RÈGLEMENT (CE) Nº 1144/2009 DE LA COMMISSION

du 26 novembre 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 [2] a établi la liste communautaire des transporteurs aériens qui font l'objet d'une interdiction d'exploitation dans la Communauté, visée au chapitre II du règlement (CE) nº 2111/2005.

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

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

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

(5) Les autorités responsables 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) Le comité de la sécurité aérienne a entendu les exposés de l'Agence européenne de la sécurité aérienne (AESA) et de la Commission à propos des projets d'assistance technique réalisés dans des pays concernés par le règlement (CE) nº 2111/2005. Il a été informé des demandes d'assistance technique et de coopération accrues afin de développer les capacités administratives et techniques des autorités de l'aviation civile en vue de remédier aux cas de non-conformité aux normes internationales applicables.

(7) Le comité de la sécurité aérienne a également été informé des mesures d'exécution prises par l'AESA et des États membres afin d'assurer le maintien de la navigabilité et l'entretien d'appareils immatriculés dans la Communauté européenne et exploités par des transporteurs aériens certifiés par des autorités de l'aviation civile de pays tiers.

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

Transporteurs aériens communautaires

(9) Sur la base d'informations tirées d'inspections au sol effectuées au titre du programme SAFA sur des appareils de certains transporteurs communautaires, ainsi que d'inspections et d'audits effectués dans certaines zones par leurs autorités aéronautiques nationales, certains États membres ont imposé des mesures d'exécution. Ils en ont informé la Commission et le comité de la sécurité aérienne: les autorités compétentes lituaniennes ont annulé le certificat de transporteur aérien (CTA) de la compagnie FLYLAL Lithuanian Airlines et les autorités compétentes espagnoles ont entamé la procédure de suspension du CTA de la compagnie Euro Continental le 30 octobre 2009.

[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.

Albanian Airlines MAK

(10) Il y a des preuves avérées de graves manquements en matière de sécurité de la part du transporteur Albanian Airlines MAK certifié en Albanie. Ces manquements ont été constatés par la France, l'Allemagne, l'Italie ainsi que d'autres États de la CEAC au cours d'inspections au sol effectuées au titre du programme SAFA ([1]). Ils concernent essentiellement des appareils de type MD82.

(11) Albanian Airlines MAK a donné une réponse adéquate en temps utile à la suite des enquêtes menées par les autorités de l'aviation civile en France, Allemagne et Italie concernant les mesures correctrices prises pour remédier à ces manquements en matière de sécurité.

(12) Les autorités compétentes albanaises (DGCA) ont toutefois confirmé que les manquements constatés lors d'inspections SAFA indiquaient en fait des manquements systémiques dans l'exploitation et le système de qualité d'Albanian Airlines MAK. La DGCA a réalisé une enquête approfondie sur le respect des normes de sécurité applicables par le transporteur aérien, à la suite de laquelle elle a décidé de lui imposer des restrictions d'exploitation et des changements structurels. En particulier, la DGCA a informé le comité de la sécurité aérienne du fait que la flotte a été ramenée de 3 à 2 appareils et que l'appareil de type MD-82 immatriculé ZA-ASA a été retiré du CTA d'Albanian Airlines et radié le 1er octobre 2009. De plus, le 23 octobre, la DGCA a limité les activités du transporteur aérien au niveau et aux destinations existant à cette date et lui a demandé de changer immédiatement sa gestion et de renforcer les systèmes de gestion de la qualité et de gestion de la sécurité.

(13) Le 11 novembre, la DGCA a fait un exposé au comité de la sécurité aérienne, qui a confirmé que ces mesures correctrices ont été appliquées et sont réputées remédier efficacement aux manquements constatés en matière de sécurité.

(14) Les autorités compétentes albanaises ont montré qu'elles ont agi pour assurer la surveillance en matière de sécurité d'Albanian Airlines MAK.

(15) Les autorités compétentes albanaises sont invitées à accélérer la mise en œuvre du plan de mesures visé au considérant 32 du règlement (CE) nº 787/2007 ([2]) et il leur est rappelé leur engagement, visé au considérant 33 du même règlement, de ne pas délivrer de nouveau CTA avant que le programme de restructuration ne soit mené à bien. Dès lors, l'Albanie est invitée à accélérer le renforcement des capacités de la DGCA afin que la surveillance constante des transporteurs aériens certifiés en Albanie soit assurée de façon durable et conformément aux normes de sécurité applicables.

(16) L'AESA effectuera une inspection de normalisation en Albanie au début de 2010 pour contrôler que les autorités compétentes et les entreprises sous leur surveillance satisfont aux exigences de sécurité applicables.

Egypt Air

(17) Conformément au règlement (CE) nº 619/2009 ([3]) et à la suite de la présentation du plan d'actions correctrices en juin 2009, les autorités compétentes égyptiennes ont soumis quatre rapports mensuels, pour juillet, août, septembre et octobre 2009, sur l'avancement de la mise en œuvre du plan tel que constaté par ces autorités. Outre ces rapports qui étaient axés sur les inspections au sol effectuées sur des appareils d'Egypt Air, il a été demandé aux autorités compétentes égyptiennes de fournir les rapports des audits réalisés auprès du transporteur aérien concernant l'entretien, le maintien de la navigabilité et les opérations en vol. Le 10 novembre, les autorités compétentes égyptiennes ont transmis le rapport de l'inspection de la base dont Egypt Air a fait l'objet en octobre 2009 et qui a conduit au renouvellement du CTA du transporteur aérien. Les rapports des audits concernant le maintien de la navigabilité et les opérations en vol et au sol n'ont pas été transmis. Les documents fournis montrent que, même si le transporteur aérien a accompli des progrès significatifs, il est prévu d'autres améliorations dans les domaines de l'entretien, de l'ingénierie et de l'exploitation.

(18) Les autorités compétentes égyptiennes se sont également engagées à fournir des informations concernant la clôture satisfaisante des constatations précédemment établies au cours d'inspections au sol effectuées sur des appareils d'Egypt Air en 2008 et 2009. À cet effet, elles ont envoyé les courriers pertinents à certains États membres où des appareils d'Egypt Air avaient fait l'objet d'inspections au sol dans la période du 1er janvier 2008 au 30 septembre 2009. Le processus de clôture des constatations est en cours et doit être vérifié régulièrement.

(19) Le comité de la sécurité aérienne reconnaît les efforts déployés par le transporteur afin de mener à terme les actions nécessaires pour remédier à la situation en matière de sécurité, ainsi que la détermination à coopérer dont font preuve le transporteur comme les autorités compétentes égyptiennes. Toutefois, vu l'étendue et la portée du plan d'actions correctrices et la nécessité de prévoir des solutions durables aux manquements en matière de sécurité précédemment constatés, il est demandé aux autorités compétentes égyptiennes de continuer à remettre, chaque mois, un rapport sur l'avancement de la mise en œuvre de ce plan et la clôture des constatations établies au cours des inspections SAFA, accompagné de tout autre rapport sur les audits qu'elles réalisent auprès d'Egypt Air.

([1]) DGAC/F-2009-541, -798, LBA/D-2008-805, LBA/D-2009-8, -921, ENAC-IT-2008-602, -750, -648, ENAC-IT-2009-126, -198, -359, -374, -451, -597, -686, -730, DGCATR-2008-519, -347, DGCATR-2009-445, -559.

([2]) JO L 175 du 5.7.2007, p. 12.

([3]) JO L 182 du 15.7.2009, p. 4.

(20) Au terme du plan d'actions correctrices, les autorités compétentes égyptiennes doivent réaliser un audit final et en communiquer les résultats à la Commission avec toute recommandation pertinente. La Commission se réserve le droit de vérifier l'application par le transporteur aérien des mesures correctrices dans le cadre d'une visite effectuée par l'AESA avec l'aide d'États membres. Entretemps, les États membres doivent continuer à multiplier le nombre d'inspections d'Egypt Air afin de fournir la base nécessaire à un réexamen de ce dossier lors du prochain comité de la sécurité aérienne.

Yemenia Yemen Airways

(21) Conformément aux règlements (CE) nº 715/2008 et 1131/2008 [1], les États membres ont continué à vérifier que Yemenia respecte effectivement les normes de sécurité applicables par des inspections au sol effectuées régulièrement sur les appareils de cette compagnie atterrissant sur des aéroports communautaires. En 2009, la France, l'Allemagne, l'Italie et le Royaume-Uni ont rendu compte de telles inspections. La Commission a reçu des documents démontrant que le transporteur aérien a réagi correctement en temps utile pour remédier aux manquements constatés lors de ces inspections.

(22) À la suite de l'adoption du règlement (CE) nº 619/2009, la Commission a reçu des informations complémentaires des autorités compétentes yéménites et de la compagnie Yemenia Yemen Airways sur la mise en œuvre du plan d'actions correctrices dans les domaines de l'entretien et de l'exploitation.

