION	409/CAB/MIN/TVC/034/08	Inconnu	République démocratique du Congo (RDC)
PIVA AIRLINES	409/CAB/MIN/TC/0001/2007	Inconnu	République démocratique du Congo (RDC)
RWAKABIKA BUSHI EXPRESS	409/CAB/MIN/TC/0052/2006	Inconnu	République démocratique du Congo (RDC)
SAFARI LOGISTICS SPRL	409/CAB/MIN/TC/0076/2006	Inconnu	République démocratique du Congo (RDC)
SAFE AIR COMPANY	409/CAB/MIN/TVC/025/08	Inconnu	République démocratique du Congo (RDC)
SERVICES AIR	409/CAB/MIN/TVC/030/08	Inconnu	République démocratique du Congo (RDC)
SUN AIR SERVICES	409/CAB/MIN/TC/0077/2006	Inconnu	République démocratique du Congo (RDC)
SWALA AVIATION	409/CAB/MIN/TVC/050/09	Inconnu	République démocratique du Congo (RDC)
TEMBO AIR SERVICES	409/CAB/MIN/TC/0089/2006	Inconnu	République démocratique du Congo (RDC)
THOM'S AIRWAYS	409/CAB/MIN/TC/0009/2007	Inconnu	République démocratique du Congo (RDC)
TMK AIR COMMUTER	409/CAB/MIN/TVC/044/09	Inconnu	République démocratique du Congo (RDC)
TRACEP CONGO AVIATION	409/CAB/MIN/TVC/046/09	Inconnu	République démocratique du Congo (RDC)
TRANS AIR CARGO SERVICES	409/CAB/MIN/TVC/024/08	Inconnu	République démocratique du Congo (RDC)
TRANSPORTS AERIENS CONGOLAIS (TRACO)	409/CAB/MIN/TC/0105/2006	Inconnu	République démocratique du Congo (RDC)
VIRUNGA AIR CHARTER	409/CAB/MIN/TC/018/2005	Inconnu	République démocratique du Congo (RDC)

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
WIMBI DIRA AIRWAYS	409/CAB/MIN/TVC/039/08	WDA	République démocratique du Congo (RDC)
ZAABU INTERNATIONAL	409/CAB/MIN/TVC/049/09	Inconnu	République démocratique du Congo (RDC)
Tous les transporteurs aériens certifiés par les autorités de Guinée équatoriale responsables de la surveillance réglementaire, à savoir:			Guinée équatoriale
CRONOS AIRLINES	Inconnu	Inconnu	Guinée équatoriale
CEIBA INTERCONTINENTAL	Inconnu	CEL	Guinée équatoriale
EGAMS	Inconnu	EGM	Guinée équatoriale
EUROGUINEANA DE AVIACION Y TRANSPORTES	2006/001/MTTCT/DGAC/SOPS	EUG	Guinée équatoriale
GENERAL WORK AVIACION	002/ANAC	Non disponible	Guinée équatoriale
GETRA — GUINEA ECUATORIAL DE TRANSPORTES AEREOS	739	GET	Guinée équatoriale
GUINEA AIRWAYS	738	Non disponible	Guinée équatoriale
STAR EQUATORIAL AIRLINES	Inconnu	Inconnu	Guinée équatoriale
UTAGE — UNION DE TRANSPORT AEREO DE GUINEA ECUATORIAL	737	UTG	Guinée équatoriale
Tous les transporteurs aériens certifiés par les autorités indonésiennes responsables de la surveillance réglementaire, à l'exception de Garuda Indonesia, Airfast Indonesia, Mandala Airlines et Ekspres Transportasi Antarbenua, notamment:			République d'Indonésie
AIR PACIFIC UTAMA	135-020	Inconnu	République d'Indonésie
ALFA TRANS DIRGANTATA	135-012	Inconnu	République d'Indonésie
ASCO NUSA AIR	135-022	Inconnu	République d'Indonésie
ASI PUDJIASTUTI	135-028	Inconnu	République d'Indonésie
AVIASTAR MANDIRI	135-029	Inconnu	République d'Indonésie
CARDIG AIR	121-013	Inconnu	République d'Indonésie
DABI AIR NUSANTARA	135-030	Inconnu	République d'Indonésie
DERAYA AIR TAXI	135-013	DRY	République d'Indonésie
DERAZONA AIR SERVICE	135-010	Inconnu	République d'Indonésie
DIRGANTARA AIR SERVICE	135-014	DIR	République d'Indonésie
EASTINDO	135-038	Inconnu	République d'Indonésie
GATARI AIR SERVICE	135-018	GHS	République d'Indonésie
INDONESIA AIR ASIA	121-009	AWQ	République d'Indonésie
INDONESIA AIR TRANSPORT	135-034	IDA	République d'Indonésie

