RÈGLEMENT (UE) Nº 1071/2010 DE LA COMMISSION

du 22 novembre 2010

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 EUROPÉENNE,

vu le traité sur le fonctionnement de l'Union 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 l'Union, visée au chapitre II du règlement (CE) nº 2111/2005 [2].

(2) Conformément à l'article 4, paragraphe 3, du règlement (CE) nº 2111/2005, certains États membres ont communiqué à la Commission des informations qui sont pertinentes pour la mise à jour de la liste communautaire. Des informations pertinentes ont également été communiquées par des pays tiers. Il 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 serviraient de fondement à une décision de leur imposer une interdiction d'exploitation dans l'Union ou de modifier les conditions d'une interdiction d'exploitation imposée 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 3922/1991 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 et de la Commission à propos des principales conclusions opérationnelles arrêtées lors de la dernière réunion du groupe de pilotage SAFA européen (ESSG) qui s'est tenue à Vienne les 28 et 29 octobre 2010. Il a notamment été informé du fait que l'ESSG a approuvé l'établissement dès 2011, sur une base volontaire, d'un quota minimal d'inspections à effectuer chaque année par les États membres.

(7) Le comité de la sécurité aérienne a entendu les exposés sur l'analyse des rapports relatifs aux audits de sécurité approfondis réalisés par l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) dans le cadre du programme universel d'évaluation de la surveillance de la sécurité (USOAP) et sur les résultats des activités de coopération entre la Commission et l'OACI dans les domaines de la sécurité et en particulier sur les possibilités d'un échange d'informations en matière de sécurité portant sur le niveau de conformité avec les normes internationales de sécurité et les pratiques recommandées.

(8) À la suite des conclusions adoptées par l'assemblée générale de l'OACI, la Commission a chargé l'Agence européenne de la sécurité aérienne (AESA) de coordonner l'analyse régulière des rapports relatifs aux audits de sécurité approfondis réalisés par l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) dans le cadre du programme universel d'évaluation de la surveillance de la sécurité (USOAP), effectuée avec des experts des États membres au sein d'un groupe de travail créé par le comité de la sécurité aérienne. Les États membres sont invités à désigner des experts pour participer à cette tâche importante.

[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.

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

(10) Le comité de la sécurité aérienne a par ailleurs été informé des mesures d'exécution forcée prises par l'AESA et les États membres pour assurer le maintien de la navigabilité et l'entretien d'aéronefs immatriculés dans l'Union et exploités par des transporteurs aériens certifiés par les autorités de l'aviation civile de pays tiers.

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

Transporteurs aériens de l'Union européenne

(12) Sur la base d'informations tirées d'inspections au sol effectuées au titre du programme SAFA sur des appareils de certains transporteurs de l'Union, 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 forcée et en ont informé la Commission et le comité de la sécurité aérienne. Ainsi, la Grèce a fait part du retrait du certificat de transporteur aérien (CTA) et de la licence d'exploitation de Hellas Jet le 2 novembre 2010, suite à l'arrêt de ses activités le 30 avril 2010. L'Allemagne a indiqué que le CTA du transporteur aérien ACH Hamburg avait été suspendu le 27 octobre 2010 et que celui du transporteur aérien Advance Air Luftfahrtgesellschaft avait été limité le 30 septembre 2010 de manière à exclure un aéronef immatriculé D-CJJJ. L'Espagne a confirmé que la suspension du CTA de Baleares Link Express à partir du 9 juin 2010 était maintenue. La Suède a annoncé que le CTA de Viking Airlines AB avait été suspendu le 29 octobre 2010.