(23) Les autorités compétentes yéménites ont informé la Commission de la vérification qu'elles ont effectuée sur les installations de maintenance de Yemenia, après la suspension de l'agrément d'organisme de maintenance EASA.145.0177 de la compagnie, afin d'évaluer la conformité de celle-ci à la norme yéménite YCAR-145. Les autorités yéménites ont transmis un plan d'actions correctrices révisé de Yemenia, en date du 15 septembre 2009, faisant suite à l'audit de l'organisme de maintenance de la compagnie réalisé par la CAMA (Civil Aviation and Meteorology Authority) en fonction des exigences nationales (YCAR-145), accompagné d'un audit de suivi de la CAMA en date du 20 septembre 2009. Les deux documents ont montré que toutes les constatations ont été clôturées. De plus, la CAMA a fourni des documents individuels justifiant la clôture des constatations au cours de la réunion du comité de la sécurité aérienne le 10 novembre 2009.

(24) En outre, le comité de la sécurité aérienne a été informé de l'évaluation positive à ce stade, faite par l'AESA et les autorités compétentes françaises, de l'application de mesures correctrices par Yemenia pour retrouver son agrément européen de maintenance.

(25) Les efforts déployés par Yemenia pour remédier aux manquements constatés en matière de sécurité lors des divers audits sont reconnus. Il est à noter que Yemenia a mené à terme le plan d'action correctrices en matière de maintenance comme indiqué par les évaluations réalisées par la CAMA dans ce domaine. L'AESA et des États membres organiseront dès que possible une visite sur site au Yémen afin de vérifier la situation de Yemenia en matière de sécurité, de déterminer si la compagnie respecte effectivement les normes de sécurité internationales et d'évaluer la capacité de la CAMA à assurer la surveillance de la sécurité de l'aviation civile au Yémen.

(26) Les États membres vérifieront systématiquement si Yemenia respecte effectivement les normes de sécurité applicables en accordant la priorité aux inspections au sol à effectuer sur les appareils de ce transporteur conformément au règlement (CE) nº 351/2008. Le comité de la sécurité aérienne réexaminera ce dossier à sa prochaine réunion.

Transporteurs aériens de la République démocratique du Congo

(27) La République démocratique du Congo a informé la Commission du retrait des licences d'exploitation des transporteurs aériens suivants: Virunga Air Charter, Air Navette, Air Beni, Air Boyoma, Butembo Airlines, Sun Air services, Rwakabika Bushi Express, Aigle Aviation, Kivu Air, Comair, Free Airlines, Great Lake Business Company, Air Infini, Bel Glob Airlines, Safari Logistics, Tembo Air Services, Katanga Airways, Cargo Bull, Africa One, Malila Airlift, Transport Aérien Congolais (TRACO), El Sam Airlift, Thom's Airways, Piva Airlines, Espace Aviation Service. Ces transporteurs aériens ont cessé leur activité depuis le 30 juillet 2009.

(28) En outre, les autorités compétentes de la République démocratique du Congo ont notifié le retrait des licences d'exploitation des transporteurs aériens suivants dont la Commission ignorait qu'ils détenaient une licence d'exploitation: Air Fox, Trans Kasai Air, Wetrafa, Adala Airways, Executive Aviation, Flight Express, Katana Airways, Showa Air Cargo, Gloria Airways, Soft Trans Air, Lomami Aviation, Pegassus Aviation, African Trading and Transport, Brooks Trading. Ces transporteurs aériens ont cessé leur activité depuis le 30 juillet 2009.

(29) Dès lors, sur la base des critères communs, il est estimé que les transporteurs aériens susmentionnés titulaires d'une licence en République démocratique du Congo doivent être retirés de l'annexe A.

[1] JO L 197 du 25.7.2008, p. 39 et JO L 306 du 15.11.2008, p. 49.

Transporteurs aériens de Djibouti

(30) Il y a des preuves avérées de l'incapacité des autorités responsables de la surveillance des transporteurs aériens titulaires d'une licence à Djibouti à remédier aux manquements en matière de sécurité, comme le montrent les résultats de l'audit de Djibouti réalisé par l'OACI en mars 2008 dans le cadre du programme universel d'évaluation de la surveillance de la sécurité (USOAP). Cet audit a révélé de nombreux manquements graves en ce qui concerne la capacité des autorités de l'aviation civile de Djibouti à assumer leurs responsabilités en matière de surveillance de la sécurité aérienne. Au moment où l'OACI a achevé son audit, plus de 96 % des normes de l'OACI n'étaient pas appliquées.

(31) Il y a des preuves que les autorités compétentes de Djibouti ne sont pas suffisamment à même de remédier efficacement aux cas de non-conformité relevés par l'OACI, comme le fait que l'OACI considère, dans son rapport final de février 2009, qu'une très grande partie des mesures correctrices proposées ou appliquées par ces autorités ne remédient pas réellement aux manquements constatés. Dans le domaine de l'exploitation des appareils notamment, plus des deux tiers des mesures proposées par Djibouti n'ont pas été jugées entièrement acceptables par l'OACI.

(32) De plus, l'OACI a annoncé un grave problème de sécurité à tous les États parties à la convention de Chicago pour leur notifier que Djibouti n'a pas établi de système fiable de surveillance des transporteurs aériens auxquels les autorités compétentes de Djibouti ont délivré un CTA ni de plan d'action acceptable pour remédier à cette situation.

(33) Eu égard à ce qui précède, la Commission a entamé des consultations avec les autorités compétentes de Djibouti, exprimé de vives inquiétudes quant à la sécurité des activités des transporteurs aériens titulaires d'une licence dans ce pays et demandé des éclaircissements sur les mesures prises par les autorités compétentes de Djibouti pour répondre aux constatations et observations de l'OACI sur l'acceptabilité des mesures correctrices.

(34) Les autorités compétentes de Djibouti (DACM) ont informé la Commission du retard dans la mise en œuvre du plan d'action visant à remédier aux manquements constatés par l'OACI, seul un petit nombre de constatations étant considérées comme clôturées. La DCAM n'a pas fourni de détail concernant les mesures prises ni de preuve de la clôture satisfaisante des constatations en question. La DACM n'a pas répondu aux observations formulées par l'OACI concernant la pertinence des 34 mesures considérées par l'OACI comme insuffisantes pour remédier aux manquements constatés.

(35) La DACM a confirmé que, en 2002 et 2007, ont eu lieu deux accidents mortels concernant un appareil de type Let 410 et un appareil de type Antonov 26. Toutefois, elle n'a fourni aucune information à propos des enquêtes sur les accidents ni des mesures pour remédier aux causes des accidents.

(36) La DACM a informé la Commission de l'annulation du CTA de Djibouti Airlines le 30 juillet 2009 et du fait que la compagnie a cessé ses activités à cette date. Elle a également indiqué avoir annulé le CTA de Daallo Airlines le 15 septembre. Daallo Airlines conserve toutefois une licence d'exploitation et utilise un appareil de type DC9 immatriculé aux Comores, un appareil de type Antonov 24 immatriculé en Arménie et un appareil de type Ilyushin 18 immatriculé au Kazakhstan. L'identité des exploitants réels de ces appareils n'a pas été fournie. Les autorités compétentes de Djibouti n'ont pas démontré être en mesure d'assumer leurs responsabilités en matière de surveillance de la sécurité des transporteurs aériens certifiés à Djibouti.

(37) Dès lors, sur la base des critères communs, il est estimé que tous les transporteurs aériens certifiés à Djibouti doivent être inscrits à l'annexe A.

Transporteurs aériens de la République du Congo

(38) L'OACI a réalisé un audit USOAP en République du Congo en novembre 2008. La constatation suivante a donné lieu à un grave problème de sécurité: «*L'ANAC (Agence Nationale de l'Aviation Civile) a délivré un certain nombre de certificats de transporteur aérien (CTA) sans avoir préalablement instauré et mis en place un processus de certification et de surveillance continue des transporteurs aériens. Par conséquent, ces CTA ont été délivrés sans que l'ANAC ait vérifié le respect par les transporteurs des normes de l'annexe 6 de la convention de Chicago ou des dispositions du Doc 8335 de l'OACI. De plus, il y a des transporteurs qui exercent avec une licence d'exploitation provisoire et sans CTA.*» Ce grave problème de sécurité se pose toujours.

(39) Au cours de l'audit de l'OACI, ont été établies 63 constatations qui démontrent le non-respect patent des normes de sécurité internationales. La République du Congo a donc soumis un plan d'actions correctrices. Toutefois, plus d'un tiers des mesures correctrices proposées ont été refusées par l'OACI.

(40) Le 26 août 2009, un avion cargo exploité par le transporteur Aero Fret Business certifié en République du Congo a eu un accident près de l'aéroport de Brazzaville, qui a causé la mort des six occupants. En tant qu'État d'occurrence, la République du Congo est responsable de l'enquête de sécurité à laquelle il doit être procédé, en vertu des dispositions de l'annexe 13 de la convention de Chicago, afin d'en déterminer les causes et d'éviter qu'un tel accident ne se reproduise. Toutefois, l'audit de l'OACI a également permis de constater 11 manquements dans le domaine des enquêtes sur les accidents en République du Congo et 6 des mesures correctrices proposées n'ont pas été considérées comme satisfaisantes.