Nom de personne morale du transporteur aérien figurant sur son CTA (et raison sociale si elle diffère)	Numéro de certificat de transporteur aérien (CTA) ou numéro de la licence d'exploitation	Code OACI de la compagnie aérienne	État du transporteur
INTAN ANGKASA AIR SERVICE	135-019	Inconnu	République d'Indonésie
JOHNLIN AIR TRANSPORT	135-043	Inconnu	République d'Indonésie
KAL STAR	121-037	Inconnu	République d'Indonésie
KARTIKA AIRLINES	121-003	KAE	République d'Indonésie
KURA-KURA AVIATION	135-016	Inconnu	République d'Indonésie
LION MENTARI ARILINES	121-010	LNI	République d'Indonésie
MANUNGGAL AIR SERVICE	121-020	Inconnu	République d'Indonésie
MEGANTARA	121-025	Inconnu	République d'Indonésie
MERPATI NUSANTARA AIRLINES	121-002	MNA	République d'Indonésie
METRO BATAVIA	121-007	BTV	République d'Indonésie
MIMIKA AIR	135-007	Inconnu	République d'Indonésie
NATIONAL UTILITY HELICOPTER	135-011	Inconnu	République d'Indonésie
NUSANTARA AIR CHARTER	121-022	Inconnu	République d'Indonésie
NUSANTARA BUANA AIR	135-041	Inconnu	République d'Indonésie
NYAMAN AIR	135-042	Inconnu	République d'Indonésie
PELITA AIR SERVICE	121-008	PAS	République d'Indonésie
PENERBANGAN ANGKASA SEMESTA	135-026	Inconnu	République d'Indonésie
PURA WISATA BARUNA	135-025	Inconnu	République d'Indonésie
REPUBLIC EXPRESS AIRLINES	121-040	RPH	République d'Indonésie
RIAU AIRLINES	121-016	RIU	République d'Indonésie
SAMPOERNA AIR NUSANTARA	135-036	Inconnu	République d'Indonésie
SAYAP GARUDA INDAH	135-004	Inconnu	République d'Indonésie
SKY AVIATION	135-044	Inconnu	République d'Indonésie
SMAC	135-015	SMC	République d'Indonésie
SRIWIJAYA AIR	121-035	SJY	République d'Indonésie
SURVEI UDARA PENAS	135-006	Inconnu	République d'Indonésie
TRANSWISATA PRIMA AVIATION	135-021	Inconnu	République d'Indonésie
TRAVEL EXPRESS AVIATION SERVICE	121-038	XAR	République d'Indonésie
TRAVIRA UTAMA	135-009	Inconnu	République d'Indonésie
TRI MG INTRA ASIA AIRLINES	121-018	TMG	République d'Indonésie
TRIGANA AIR SERVICE	121-006	TGN	République d'Indonésie
UNINDO	135-040	Inconnu	République d'Indonésie