(13) Le Portugal a fait savoir que, suite à de graves préoccupations concernant la sécurité de l'exploitation et le maintien de la navigabilité des aéronefs exploités par deux transporteurs aériens portugais, Luzair et White, et suite à des consultations qui se sont tenues avec la Commission le 25 octobre 2010, il avait été décidé de renforcer le contrôle continu de ces transporteurs afin de s'assurer qu'ils procèdent à la mise en œuvre d'un plan de mesures correctives adéquat dans les délais prévus. Le Portugal a signalé au comité de la sécurité aérienne une amélioration des performances du transporteur aérien White. La Commission a pris acte des mesures annoncées. L'AESA procédera à une inspection de normalisation au Portugal dans le cadre du règlement (CE) nº 216/2008. Le comité de la sécurité aérienne sera dûment informé des résultats de cette visite lors de sa prochaine réunion.

Transporteurs aériens de la République islamique d'Afghanistan

Kam Air

(14) Il existe des informations avérées prouvant des manquements en matière de sécurité de la part du transporteur Kam Air, certifié dans la République islamique d'Afghanistan. Le 11 août 2010, la queue d'un aéronef de Kam Air de type DC8, immatriculé YA-VIC, a heurté la piste et la surface herbeuse après la piste au moment de décoller de l'aéroport de Manston (Royaume-Uni). L'enquête diligentée par le Royaume-Uni sur ce grave incident a conclu à de graves défaillances du contrôle opérationnel de la flotte de DC8 de Kam Air. Le Royaume-Uni a par conséquent imposé une interdiction d'exploitation sur son territoire aux DC8 de Kam Air à compter du 2 septembre 2010.

(15) Par ailleurs, les autorités compétentes de l'Autriche ont décelé un nombre important de manquements graves en matière de sécurité lors d'une inspection au sol effectuée dans le cadre du programme SAFA sur un aéronef de Kam Air de type Boeing B767, immatriculé YA-KAM, le 16 septembre 2010 [1]. Les résultats de cette inspection au sol au titre du programme SAFA ont amené l'Autriche à conclure à l'existence de graves défaillances de la part de Kam Air en ce qui concerne les procédures d'exploitation, les équipements, la gestion des systèmes et le chargement des cargaisons. Compte tenu des manquements relevés au cours de l'enquête menée au Royaume-Uni et de leur rapprochement avec ceux qui ont été observés à l'occasion de l'inspection au sol effectuée à l'aéroport de Vienne dans le cadre du programme SAFA, l'Autriche a imposé une interdiction d'exploitation totale sur son territoire à Kam Air à compter du 17 septembre 2010.

(16) En application de l'article 6 du règlement no 2111/2005, le comité de la sécurité aérienne a été informé des mesures adoptées par les deux États membres.

(17) Le 6 octobre 2010, les autorités compétentes de la République islamique d'Afghanistan (MoTCA) et les représentants de Kam Air se sont entretenus avec la Commission et les représentants des États membres afin d'examiner les circonstances de l'incident de Manston et les résultats de l'inspection SAFA menée en Autriche.

(18) La réunion n'a pas permis au transporteur aérien d'apporter la preuve qu'il pouvait se conformer aux normes internationales de sécurité applicables. En ce qui concerne l'appareil de type DC8, il avait été mis en service en mars 2010 sans qu'une surveillance adéquate soit exercée sur sa gestion et sans que les équipages recrutés pour son exploitation aient reçu de formation suffisante. De plus, bien que ces équipages n'aient pas encore terminé la formation requise, l'utilisation de

[1] ACG-2010-335.

l'appareil pour des vols commerciaux internationaux s'est poursuivie. Le transporteur aérien n'a en outre fourni aucune preuve que l'équipage de vol avait une bonne connaissance de ses fonctions à bord à l'époque de l'incident grave survenu au Royaume-Uni. Quant à l'aéronef de type Boeing B-767, Kam Air a expliqué que l'aéronef immatriculé YA-KAM qui avait fait l'objet d'une inspection au sol en Autriche effectuait son premier vol après une longue période de stationnement, et qu'il n'avait pas été convenablement préparé avant d'effectuer le vol à destination de Vienne. Le transporteur aérien a ensuite expliqué que, en raison de la mise en service du DC8, ses ressources de gestion s'étaient trouvées débordées et n'avaient pas pu assurer la bonne conduite des mesures de sécurité avant le départ de l'aéronef.