(41) Les autorités compétentes de la République du Congo ont informé la Commission, à l'occasion de deux réunions tenues à Bruxelles, de leur intention de procéder à la recertification de trois transporteurs avec l'assistance d'experts de l'OACI. De même, ces autorités ont transmis les décisions, en date du 15 octobre 2009, par lesquelles elles ont accordé aux compagnies Aero-Service, Equaflight Services, Société Nouvelle Air Congo et Trans Air Congo un certificat de transporteur aérien pour une période d'un an. À la même date, les autorités compétentes de la République du Congo ont informé les compagnies Aero Fret Business, Canadian Airways, Congo Airways (WAC), Emeraude, Equajet, Heli-Union Congo, Mani Air Fret, Mistral Aviation et Protocole Aviation du retrait de leur CTA en attendant l'examen des documents nécessaires pour en obtenir un nouveau. De plus, a été retiré le certificat de transporteur aérien des compagnies suivantes: Air Cargo International, BIP Congo, Brazza Airways, Clesh Aviation, Finalair, Heavy Lift Congo, Ligne Aérienne Colombe, Locair Craft, Maouene, Natalco Airlines et United Express Service. Toutefois, ces autorités n'ont pas démontré que le processus de certification suivi pour la délivrance d'un CTA est conforme aux normes applicables de l'OACI ni que la surveillance des transporteurs aériens auxquels elles ont délivré un CTA est assurée conformément à ces normes.

(42) Les autorités compétentes de la République du Congo ont apporté des contributions écrites au comité de la sécurité aérienne concernant les mesures prises pour remédier aux graves problèmes de sécurité soulevés par l'OACI et à d'autres cas de non-conformité relevés dans le rapport d'audit USOAP de l'OACI. La Commission prend note de toutes les mesures prises jusqu'à maintenant par les autorités compétentes de la République du Congo et enjoint ces dernières de redoubler d'efforts pour appliquer des mesures correctrices durables. La Commission, en coopération avec l'OACI, contrôlera étroitement toute évolution de l'aviation civile en République du Congo et souhaite s'engager dans la fourniture d'assistance technique en vue de développer les capacités administratives et techniques de l'autorité responsable de la surveillance dans ce pays.

(43) Toutefois, les autorités compétentes de la République du Congo n'ont pas démontré une capacité suffisante pour mettre en œuvre les normes de sécurité applicables. Eu égard à ce qui précède et en attendant qu'il soit remédié durablement aux cas de non-conformité aux normes internationales, y compris au grave problème de sécurité, il est estimé, sur la base des critères communs, que tous les transporteurs aériens certifiés en République du Congo doivent faire l'objet d'une interdiction d'exploitation et être inscrits à l'annexe A.

Transporteurs aériens de São Tomé-et-Príncipe

(44) Il y a des preuves avérées de graves manquements en matière de sécurité de la part du transporteur Executive Jet Services certifié à São Tomé-et-Príncipe. Ces manquements ont été constatés par la Belgique et la France au cours d'inspections au sol effectuées au titre du programme SAFA [1]. Executive Jet Services n'a pas donné de réponse adéquate en temps utile et n'a pas démontré qu'il a été remédié durablement à ces manquements.

(45) Il y a des preuves avérées de graves manquements en matière de sécurité de la part du transporteur STP Airways certifié à São Tomé-et-Príncipe. Ces manquements ont été constatés par la France et le Royaume-Uni au cours d'inspections au sol effectuées au titre du programme SAFA [2]. STP Airways a toutefois donné une réponse adéquate en temps utile à la suite de l'enquête menée par l'autorité de l'aviation civile en France concernant la sécurité de son exploitation.

(46) Il y a des preuves que certains transporteurs aériens actuellement sous le coup d'une interdiction d'exploitation dans la Communauté européenne transfèrent une partie de leurs activités à São Tomé-et-Príncipe.

(47) Il y a notamment des preuves avérées que le transporteur Hewa Bora Airways, certifié en République démocratique du Congo et actuellement sous le coup d'une interdiction d'exploitation dans la Communauté, continue d'utiliser, en vertu d'un accord de cession-bail, l'appareil de type Boeing 767 portant le numéro de série 23178, radié en République démocratique du Congo et immatriculé S9-TOP [3] à São Tomé-et-Príncipe.

(48) En outre, la compagnie Africa's Connection utilise l'appareil de type Dornier 228 portant le numéro de série 8068 et immatriculé S9-RAS à São Tomé-et-Príncipe , appareil précédemment immatriculé au Gabon et exploité par le transporteur SCD Aviation certifié au Gabon et actuellement sous le coup d'une interdiction d'exploitation dans la Communauté.

(49) De plus, il y a des preuves avérées que le transporteur British Gulf International certifié à Sao Tomé est le même que celui précédemment certifié au Kirghizstan et sous le coup d'une interdiction d'exploitation en octobre 2006 [4]. British Gulf International continue également à utiliser l'appareil de type Antonov 12 portant le numéro de série 401901. Un appareil de ce type, exploité par le transporteur aérien, a eu un accident à Al Habniaya (Irak) le 13 novembre 2008, qui a causé la perte totale de l'appareil et la mort de six personnes.

(50) Eu égard à la situation susmentionnée, la Commission a entamé des consultations avec les autorités compétentes de São Tomé-et-Príncipe , exprimé de vives inquiétudes quant à la sécurité des activités d'Executive Jet Services et de STP Airways, ainsi qu'à la réimmatriculation à Sao Tomé d'appareils utilisés par des transporteurs aériens actuellement sous le coup d'une interdiction d'exploitation dans la Communauté, et demandé des éclaircissements sur les mesures prises par les autorités compétentes pour lever ces inquiétudes.

[1] BCAA-2009-122, DGAC/F-2009-2112, DGAC/F-2009-2113.
[2] CAA-UK-2009-126, DGAC/F-2009-137, DGAC/F-2009-257, DGAC/F-2009-779, DGAC/F-2009-1776.
[3] BCAA-2009-122, DGAC/F-2009-2112, DGAC/F-2009-2113.
[4] JO L 283 du 14.10.2006, p. 28.

(51) Les autorités compétentes de Sao Tomé (INAC) ont informé la Commission de leur décision, prise le 26 octobre 2009 dans le cadre de la recertification d'Executive Jet Services, de suspendre provisoirement l'exploitation par ce transporteur de l'appareil de type Boeing 767 portant le numéro de série 23178 et immatriculé S9-TOP.

(52) La compagnie Executive Jet Services a fait, à sa demande, un exposé au comité de la sécurité aérienne et rendu compte des mesures prises afin de remédier aux manquements constatés au titre du programme SAFA.

(53) L'INAC a informé la Commission de sa décision, prise le 26 octobre dans le cadre de la recertification de STP Airways, de suspendre l'exploitation de deux appareils de type Boeing 767 portant les numéros de série 25411 (immatriculation inconnue) et 26208 (immatriculé S9-DBY) qui ont donc été radiés. L'INAC a indiqué que, même si STP Airways détient un CTA valable, aucun appareil n'y figure actuellement.

(54) La compagnie STP Airways a fait, à sa demande, un exposé au comité de la sécurité aérienne et rendu compte des mesures prises afin de remédier aux manquements constatés au titre du programme SAFA. Elle a confirmé qu'elle n'exploite plus aucun appareil et qu'elle entend demander la suspension de son CTA.

(55) L'INAC a indiqué avoir délivré 13 CTA dont 3 ont été suspendus ou annulés. Toutefois, l'INAC n'a pas fourni de preuve de la suspension ou révocation des compagnies Sky Wind, Styron Trading and Jet Line.

(56) Les documents présentés par l'INAC montrent que plus de la moitié des transporteurs aériens détenteurs d'un CTA valable délivré par ces autorités ont leur établissement principal ailleurs qu'à São Tomé-et-Príncipe. En particulier, British Gulf International Company Ltd, Global Aviation Operation, Goliaf Air, Transafrik International Ltd, Transcargo et Transliz Aviation n'ont pas leur établissement principal à Sao Tomé, comme le prouvent la réponse donnée à la suite de l'enquête menée par la Commission ainsi que les adresses figurant sur leur CTA respectif.

(57) L'INAC n'a pas démontré qu'il assume ses responsabilités en matière de surveillance de la sécurité des transporteurs aériens certifiés à São Tomé-et-Príncipe conformément aux normes internationales applicables étant donné qu'un nombre important de ces transporteurs n'exercent pas d'activité régulière à Sao Tomé et que l'INAC a déclaré s'appuyer en partie sur la surveillance des autorités compétentes des États où les activités ont réellement lieu. Toutefois, l'INAC n'a pas produit d'accord satisfaisant avec ces autorités.

(58) De plus, une analyse du CTA délivré par les autorités compétentes de São Tomé-et-Príncipe a révélé de grandes incohérences en ce qui concerne l'agrément du maintien de la navigabilité des flottes exploitées, l'agrément du transport de marchandises dangereuses et l'autorisation des opérations par faible visibilité, qui n'ont pas pu être éclaircies au cours des consultations.