Nom de personne morale du transporteur aérien figurant sur son CTA (et raison sociale si elle diffère)	Numéro de certificat de transporteur aérien (CTA) ou numéro de la licence d'exploitation	Code OACI de la compagnie aérienne	État du transporteur
WING ABADI AIRLINES	121-012	WON	République d'Indonésie
Tous les transporteurs aériens certifiés par les autorités du Kazakhstan responsables de la surveillance réglementaire (à l'exception d'Air Astana), à savoir:			République du Kazakhstan
AERO AIR COMPANY	Inconnu	Inconnu	République du Kazakhstan
AEROPRAKT KZ	Inconnu	Inconnu	République du Kazakhstan
AEROTOUR KZ	Inconnu	Inconnu	République du Kazakhstan
AIR ALMATY	AK-0331-07	LMY	République du Kazakhstan
AIR COMPANY KOKSHETAU	AK-0357-08	KRT	République du Kazakhstan
AIR DIVISION OF EKA	Inconnu	Inconnu	République du Kazakhstan
AIR FLAMINGO	Inconnu	Inconnu	République du Kazakhstan
AIR TRUST AIRCOMPANY	Inconnu	Inconnu	République du Kazakhstan
AK SUNKAR AIRCOMPANY	Inconnu	Inconnu	République du Kazakhstan
ALMATY AVIATION	Inconnu	Inconnu	République du Kazakhstan
ARKHABAY	Inconnu	Inconnu	République du Kazakhstan
ASIA CONTINENTAL AIRLINES	AK-0345-08	CID	République du Kazakhstan
ASIA CONTINENTAL AVIALINES	AK-0371-08	RRK	République du Kazakhstan
ASIA WINGS	AK-0390-09	AWA	République du Kazakhstan
ASSOCIATION OF AMATEUR PILOTS OF KAZAKHSTAN	Inconnu	Inconnu	République du Kazakhstan
ATMA AIRLINES	AK-0372-08	AMA	République du Kazakhstan
ATYRAU AYE JOLY	AK-0321-07	JOL	République du Kazakhstan
AVIA-JAYNAR	Inconnu	Inconnu	République du Kazakhstan
BEYBARS AIRCOMPANY	Inconnu	Inconnu	République du Kazakhstan
BERKUT AIR/BEK AIR	AK-0311-07	BKT/BEK	République du Kazakhstan
BERKUT STATE AIRLINE	AK-0378-09	BEC	République du Kazakhstan
BERKUT KZ	Inconnu	Inconnu	République du Kazakhstan
BURUNDAYAVIA AIRLINES	AK-0374-08	BRY	République du Kazakhstan
COMLUX	AK-0352-08	KAZ	République du Kazakhstan
DETA AIR	AK-0344-08	DET	République du Kazakhstan
EAST WING	AK-0332-07	EWZ	République du Kazakhstan
EASTERN EXPRESS	AK-0358-08	LIS	République du Kazakhstan
EOL AIR	Inconnu	Inconnu	République du Kazakhstan
EURO-ASIA AIR	AK-0384-09	EAK	République du Kazakhstan

Nom de personne morale du transporteur aérien figurant sur son CTA (et raison sociale si elle diffère)	Numéro de certificat de transporteur aérien (CTA) ou numéro de la licence d'exploitation	Code OACI de la compagnie aérienne	État du transporteur
EURO-ASIA AIR INTERNATIONAL	Inconnu	Inconnu	République du Kazakhstan
EXCELLENT GLIDE	AK-0338-08	EGB	République du Kazakhstan
FENIX	Inconnu	Inconnu	République du Kazakhstan
FLY JET KZ	AK-0391-09	FJK	République du Kazakhstan
IJT AVIATION	AK-0335-08	DVB	République du Kazakhstan
INVESTAVIA	AK-0342-08	TLG	République du Kazakhstan
IRBIS	AK-0317-07	BIS	République du Kazakhstan
IRTYSH AIR	AK-0381-09	MZA	République du Kazakhstan
JET AIRLINES	AK-0349-09	SOZ	République du Kazakhstan
JET ONE	AK-0367-08	JKZ	République du Kazakhstan
KAVIASPAS	AK-0322-07	KZS	République du Kazakhstan
KAZAIR JET	AK-0387-09	KEJ	République du Kazakhstan
KAZAIRTRANS AIRLINE	AK-0347-08	KUY	République du Kazakhstan
KAZAIRWEST	Inconnu	Inconnu	République du Kazakhstan
KAZAVIA	Inconnu	Inconnu	République du Kazakhstan
KOKSHETAU	AK-0357-08	KRT	République du Kazakhstan
MAK AIR AIRLINE	AK-0334-07	AKM	République du Kazakhstan
MEGA AIRLINES	AK-0356-08	MGK	République du Kazakhstan
MIRAS	AK-0315-07	MIF	République du Kazakhstan
NAVIGATOR	Inconnu	Inconnu	République du Kazakhstan
OLIMP AIR	Inconnu	Inconnu	République du Kazakhstan
ORLAN 2000 AIRCOMPANY	Inconnu	Inconnu	République du Kazakhstan
PANKH CENTER KAZAKHSTAN	Inconnu	Inconnu	République du Kazakhstan
PRIME AVIATION	AK-0308-07	PKZ	République du Kazakhstan
SALEM AIRCOMPANY	Inconnu	Inconnu	République du Kazakhstan
SAMAL AIR	Inconnu	Inconnu	République du Kazakhstan
SAYAT AIR	AK-0351-08	SYM	République du Kazakhstan
SAYAKHAT AIRLINES	AK-0359-08	Inconnu	République du Kazakhstan
SEMEYAVIA	Inconnu	Inconnu	République du Kazakhstan
SCAT	AK-0350-08	VSV	République du Kazakhstan
STARLINE KZ	AK-0373-08	LMZ	République du Kazakhstan
SKYBUS	AK-0364-08	BYK	République du Kazakhstan
SKYJET	AK-0307-09	SEK	République du Kazakhstan