(59) Il y a des preuves que les transporteurs aériens certifiés à São Tomé-et-Príncipe connaissent un taux élevé d'accidents. L'INAC a confirmé que quatre accidents mortels ont concerné des appareils de type Antonov 12, Ilyushin 76 et DHC 6 exploités par des transporteurs aériens immatriculés à São Tomé-et-Príncipe. Face à cette situation, l'INAC a indiqué avoir décidé, le 21 février 2009, de suspendre toute exploitation d'appareils de type Antonov 12 immatriculés à São Tomé-et-Príncipe. Toutefois, l'INAC a confirmé que des appareils de ce type sont toujours exploités par les transporteurs British Gulf International, Transliz Aviation et Goliaf Air certifiés à São Tomé-et-Príncipe.

(60) Il y a des preuves de la réticence des autorités compétentes de São Tomé-et-Príncipe à se conformer aux normes de sécurité internationales, comme le fait que São Tomé-et-Príncipe a continuellement repoussé l'audit de l'OACI dans le cadre de l'USOAP. L'audit de l'OACI, programmé en mai 2007 puis en avril 2008, n'a pas pu être réalisé à ces dates.

(61) Dès lors, sur la base des critères communs, il est estimé que les transporteurs aériens certifiés à São Tomé-et-Príncipe ne satisfont pas aux normes de sécurité applicables et doivent donc être inscrits à l'annexe A.

Transporteurs aériens d'Ukraine

Ukraine Cargo Airways

(62) Le 22 septembre, les autorités compétentes ukrainiennes ont informé la Commission de leur décision nº 574, du 17 août 2009, de mettre fin, avec effet à la date de la décision, aux activités exercées au titre du CTA nº 145 du 20 novembre 2008 détenu par Ukraine Cargo Airways. Lors de leur audition du 11 novembre 2009 devant le comité de la sécurité aérienne, les autorités compétentes ukrainiennes ont confirmé que «la compagnie Ukraine Cargo Airways ne figure pas parmi les compagnies aériennes immatriculées en Ukraine».

(63) Par conséquent, sur la base des critères communs, Ukraine Cargo Airways doit être retirée de l'annexe A.

Volare

(64) Le 31 juillet 2009, les autorités compétentes ukrainiennes ont informé la Commission de leur décision nº 357, du 25 mai 2009, d'annuler, avec effet immédiat, le CTA de la compagnie ukrainienne Volare.

(65) Par conséquent, sur la base des critères communs, la compagnie Volare doit être retirée de l'annexe A.

Motor Sich

(66) À la suite de l'adoption du règlement (CE) nº 619/2009, une équipe d'experts communautaires, conduite par l'AESA, a visité la compagnie ukrainienne Motor Sich (MSI) le 27 octobre 2009 afin de vérifier le degré de mise en œuvre des actions correctrices et leur application effective en vue de mettre fin durablement aux manquements en matière de sécurité précédemment constatés.

(67) Dans le compte rendu de la visite de l'équipe, il est indiqué que MSI a démontré avoir procédé à une analyse des causes profondes des manquements constatés au cours d'inspections SAFA. Il est apparu que l'analyse des causes profondes ainsi que les plans d'actions correctrices correspondants permettent de remédier correctement aux manquements. Au cours de la visite, MSI a déclaré qu'il a été remédié à tous les manquements SAFA précédemment constatés sur sa flotte d'appareils, y compris concernant les avertisseurs de proximité du sol améliorés (EGPWS), les harnais de poste de pilotage et les filets de retenue de fret. Il a en outre été déclaré que des abaques de performances au décollage ont été établies pour tous les types d'appareil et toutes les pistes en usage. Par inspection matérielle et/ou examen de documents, l'équipe conduite par l'AESA a pu s'assurer de: a) la mise en conformité des harnais de poste de pilotage sur les appareils de types AN-12, AN-72 et YAK-40; b) la mise en conformité des postes de pilotage avec masques à pose rapide sur les appareils de type AN-12 (l'installation était en cours sur les appareils UR-11316 au moment de la visite et a été examinée par l'équipe); c) l'installation d'EGPWS sur les appareils de types AN-12 et AN-140; d) la mise à disposition d'abaques de performances au décollage pour toutes les pistes actuellement utilisées par des appareils de types AN-12 et YAK-40. Lors de leur audition devant le comité de la sécurité aérienne, les autorités compétentes ukrainiennes ont confirmé que le transporteur a la capacité d'appliquer le système de gestion de la qualité et se sont engagées à informer la Commission des résultats du contrôle devant être effectué en la matière.

(68) Concernant les opérations en vol, l'équipe a notamment procédé, au cours de la visite, à un contrôle aléatoire des listes minimales d'équipements (LME), des manuels d'exploitation, du plan de limitation des temps de vol, des documents et procédures de contrôle des opérations et de régulation des vols, des dossiers de vol retournés et complétés. Aucune divergence par rapport aux normes de l'OACI n'a été relevée. De même, au cours de la visite, le transporteur a démontré à l'équipe qu'il effectue une analyse des données de vol enregistrées pour tous les vols assurés à l'aide de tous les appareils qu'il exploite.

(69) Le transporteur aérien a été entendu, à sa demande, par le comité de la sécurité aérienne le 11 novembre 2009, date à laquelle il a présenté des informations écrites à l'appui des mesures correctrices appliquées pour remédier aux manquements à la sécurité précédemment constatés.

(70) À la suite de l'exposé fait le 11 novembre 2009 par les autorités compétentes ukrainiennes et le transporteur aérien, le comité de la sécurité aérienne a demandé à l'administration nationale de l'aviation de fournir les documents suivants afin de pouvoir déterminer si, à ce stade, le retrait de Motor Sich est garanti: a) l'audit de vérification du système de gestion de la qualité du transporteur aérien; b) la confirmation que tous les appareils de Motor Sich assurant des vols internationaux sont équipés conformément aux normes de l'OACI concernant en particulier: i) les harnais de poste de pilotage sur les appareils de types AN-12, AN-72 et YAK-40; ii) les postes de pilotage avec masques à pose rapide sur les appareils de type AN-12; iii) les EGPWS sur les appareils de types AN-12 et AN-140; c) la confirmation que des données de performances au décollage sont disponibles dans le manuel d'exploitation du transporteur pour toutes les pistes actuellement utilisées par Motor Sich pour les appareils de types AN-12 et YAK-40; d) la preuve qu'il a été remédié de façon satisfaisante aux 38 manquements constatés en 2009 par l'administration nationale ukrainienne de l'aviation dans le cadre de ses activités de surveillance du transporteur. Les autorités compétentes ukrainiennes ont présenté ces informations le 16 novembre.

(71) À la suite de la réception des informations demandées aux autorités compétentes ukrainiennes, il est estimé, sur la base des critères communs, que la compagnie Motor Sich doit être retirée de l'annexe A.

UMAir

(72) À la suite de l'adoption du règlement (CE) nº 619/2009, une équipe d'experts communautaires a visité la compagnie ukrainienne UMAir le 28 octobre 2009 afin de vérifier le degré de mise en œuvre des actions correctrices et leur application effective en vue de mettre fin durablement aux manquements en matière de sécurité précédemment constatés.

(73) Au cours de la visite, a été présenté à l'équipe un plan d'actions correctrices actualisé qui indiquait que le gestionnaire de la qualité avait achevé l'examen des mesures correctrices appliquées. Toutefois, la vérification du statut des manquements constatés par une équipe d'experts communautaires au cours d'une visite effectuée à ce transporteur aérien le 28 mai 2009 a montré que, malgré les grands efforts déployés depuis cette visite pour remédier correctement aux manquements, certaines constatations concernant la sécurité de vol (analyse des données de vol sur DC-9) et le maintien de la navigabilité, l'entretien et l'ingénierie (un programme de contrôle de l'état des moteurs doit encore être utilisé sur les appareils DC-9 et MD-80) n'ont toujours pas pu être considérées comme clôturées. De même, concernant les opérations en vol, un nouveau manquement a été constaté en raison d'une divergence relevée dans la LME approuvée des appareils de type DC-9.

(74) Au cours de la réunion du comité de la sécurité aérienne le 11 novembre 2009, UMAir a déclaré avoir demandé que son CTA soit limité de façon à exclure les vols à destination de la Communauté assurés avec des appareils de type DC-9. Les autorités compétentes ukrainiennes ont délivré un nouveau CTA excluant les vols à destination de l'UE assurés avec ce type d'appareils le 11 novembre 2009.

(75) Acte est pris des progrès accomplis par UMAir depuis la visite des experts communautaires en mai 2009 ainsi que des restrictions imposées au CTA du transporteur aérien. Étant donné les grands efforts déployés par le transporteur aérien pour assurer la sécurité d'exploitation conformément aux normes internationales, la compagnie doit être autorisée à reprendre ses activités à destination de la Communauté avec une partie de sa flotte.

(76) Par conséquent, sur la base des critères communs, UMAir doit être transférée de l'annexe A à l'annexe B et doit donc être autorisée à reprendre ses activités à destination de la Communauté avec l'appareil de type MD-83 immatriculé UR-CFF.

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

(77) Comme prévu par le règlement (CE) nº 619/2009, la Commission a continué à contrôler étroitement l'application des diverses mesures présentées par les autorités compétentes ukrainiennes au comité de la sécurité aérienne le 1er juillet 2009. À cette fin, une équipe d'experts communautaires a effectué une visite à l'administration nationale ukrainienne de l'aviation du 26 au 29 octobre. L'objet de cette visite était de vérifier le degré de mise en œuvre des actions correctrices proposées pour clôturer les constatations établies dans le compte rendu de la visite des experts communautaires effectuée du 25 au 29 mai 2009, ainsi que de celles présentées dans le plan d'actions correctrices soumis par l'administration nationale ukrainienne de l'aviation le 23 juin pour renforcer la surveillance en matière de sécurité des transporteurs aériens sous son contrôle réglementaire.

(78) Le compte rendu indique que 14 des 33 constatations établies au cours de la visite effectuée en mai 2009 peuvent, sur la base des preuves fournies par les autorités compétentes ukrainiennes à cette occasion, être considérées comme clôturées. 19 constatations restent pendantes.

(79) Acte est pris des progrès accomplis par les autorités compétentes depuis la visite effectuée en mai 2009 et, en particulier, de l'intensification des activités de surveillance exercées sur les transporteurs aériens ukrainiens ainsi que de la suppression d'un nombre important d'appareils du registre ukrainien (plus de 800 appareils sur 1 600 en 2008). Les autorités sont invitées à redoubler d'efforts afin de renforcer leur surveillance en matière de sécurité.

Ariana Afghan Airlines

(80) D'après les documents présentés par le transporteur, la Commission a établi que Ariana Afghan Airlines avait subi un changement de gestion, avait recruté des experts externes pour l'assister dans la redéfinition de ses politiques, procédures et manuels, avait acquis deux Airbus A310 et était soutenu dans ses activités d'exploitation par Turkish Technic. Acte est également pris de l'intention du transporteur de se soumettre à un audit de l'Association internationale du transport aérien.

(81) Le ministère afghan des Transports et de l'Aviation civile (MTAC) a exposé par écrit les progrès accomplis par lui-même et Ariana pour se conformer aux normes internationales. Il a confirmé qu'Ariana Afghan Airlines a subi d'importants changements en matière d'équipement des appareils, de gestion et de documentation, mais qu'il doit encore réaliser un audit du transporteur alors que cela était prévu d'ici à la fin de 2009. Le MTAC n'est donc pas en mesure de confirmer qu'Ariana Afghan Airlines respecte les normes de l'OACI et que la compagnie a mis en place un système efficace de gestion de la sécurité. Bien que le MTAC ait déclaré que diverses activités de surveillance (p. ex. inspections en vol et de la base) ont eu lieu cette année, il n'a fourni aucun élément attestant les résultats de ces inspections.

(82) La Commission prend note des progrès accomplis par Ariana Afghan Airlines pour se conformer aux normes de sécurité internationales. Toutefois, en attendant que soient fournis d'autres éléments attestant que le transporteur aérien a remédié aux causes profondes des manquements en matière de sécurité précédemment constatés, il est estimé, sur la base des critères communs, que le transporteur aérien doit être maintenu à l'annexe A.

Transporteurs aériens d'Angola

TAAG Angolan Airlines

(83) La compagnie TAAG Angolan Airlines était autorisée depuis juillet 2009 à exercer ses activités au Portugal uniquement avec les appareils de type Boeing 777-200 immatriculés D2-TED, D2-TEE et D2-TEF moyennant le respect des conditions énoncées aux considérants 58 et 59 du règlement (CE) nº 619/2009 [1].

(84) La Commission a demandé aux autorités compétentes angolaises (INAVIC) de fournir des informations sur la surveillance de la compagnie TAAG Angolan Airlines, en particulier sur la surveillance accrue des vols à destination du Portugal et ses résultats.

(85) L'INAVIC a informé la Commission du fait qu'il a renforcé la surveillance constante de TAAG Angolan Airlines, notamment par des inspections au sol, et que ces inspections n'ont pas révélé de manquements en matière de sécurité ou répétés.

(86) La compagnie TAAG Angolan Airlines a été entendue, à sa demande, par la Commission et le comité de la sécurité aérienne et fait un exposé le 10 novembre 2009 afin de fournir des informations sur l'avancement de son plan d'action et sur les performances en matière de sécurité de ses vols à destination de Lisbonne. Acte a été pris du fait que plus de 100 vols à destination de Lisbonne ont été effectués avec des appareils de type Boeing 777 sans problème de sécurité et que, le 23 octobre 2009, la TAAG a été certifiée ETOPS 120 par l'INAVIC pour le Boeing 777. Le transporteur aérien a également demandé que sa flotte B737-700 bénéficie des mêmes dispositions que la flotte B777.

(87) Les autorités compétentes portugaises ont confirmé que les résultats des inspections au sol qu'elles ont effectuées sur TAAG Angolan Airlines depuis la reprise de la desserte de Lisbonne n'ont pas révélé de manquements en matière de sécurité ou répétés.

(88) Par conséquent, sur la base des critères communs, il est estimé que la TAAG doit être maintenue à l'annexe B à condition que la compagnie n'effectue pas plus de dix vols hebdomadaires entre Luanda et Lisbonne avec les appareils de type Boeing B-777 immatriculés D2-TED, D2-TEE et D2-TEF ou les appareils de type Boeing B-737-700 immatriculés D2-TBF, D2-TBG, D2-TBH et D2-TBJ. Ces vols ne seront assurés que si les autorités angolaises ont effectué une inspection au sol des appareils avant chaque départ d'Angola et si les autorités portugaises ont effectué une inspection au sol des appareils au Portugal. Cette mesure est provisoire et la Commission réexaminera la situation à la lumière de toutes les informations dont elle disposera et, notamment, d'une évaluation des autorités compétentes portugaises.

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

(89) L'INAVIC a signalé des progrès importants dans la résolution des constatations non clôturées après la dernière mission européenne d'évaluation de la sécurité effectuée du 8 au 11 juin 2009. En particulier, il a réactualisé la réglementation spécifique à l'exploitation en fonction des exigences de l'OACI et continué à recruter du personnel qualifié, notamment des inspecteurs d'exploitation d'appareils de type Boeing 737-700, ce qui a entraîné une augmentation globale des activités de surveillance de 30 %.

(90) L'INAVIC a signalé des progrès dans la recertification des transporteurs aériens angolais, processus qui doit être achevé d'ici à la fin de 2010, même si aucun transporteur aérien hors TAAG Angolan Airlines n'a encore été recertifié.

(91) La Commission encourage l'INAVIC à poursuivre la recertification des transporteurs aériens angolais avec détermination et en tenant dûment compte des problèmes de sécurité potentiels recensés à ce sujet. Dans l'attente de la recertification de Aerojet, Air26, Air Gemini, Air Gicango, Air Jet, Air Nave, Alada, Angola Air Services, Diexim, Gira Globo, Heliang, Helimalongo, Mavewa, Pha, Rui & Conceição, Sal, Servisair et Sonair conformément à la nouvelle réglementation angolaise sur la sécurité aérienne, il est estimé, sur la base des critères communs, que ces 18 transporteurs aériens doivent être maintenus à l'annexe A.

Transporteurs aériens du Kazakhstan

Berkut State Aircompany

(92) Berkut State Aircompany a informé la Commission du fait qu'elle a supprimé un appareil de type IL-76 et un appareil de type AN-12 de sa flotte et a décidé, en août 2009, de limiter ses activités à des vols d'État.

(93) Les autorités compétentes kazakhes ont confirmé les faits et fourni la preuve qu'elles ont délivré à Berkut State Aircompany le 30 octobre 2009 un «certificat d'exploitation» excluant les vols commerciaux.

(94) Dès lors, sur la base des critères communs, il est estimé que Berkut State Aircompany doit être retirée de l'annexe A.

Prime Aviation

(95) Le transporteur Prime Aviation certifié au Kazakhstan a été entendu, à sa demande, par la Commission et le comité de la sécurité aérienne le 11 novembre 2009. Il a déclaré que sa flotte commerciale se limite à un appareil de type Challenger 604 immatriculé P4-CHV hors du Kazakhstan (à Aruba).

[1] JO L 182 du 15.7.2009, p. 8.

(96) Les autorités compétentes d'Aruba sont responsables de la surveillance de l'appareil de type Challenger 604 immatriculé P4-CHV 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. Elles ont réalisé un audit du transporteur Prime Aviation, en mars 2009, qui a révélé de nombreux manquements. Les documents présentés par le transporteur aérien au comité de la sécurité aérienne ne contiennent pas d'élément attestant que toutes les mesures correctrices ont été appliquées de façon satisfaisante. Relativement aux exigences de l'annexe 6 de l'OACI, cet audit n'a pas fourni la preuve que la surveillance des activités est effectivement assurée. En particulier, la preuve n'a pas été apportée que la LME est correctement approuvée et les conditions de report des anomalies doivent être précisées.

(97) Dès lors, sur la base des critères communs, il est estimé que ce transporteur doit être maintenu à l'annexe A.

Surveillance générale en matière de sécurité des transporteurs aériens du Kazakhstan

(98) Les autorités compétentes kazakhes ont été entendues, à leur demande, par la Commission et le comité de la sécurité aérienne et fait un exposé le 11 novembre 2009 afin de rendre compte des progrès de leur surveillance en matière de sécurité.