Nom de personne morale du transporteur aérien figurant sur son CTA (et raison sociale si elle diffère)	Numéro de certificat de transporteur aérien (CTA) ou numéro de la licence d'exploitation	Code OACI de la compagnie aérienne	État du transporteur
SKYSERVICE	Inconnu	Inconnu	République du Kazakhstan
TAHMID AIR	Inconnu	Inconnu	République du Kazakhstan
TULPAR AVIA SERVICE	Inconnu	Inconnu	République du Kazakhstan
TYAN SHAN	Inconnu	Inconnu	République du Kazakhstan
UST-KAMENOGORSK	AK-0385-09	UCK	République du Kazakhstan
ZHETYSU AIRCOMPANY	Inconnu	Inconnu	République du Kazakhstan
ZHERSU AVIA	Inconnu	Inconnu	République du Kazakhstan
ZHEZKAZGANAIR	Inconnu	Inconnu	République du Kazakhstan
Tous les transporteurs aériens certifiés par les autorités de la République kirghize responsables de la surveillance réglementaire, à savoir:			République kirghize
AIR MANAS	17	MBB	République kirghize
AVIA TRAFFIC COMPANY	23	AVJ	République kirghize
AEROSTAN (EX BISTAIR-FEZ BISHKEK)	08	BSC	République kirghize
CLICK AIRWAYS	11	CGK	République kirghize
DAMES	20	DAM	République kirghize
EASTOK AVIA	15	Inconnu	République kirghize
GOLDEN RULE AIRLINES	22	GRS	République kirghize
ITEK AIR	04	IKA	République kirghize
KYRGYZ TRANS AVIA	31	KTC	République kirghize
KYRGYZSTAN	03	LYN	République kirghize
MAX AVIA	33	MAI	République kirghize
S GROUP AVIATION	6	Inconnu	République kirghize
SKY GATE INTERNATIONAL AVIATION	14	SGD	République kirghize
SKY WAY AIR	21	SAB	République kirghize
TENIR AIRLINES	26	TEB	République kirghize
TRAST AERO	05	TSJ	République kirghize
VALOR AIR	07	Inconnu	République kirghize
Tous les transporteurs aériens certifiés par les autorités du Libéria responsables de la surveillance réglementaire		—	Liberia

Nom de personne morale du transporteur aérien figurant sur son CTA (et raison sociale si elle diffère)	Numéro de certificat de transporteur aérien (CTA) ou numéro de la licence d'exploitation	Code OACI de la compagnie aérienne	État du transporteur
Tous les transporteurs aériens certifiés par les autorités de la République du Gabon responsables de la surveillance réglementaire (à l'exception de Gabon Airlines, d'Afrijet et de SN2AG), à savoir:			République du Gabon
AIR SERVICES SA	0002/MTACCMDH/SGACC/DTA	Inconnu	République du Gabon
AIR TOURIST (ALLEGIANCE)	0026/MTACCMDH/SGACC/DTA	NIL	République du Gabon
NATIONALE ET REGIONALE TRANSPORT (NATIONALE)	0020/MTACCMDH/SGACC/DTA	Inconnu	République du Gabon
SCD AVIATION	0022/MTACCMDH/SGACC/DTA	Inconnu	République du Gabon
SKY GABON	0043/MTACCMDH/SGACC/DTA	SKG	République du Gabon
SOLENTA AVIATION GABON	0023/MTACCMDH/SGACC/DTA	Inconnu	République du Gabon
Tous les transporteurs aériens certifiés par les autorités de Sierra Leone responsables de la surveillance réglementaire, à savoir:	—	—	Sierra Leone
AIR RUM, LTD	Inconnu	RUM	Sierra Leone
DESTINY AIR SERVICES, LTD	Inconnu	DTY	Sierra Leone
HEAVYLIFT CARGO	Inconnu	Inconnu	Sierra Leone
ORANGE AIR SIERRA LEONE LTD	Inconnu	ORJ	Sierra Leone
PARAMOUNT AIRLINES, LTD	Inconnu	PRR	Sierra Leone
SEVEN FOUR EIGHT AIR SERVICES LTD	Inconnu	SVT	Sierra Leone
TEEBAH AIRWAYS	Inconnu	Inconnu	Sierra Leone
Tous les transporteurs aériens certifiés par les autorités du Swaziland responsables de la surveillance réglementaire, à savoir:	—	—	Swaziland
AERO AFRICA (PTY) LTD	Inconnu	RFC	Swaziland
JET AFRICA SWAZILAND	Inconnu	OSW	Swaziland
ROYAL SWAZI NATIONAL AIRWAYS CORPORATION	Inconnu	RSN	Swaziland
SCAN AIR CHARTER, LTD	Inconnu	Inconnu	Swaziland
SWAZI EXPRESS AIRWAYS	Inconnu	SWX	Swaziland
SWAZILAND AIRLINK	Inconnu	SZL	Swaziland
Tous les transporteurs aériens certifiés par les autorités de la Zambie responsables de la surveillance réglementaire, à savoir:			Zambie
Zambezi Airlines	Z/AOC/001/2009	Inconnu	Zambie