(99) Elles ont informé le comité de la sécurité aérienne des mesures prises pour résoudre les deux graves problèmes de sécurité soumis à l'OACI le 30 octobre 2009. Ces mesures sont graduellement appliquées de sorte que celles qui concernent les appareils assurant des vols commerciaux aient été mises en œuvre d'ici à octobre 2010.

(100) De même, les autorités compétentes kazakhes ont indiqué avoir engagé un série de mesures d'exécution conduisant à la suspension ou l'annulation de plusieurs CTA. En particulier, elles ont suspendu le CTA des compagnies Pankh Center Kazakhstan, Air Flamingo, Arkhabay, Air Company Atyrau Aue Joly et Turgay Avia. Elles ont aussi suspendu le certificat de navigabilité de 66 appareils de type Antonov 2 et supprimé du registre du Kazakhstan 13 appareils, dont 10 de type Ilyushin 76, un de type Ilyushin 62, un de type Antonov 28 et un de type Antonov 2.

(101) Les autorités compétentes kazakhes ont également indiqué et prouvé que le CTA des dix transporteurs aériens suivants, certifiés au Kazakhstan, a été annulé: Irbis, Aerotur, MAK Air, Excellent Glide, Tulpar Avia Service, Takhmid Air, Starline KZ, Olimp Air, EOL Air (annulé le 1er avril 2009) et Sayat Air (annulé le 19 août 2009). Par conséquent, sur la base des critères communs, ces transporteurs aériens doivent être retirés de l'annexe A.

(102) Sur la base des critères communs, il est estimé que tous les transporteurs aériens titulaires d'une licence au Kazakhstan, sauf Air Astana, doivent être maintenus à l'annexe A.

(103) Acte est pris du fait que le Kazakhstan a entrepris une réforme ambitieuse de son secteur aéronautique, notamment en vue d'une sécurité accrue. La révision en cours de la législation en la matière ainsi que la création du Centre d'évaluation des vols sont les bienvenues car elles doivent permettre de mieux réglementer l'aviation civile au Kazakhstan et de réaliser des progrès significatifs vers la mise en conformité aux normes internationales de sécurité. À cet égard, les autorités compétentes kazakhes sont invitées à coopérer pleinement avec l'OACI pour faire en sorte que les plans d'action proposés soient acceptables pour l'OACI et mis en œuvre en temps utile.

Transporteurs aériens du Kirghizstan

(104) Le 11 novembre 2009, les autorités compétentes kirghizes ont fait un exposé et rendu compte de l'avancement de la mise en œuvre de leur plan d'action établi pour remédier aux manquements constatés en matière de sécurité. En particulier, elles ont indiqué que la législation sur la sécurité aérienne a été révisée, qu'une agence de la sécurité aérienne indépendante est en cours de création et que les conditions de certification de transporteur aérien sont devenues plus strictes. Elles ont également déclaré qu'une partie importante du CTA a donc été annulée et que la majorité des appareils ont en fait été supprimés du registre.

(105) Les autorités compétentes kirghizes ont indiqué avoir délivré un nouveau CTA à la compagnie Asian Air. Sur la base des critères communs, il est estimé que le transporteur Asian Air doit être inscrit à l'annexe A.

(106) Acte est pris du fait que le Kirghizstan a entrepris une réforme ambitieuse de son secteur aéronautique, notamment en vue d'une sécurité accrue. L'importance de l'audit réalisé par l'OACI en avril 2009 dans le cadre de l'USOAP est soulignée. Les autorités compétentes kirghizes sont invitées à coopérer pleinement avec l'OACI pour faire en sorte que les plans d'action proposés soient acceptables pour cette organisation et mis en œuvre en temps utile.

(107) Il a été décidé que l'AESA effectuera une inspection au Kirghizstan pour contrôler que les autorités compétentes et les entreprises sous leur surveillance satisfont aux exigences de sécurité applicables. L'inspection aura lieu une fois le plan d'action approuvé par l'OACI et mis en œuvre.

Transporteurs aériens de la fédération de Russie

(108) Compte tenu des preuves avérées [1] de graves manquements à la sécurité des opérations en vol constatés pour le transporteur YAK Service certifié par les autorités compétentes russes, la Commission a ouvert une enquête officielle concernant ce transporteur aérien le 15 juillet 2009. Le 4 août 2009, les autorités compétentes russes ont informé la Commission du fait que, à la suite d'inspections qu'elles ont effectuées et qui ont confirmé les constatations, elles avaient décidé, le 24 juillet 2009, de limiter les activités du transporteur aérien avec des appareils de types YAK-42 et YAK-40.

(109) Le 6 octobre 2009, les autorités compétentes russes ont informé la Commission du fait que, à la suite de l'application de mesures correctrices par le transporteur aérien, elles avaient levé les restrictions d'exploitation sur ses appareils. Le transporteur aérien, assisté par son autorité, a été entendu par la Commission et un État membre le 30 octobre.

(110) Le 11 novembre, les autorités compétentes russes ont exposé au comité de la sécurité aérienne les diverses activités de surveillance et mesures d'exécution qu'elles avaient entreprises pour faire en sorte que le transporteur aérien remédie durablement aux manquement en matière de sécurité précédemment constatés. En outre, elles ont déclaré que les appareils exploités par YAK Service feront régulièrement l'objet d'inspections au sol de façon à garantir le respect des normes internationales. Compte tenu de ces informations, la Commission et les membres du comité de la sécurité aérienne considèrent que, sous la responsabilité des autorités compétentes russes, il a été remédié aux manquements en matière de sécurité précédemment constatés sur YAK Service.

(111) Compte tenu des informations présentées par ces autorités, il est estimé, sur la base des critères communs, qu'aucune autre mesure ne s'impose à ce stade. Les États membres vérifieront systématiquement si YAK Service respecte effectivement les normes de sécurité applicables en accordant la priorité aux inspections au sol à effectuer sur les appareils de ce transporteur conformément au règlement (CE) nº 351/2008.

(112) Par courrier en date du 9 novembre 2009, les autorités compétentes russes ont informé la Commission de la décision, prise le 6 novembre 2009 par leur comité de certification, de lever les restrictions d'exploitation précédemment imposées au transporteur aérien Aeroflot Nord.

(113) Le 9 novembre 2009, les autorités compétentes russes ont informé la Commission du fait qu'elles ont modifié leur décision du 25 avril 2008 par laquelle elles interdisaient à 13 transporteurs aériens russes d'effectuer des vols à destination de la Communauté avec certains appareils figurant sur leur CTA. Ces appareils n'étaient pas équipés pour assurer des vols internationaux selon les normes de l'OACI (pas d'équipement TAWS/EGPWS) et leur certificat de navigabilité avait expiré et n'avait pas été renouvelé.

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

a) Aircompany Yakutia: Tupolev TU-154: RA-85007; 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 et RA-85682.

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 (22) hélicoptères Kamov Ka-26 (immatriculation inconnue); tous les (49) hélicoptères Mi-8 (immatriculation inconnue); tous les (11) hélicoptères Mi-171 (immatriculation inconnue); tous les (8) hélicoptères Mi-2 (immatriculation inconnue); l'hélicoptère EC-120B: RA-04116.

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

e) Krasnoyarsky Airlines: l'appareil de type TU-154M RA-85683 figurant précédemment sur le CTA de Krasnoyarsky Airlines, qui a été annulé cette année, est actuellement exploité par un autre transporteur aérien certifié en Russie.

f) Kuban Airlines: Yakovlev Yak-42: 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.

[1] FOCA-2008-320, ACG-2009-82, ACG-2009-150, CAA-N-2008-98, CAALAT-2009-11, ACG-2008-300, CAA-NL-2008-72, HCAAGR-2008-53, LBA/D-2008-482, ACG-2009-176, DGAC/F-2008-545, DGAC/F-2008-2646, DGAC/F-2009-372, ENAC-IT-2009-226.

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 appareils de type AN24RV immatriculés RA-46625 et RA-47818 sont actuellement exploités 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-65620, RA-65622, RA-65728, RA-65755, RA-65777, RA-65780, RA-65793, RA-65901, RA-65902 et RA-65977; les appareils RA-65143 et RA-65916 sont exploités par un autre transporteur russe; le TU-134B: l'appareil RA-65726 est exploité par un autre transporteur russe; tous les (10) Yakovlev Yak-40: 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); les appareils de type AN-24B (RA-46267 et RA-47289) et les appareils de type AN-24RV (RA-46509, RA-46519 et RA-47800) sont exploités par un autre transporteur russe.

l) Rossija (STC Russia): Tupolev TU-134: RA-65904, RA-65905, RA-65911, RA-65921 et RA-65979; TU-214: RA-64504 et RA-64505; Ilyushin IL-18: RA-75454 et RA-75464; Yakovlev Yak-40: RA-87203, RA-87968, RA-87971 et RA-88200; l'appareil RA-65555 est exploité par un autre transporteur russe.

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

(115) Aucune preuve de la mise en œuvre intégrale de mesures correctrices appropriées par les autres transporteurs aériens figurant sur la liste communautaire mise à jour le 13 juillet 2009 et par les autorités responsables de la surveillance réglementaire de ces transporteurs aériens n'a été transmise à la Commission à ce jour malgré les demandes spécifiques faites par cette dernière. Par conséquent, il est estimé, sur la base des critères communs, que ces transporteurs aériens doivent continuer à faire l'objet d'une interdiction d'exploitation (annexe A) ou de restrictions d'exploitation (annexe B) selon le cas.

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

A ARRÊTÉ LE PRÉSENT RÈGLEMENT:

Article premier

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

1. L'annexe A est remplacée par le texte figurant à l'annexe A du présent règlement.

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

Article 2

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

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

Fait à Bruxelles, le 26 novembre 2009.

Par la Commission
Jacques BARROT
Vice-président

ANNEXE A

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

Nom de personne morale du transporteur aérien figurant sur son CTA (et raison sociale si elle diffère)	Numéro du certificat de transporteur aérien (CTA) ou numéro de la licence d'exploitation	Code OACI de la compagnie aérienne	État du transporteur aérien
AIR KORYO	GACA-AOC/KOR-01	KOR	République populaire démocratique de Corée (RPDC)
AIR WEST CO. LTD	004/A	AWZ	République du Soudan
ARIANA AFGHAN AIRLINES	AOC 009	AFG	Afghanistan
SIEM REAP AIRWAYS INTERNATIONAL	AOC/013/00	SRH	Royaume du Cambodge
SILVERBACK CARGO FREIGHTERS	Inconnu	VRB	République du Rwanda
Tous les transporteurs aériens certifiés par les autorités angolaises responsables de la surveillance réglementaire, à l'exception de TAAG Angola Airlines, notamment:			République d'Angola
AEROJET	015	Inconnu	République d'Angola
AIR26	004	DCD	République d'Angola
AIR GEMINI	002	GLL	République d'Angola
AIR GICANGO	009	Inconnu	République d'Angola
AIR JET	003	MBC	République d'Angola
AIR NAVE	017	Inconnu	République d'Angola
ALADA	005	RAD	République d'Angola
ANGOLA AIR SERVICES	006	Inconnu	République d'Angola
DIEXIM	007	Inconnu	République d'Angola
GIRA GLOBO	008	GGL	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
SERVISAIR	018	Inconnu	République d'Angola
SONAIR	014	SOR	République d'Angola

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

Nom de personne morale du transporteur aérien figurant sur son CTA (et raison sociale si elle diffère)	Numéro du certificat de transporteur aérien (CTA) ou numéro de la licence d'exploitation	Code OACI de la compagnie aérienne	État du transporteur aérien
Tous les transporteurs aériens certifiés par les autorités béninoises responsables de la surveillance réglementaire, notamment:		—	République du Bénin
AERO BENIN	PEA No 014/MDCTTTATP-PR/ANAC/DEA/SCS	Inconnu	République du Bénin
AFRICA AIRWAYS	Inconnu	AFF	République du Bénin
ALAFIA JET	PEA Nº 014 /ANAC/ MDCTTTATP-PR/DEA/SCS	N.D.	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	LTL	République du Bénin
COTAIR	PEA Nº 015/MDCTTTATP-PR/ANAC/DEA/SCS	COB	République du Bénin
ROYAL AIR	PEA Nº 11/ANAC/MDCTTP-PR/DEA/SCS	BNR	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 du Congo responsables de la surveillance réglementaire, notamment:			République du Congo
AERO SERVICE	RAC06-002	RSR	République du Congo
EQUAFLIGHT SERVICES	RAC 06-003	EKA	République du Congo
SOCIETE NOUVELLE AIR CONGO	RAC 06-004	Inconnu	République du Congo
TRANS AIR CONGO	RAC 06-001	Inconnu	République du Congo
Tous les transporteurs aériens certifiés par les autorités de la République démocratique du Congo (RDC) responsables de la surveillance réglementaire, notamment:		—	République démocratique du Congo (RDC)
AFRICAN AIR SERVICES COMMUTER	409/CAB/MIN/TVC/051/09	Inconnu	République démocratique du Congo (RDC)
AIR KASAI	409/CAB/MIN/ TVC/036/08	Inconnu	République démocratique du Congo (RDC)
AIR KATANGA	409/CAB/MIN/TVC/031/08	Inconnu	République démocratique du Congo (RDC)
AIR TROPIQUES	409/CAB/MIN/TVC/029/08	Inconnu	République démocratique du Congo (RDC)
BLUE AIRLINES	409/CAB/MIN/TVC/028/08	BUL	République démocratique du Congo (RDC)
BRAVO AIR CONGO	409/CAB/MIN/TC/0090/ 2006	BRV	République démocratique du Congo (RDC)
BUSINESS AVIATION	409/CAB/MIN/TVC/048/09	Inconnu	République démocratique du Congo (RDC)
BUSY BEE CONGO	409/CAB/MIN/TVC/052/09	Inconnu	République démocratique du Congo (RDC)
CETRACA AVIATION SERVICE	409/CAB/MIN/TVC/026/08	CER	République démocratique du Congo (RDC)

Nom de personne morale du transporteur aérien figurant sur son CTA (et raison sociale si elle diffère)	Numéro du certificat de transporteur aérien (CTA) ou numéro de la licence d'exploitation	Code OACI de la compagnie aérienne	État du transporteur aérien
CHC STELLAVIA	409/CAB/MIN/TC/0050/2006	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)
ENTREPRISE WORLD AIRWAYS (EWA)	409/CAB/MIN/TVC/003/08	EWS	République démocratique du Congo (RDC)
FILAIR	409/CAB/MIN/TVC/037/08	Inconnu	République démocratique du Congo (RDC)
GALAXY KAVATSI	409/CAB/MIN/TVC/027/08	Inconnu	République démocratique du Congo (RDC)
GILEMBE AIR SOUTENANCE (GISAIR)	409/CAB/MIN/TVC/053/09	Inconnu	République démocratique du Congo (RDC)
GOMA EXPRESS	409/CAB/MIN/TC/0051/2006	Inconnu	République démocratique du Congo (RDC)
GOMAIR	409/CAB/MIN/TVC/045/09	Inconnu	République démocratique du Congo (RDC)
HEWA BORA AIRWAYS (HBA)	409/CAB/MIN/TVC/038/08	ALX	République démocratique du Congo (RDC)
INTERNATIONAL TRANS AIR BUSINESS (ITAB)	409/CAB/MIN/TVC/033/08	Inconnu	République démocratique du Congo (RDC)
KIN AVIA	409/CAB/MIN/TVC/042/09	Inconnu	République démocratique du Congo (RDC)
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)
MANGO AVIATION	409/CAB/MIN/TVC/034/08	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)
SWALA AVIATION	409/CAB/MIN/TVC/050/09	Inconnu	République démocratique du Congo (RDC)
TMK AIR COMMUTER	409/CAB/MIN/TVC/044/09	Inconnu	République démocratique du Congo (RDC)
TRACEP CONGO AVIATION	409/CAB/MIN/TVC/046/09	Inconnu	République démocratique du Congo (RDC)
TRANS AIR CARGO SERVICES	409/CAB/MIN/TVC/024/08	Inconnu	République démocratique du Congo (RDC)
WIMBI DIRA AIRWAYS	409/CAB/MIN/TVC/039/08	WDA	République démocratique du Congo (RDC)
ZAABU INTERNATIONAL	409/CAB/MIN/TVC/049/09	Inconnu	République démocratique du Congo (RDC)
Tous les transporteurs aériens certifiés par les autorités de Djibouti responsables de la surveillance réglementaire, notamment:			Djibouti
DAALLO AIRLINES	Inconnu	DAO	Djibouti
DJIBOUTI AIRLINES	Inconnu	DJB	Djibouti
Tous les transporteurs aériens certifiés par les autorités équato-guinéennes responsables de la surveillance réglementaire, notamment:			Guinée équatoriale
CRONOS AIRLINES	Inconnu	Inconnu	Guinée équatoriale
CEIBA INTERCONTINENTAL	Inconnu	CEL	Guinée équatoriale

Nom de personne morale du transporteur aérien figurant sur son CTA (et raison sociale si elle diffère)	Numéro du certificat de transporteur aérien (CTA) ou numéro de la licence d'exploitation	Code OACI de la compagnie aérienne	État du transporteur aérien
EGAMS	Inconnu	EGM	Guinée équatoriale
EUROGUINEANA DE AVIACION Y TRANSPORTES	2006/001/MTTCT/DGAC/SOPS	EUG	Guinée équatoriale
GENERAL WORK AVIACION	002/ANAC	N.D.	Guinée équatoriale
GETRA — GUINEA ECUATORIAL DE TRANSPORTES AEREOS	739	GET	Guinée équatoriale
GUINEA AIRWAYS	738	N.D.	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	DRZ	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
INTAN ANGKASA AIR SERVICE	135-019	Inconnu	République d'Indonésie
JOHNLIN AIR TRANSPORT	135-043	Inconnu	République d'Indonésie
KAL STAR	121-037	KLS	République d'Indonésie
KARTIKA AIRLINES	121-003	KAE	République d'Indonésie
KURA-KURA AVIATION	135-016	KUR	République d'Indonésie
LION MENTARI ARILINES	121-010	LNI	République d'Indonésie
MANUNGGAL AIR SERVICE	121-020	Inconnu	République d'Indonésie
MEGANTARA	121-025	MKE	République d'Indonésie