ANNEXE B

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

Nom de personne morale du transporteur aérien figurant sur son CTA (et raison sociale si elle diffère)	Numéro de certificat de transporteur aérien (CTA)	Code OACI de la compagnie aérienne	État du transporteur	Type d'aéronef	Numéros d'immatriculation et, si possible, numéros de série	État d'immatriculation
AFRIJET [1]	CTA 0002/MTAC/ ANAC-G/DSA		République du Gabon	Toute la flotte sauf: 2 aéronefs de type Falcon 50; 1 aéronef de type Falcon 900	Toute la flotte sauf: TR-LGV; TR-LGY; TR-AFJ	République du Gabon
AIR ASTANA [2]	AK-0388-09	KZR	Kazakhstan	Toute la flotte sauf: 2 aéronefs de type B767; 4 aéronefs de type B757; 10 aéronefs de type A319/ 320/321; 5 aéronefs de type Fokker 50	Toute la flotte sauf: P4-KCA, P4-KCB; P4-EAS, P4-FAS, P4-GAS, P4-MAS; P4-NAS, P4-OAS, P4-PAS, P4-SAS, P4-TAS, P4-UAS, P4-VAS, P4-WAS, P4-YAS, P4-XAS; P4-HAS, P4-IAS, P4-JAS, P4-KAS, P4-LAS	Aruba (Royaume des Pays-Bas)
AIR BANGLA-DESH	17	BGD	Bangladesh	B747-269B	S2-ADT	Bangladesh
AIR SERVICE COMORES	06-819/TA-15/ DGACM	KMD	Comores	Toute la flotte sauf: LET 410 UVP	Toute la flotte sauf: D6-CAM (851336)	Comores
GABON AIRLINES [3]	CTA 0001/MTAC/ ANAC	GBK	République du Gabon	Toute la flotte sauf: 1 aéronef de type Boeing B-767-200	Toute la flotte sauf: TR-LHP	République du Gabon
NOUVELLE AIR AFFAIRES GABON (SN2AG)	CTA 0003/MTAC/ ANAC-G/DSA	NVS	République du Gabon	Toute la flotte sauf: 1 aéronef de type Challenger; aéronef CL601 1 de type HS-125-800	Toute la flotte sauf: TR-AAG, ZS-AFG	République du Gabon; République d'Afrique du Sud
TAAG ANGOLA AIRLINES [4]	001	DTA	République d'Angola	Toute la flotte sauf: 3 aéronefs de type Boeing B-777	Toute la flotte sauf: D2-TED, D2-TEE, D2-TEF	République d'Angola

[1] Afrijet est seulement autorisé à utiliser les aéronefs particuliers mentionnés pour ses activités actuelles dans la Communauté européenne.
[2] Air Astana est seulement autorisé à utiliser les aéronefs particuliers mentionnés pour ses activités actuelles dans la Communauté européenne.
[3] Gabon Airlines est seulement autorisé à utiliser les aéronefs particuliers mentionnés pour ses activités actuelles dans la Communauté européenne.
[4] TAAG Angola Airlines n'est autorisé à exercer ses activités qu'au Portugal, en utilisant les aéronefs spécifiques, dans les conditions fixées aux considérants 58 et 59 du présent règlement.

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