Nom de personne morale du transporteur aérien figurant sur son CTA (et raison sociale si elle diffère)	Numéro du certificat de transporteur aérien (CTA) ou numéro de la licence d'exploitation	Code OACI de la compagnie aérienne	État du transporteur aérien
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	SAE	République d'Indonésie
SAYAP GARUDA INDAH	135-004	Inconnu	République d'Indonésie
SKY AVIATION	135-044	Inconnu	République d'Indonésie
SMAC	135-015	SMC	République d'Indonésie
SRIWIJAYA AIR	121-035	SJY	République d'Indonésie
SURVEI UDARA PENAS	135-006	Inconnu	République d'Indonésie
TRANSWISATA PRIMA AVIATION	135-021	Inconnu	République d'Indonésie
TRAVEL EXPRESS AVIATION SERVICE	121-038	XAR	République d'Indonésie
TRAVIRA UTAMA	135-009	Inconnu	République d'Indonésie
TRI MG INTRA ASIA AIRLINES	121-018	TMG	République d'Indonésie
TRIGANA AIR SERVICE	121-006	TGN	République d'Indonésie
UNINDO	135-040	Inconnu	République d'Indonésie
WING ABADI AIRLINES	121-012	WON	République d'Indonésie
Tous les transporteurs aériens certifiés par les autorités kazakhes responsables de la surveillance réglementaire, à l'exception d'Air Astana, notamment:			République du Kazakhstan
AERO AIR COMPANY	Inconnu	Inconnu	République du Kazakhstan
AEROPRAKT KZ	Inconnu	APK	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

Nom de personne morale du transporteur aérien figurant sur son CTA (et raison sociale si elle diffère)	Numéro du certificat de transporteur aérien (CTA) ou numéro de la licence d'exploitation	Code OACI de la compagnie aérienne	État du transporteur aérien
AIR TRUST AIRCOMPANY	Inconnu	Inconnu	République du Kazakhstan
AK SUNKAR AIRCOMPANY	Inconnu	AKS	République du Kazakhstan
ALMATY AVIATION	Inconnu	LMT	République du Kazakhstan
ARKHABAY	Inconnu	KEK	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 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
EURO-ASIA AIR	AK-0384-09	EAK	République du Kazakhstan
EURO-ASIA AIR INTERNATIONAL	Inconnu	KZE	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
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
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	KKA	République du Kazakhstan
KAZAVIASPAS	Inconnu	KZS	République du Kazakhstan
KOKSHETAU	AK-0357-08	KRT	République du Kazakhstan

Nom de personne morale du transporteur aérien figurant sur son CTA (et raison sociale si elle diffère)	Numéro du certificat de transporteur aérien (CTA) ou numéro de la licence d'exploitation	Code OACI de la compagnie aérienne	État du transporteur aérien
MEGA AIRLINES	AK-0356-08	MGK	République du Kazakhstan
MIRAS	AK-0315-07	MIF	République du Kazakhstan
NAVIGATOR	Inconnu	Inconnu	République du Kazakhstan
ORLAN 2000 AIRCOMPANY	Inconnu	KOV	République du Kazakhstan
PANKH CENTER KAZAKHSTAN	Inconnu	Inconnu	République du Kazakhstan
PRIME AVIATION			République du Kazakhstan
SALEM AIRCOMPANY	Inconnu	KKS	République du Kazakhstan
SAMAL AIR	Inconnu	SAV	République du Kazakhstan
SAYAKHAT AIRLINES	AK-0359-08	SAH	République du Kazakhstan
SEMEYAVIA	Inconnu	SMK	République du Kazakhstan
SCAT	AK-0350-08	VSV	République du Kazakhstan
SKYBUS	AK-0364-08	BYK	République du Kazakhstan
SKYJET	AK-0307-09	SEK	République du Kazakhstan
SKYSERVICE	Inconnu	Inconnu	République du Kazakhstan
TYAN SHAN	Inconnu	Inconnu	République du Kazakhstan
UST-KAMENOGORSK	AK-0385-09	UCK	République du Kazakhstan
ZHETYSU AIRCOMPANY	Inconnu	JTU	République du Kazakhstan
ZHERSU AVIA	Inconnu	RZU	République du Kazakhstan
ZHEZKAZGANAIR	Inconnu	Inconnu	République du Kazakhstan
Tous les transporteurs aériens certifiés par les autorités kirghizes responsables de la surveillance réglementaire, notamment:			République kirghize
AIR MANAS	17	MBB	République kirghize
ASIAN AIR	Inconnu	AAZ	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	EEA	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	SGL	République kirghize

Nom de personne morale du transporteur aérien figurant sur son CTA (et raison sociale si elle diffère)	Numéro du certificat de transporteur aérien (CTA) ou numéro de la licence d'exploitation	Code OACI de la compagnie aérienne	État du transporteur aérien
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	VAC	République kirghize
Tous les transporteurs aériens certifiés par les autorités libériennes responsables de la surveillance réglementaire		—	Liberia
Tous les transporteurs aériens certifiés par les autorités gabonaises responsables de la surveillance réglementaire, à l'exception de Gabon Airlines, d'Afrijet et de SN2AG, notamment:			**République du Gabon**
AIR SERVICES SA	0002/MTACCMDH/SGACC/DTA	AGB	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 São Tomé-et-Príncipe responsables de la surveillance réglementaire, notamment:	—	—	**São Tomé-et-Príncipe**
AFRICA CONNECTION	10/AOC/2008	Inconnu	São Tomé-et-Príncipe
BRITISH GULF INTERNATIONAL COMPANY LTD	01/AOC/2007	BGI	São Tomé-et-Príncipe
EXECUTIVE JET SERVICES	03/AOC/2006	EJZ	São Tomé-et-Príncipe
GLOBAL AVIATION OPERATION	04/AOC/2006	Inconnu	São Tomé-et-Príncipe
GOLIAF AIR	05/AOC/2001	GLE	São Tomé-et-Príncipe
ISLAND OIL EXPLORATION	01/AOC/2008	Inconnu	São Tomé-et-Príncipe
STP AIRWAYS	03/AOC/2006	STP	São Tomé-et-Príncipe
TRANSAFRIK INTERNATIONAL LTD	02/AOC/2002	TFK	São Tomé-et-Príncipe
TRANSCARG	01/AOC/2009	Inconnu	São Tomé-et-Príncipe
TRANSLIZ AVIATION (TMS)	02/AOC/2007	TMS	São Tomé-et-Príncipe

Nom de personne morale du transporteur aérien figurant sur son CTA (et raison sociale si elle diffère)	Numéro du certificat de transporteur aérien (CTA) ou numéro de la licence d'exploitation	Code OACI de la compagnie aérienne	État du transporteur aérien
Tous les transporteurs aériens certifiés par les autorités de Sierra Leone responsables de la surveillance réglementaire, notamment:	—	—	Sierra Leone
AIR RUM, LTD	Inconnu	RUM	Sierra Leone
DESTINY AIR SERVICES, LTD	Inconnu	DTY	Sierra Leone
HEAVYLIFT CARGO	Inconnu	Inconnu	Sierra Leone
ORANGE AIR SIERRA LEONE LTD	Inconnu	ORJ	Sierra Leone
PARAMOUNT AIRLINES, LTD	Inconnu	PRR	Sierra Leone
SEVEN FOUR EIGHT AIR SERVICES LTD	Inconnu	SVT	Sierra Leone
TEEBAH AIRWAYS	Inconnu	Inconnu	Sierra Leone
Tous les transporteurs aériens certifiés par les autorités swazies responsables de la surveillance réglementaire, notamment:	—	—	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 zambiennes responsables de la surveillance réglementaire, notamment:			Zambie
ZAMBEZI AIRLINES	Z/AOC/001/2009	ZMA	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 du certificat de transpor-teur aérien (CTA)	Code OACI de la compagnie aérienne	État du transporteur aérien	Type d'appareil	Numéros d'immatricu-lation 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 appareils de type Falcon 50; 1 appareil 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 appareils de type B767; 4 appareils de type B757; 10 appareils de type A319/ 320/321; 5 appa-reils 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 appareil 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 appareil de type Challenger CL601; 1 appareil 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 appareils de type Boeing B-777 et 4 appareils de type Boeing B-737-700	Toute la flotte sauf: D2-TED, D2-TEE, D2-TEF, D2-TBF, D2, TBG, D2-TBH, D2-TBJ	République d'Angola
UKRAINIAN MEDI-TERRANEAN	164	UKM	Ukraine	Toute la flotte sauf: 1 appareil de type MD-83	Toute la flotte sauf: UR-CFF	Ukraine

[1] Afrijet n'est autorisé à utiliser que les appareils spécifiquement mentionnés pour ses activités actuelles dans la Communauté européenne.
[2] Air Astana n'est autorisé à utiliser que les appareils spécifiquement mentionnés pour ses activités actuelles dans la Communauté européenne.
[3] Gabon Airlines n'est autorisé à utiliser que les appareils spécifiquement 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 appareils spécifiques, dans les conditions fixées aux considérants 58 et 59 du présent règlement.

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