(19) Le transporteur aérien Kam Air a demandé à être entendu par le comité de la sécurité aérienne et a présenté un exposé le 9 novembre 2010. Le transporteur Kam Air a informé le comité qu'il n'exploitait plus l'appareil de type DC 8. Par ailleurs, même si Kam Air a analysé les événements ayant conduit aux interdictions d'exploitation au Royaume-Uni et en Autriche, le transporteur n'a pas décelé en son sein de manquements systémiques susceptibles d'expliquer les cas de non-conformité relevés par rapport aux normes de l'OACI.

(20) À la réunion du 6 octobre 2010, le MoTCA n'a pas été en mesure de justifier l'existence de deux spécifications techniques différentes pour Kam Air signées le même jour (29 septembre 2010), dont l'une mentionnait le DC8 et l'autre non. Il est malaisé de déterminer, dès lors, si Kam Air disposait de l'approbation nécessaire pour exploiter l'aéronef de type DC8 à partir de cette date. En outre, le MoTCA n'a pas été à même de rendre compte du résultat des activités de certification et de surveillance concernant Kam Air.

(21) Au vu de ces constatations, et sur la base des critères communs, il est estimé que le transporteur aérien Kam Air ne respecte pas les critères communs et qu'il devrait dès lors figurer à l'annexe A.

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

(22) Il existe des informations avérées prouvant que les autorités compétentes de la République islamique d'Afghanistan ne sont actuellement pas en mesure de mettre en œuvre ni de faire exécuter les normes internationales de sécurité applicables, ni de faire en sorte que l'organisme de régulation assume ses obligations de surveillance des aéronefs utilisés par les transporteurs aériens, au titre de la convention de Chicago. Comme le MoTCA l'a exposé le 6 octobre 2010, l'autorité éprouve actuellement de grandes difficultés à remplir ses obligations internationales concernant tous les éléments essentiels d'un système de sécurité. Il dépend aujourd'hui entièrement de l'expertise de l'OACI pour conduire les inspections, et comme le MoTCA l'a indiqué, le manque de personnel qualifié l'a conduit à délivrer des certificats de navigabilité à certains aéronefs sans avoir procédé aux inspections appropriées. Par ailleurs, la législation primaire relative à l'exploitation des aéronefs était très archaïque (1972). Un projet de loi avait été présenté au gouvernement pour approbation, sans qu'aucune date d'adoption ne soit indiquée. La réglementation en matière d'exploitation n'était par ailleurs pas contraignante (circulaires consultatives).

(23) Le MoTCA a demandé à être entendu par le comité de la sécurité aérienne et a présenté un exposé le 9 novembre 2010. Il a admis que sa surveillance n'avait pas permis, à ce jour, d'assurer valablement le respect des normes de l'OACI par les transporteurs aériens certifiés en Afghanistan. Le MoTCA a cependant informé le comité qu'il avait décidé de ne pas délivrer de nouveaux certificats de transporteur aérien, que sa structure de gestion avait été modifiée et qu'il avait interdit l'exploitation d'aéronefs de type AN 24. De plus, la législation venait de s'enrichir d'un nouvel ensemble de règles en matière d'aviation, et le MoTCA s'apprêtait à renouveler la certification de tous les transporteurs aériens d'Afghanistan au regard de ces nouvelles règles.

(24) La Commission a pris note des conditions très difficiles dans lesquelles opérait le MoTCA et s'est félicité de l'engagement pris par l'autorité compétente d'améliorer la situation à l'avenir. La Commission a toutefois observé que, à l'heure actuelle, le MoTCA n'est pas à même de s'acquitter correctement de ses responsabilités en tant qu'autorité de certification ni de veiller au respect par leurs transporteurs aériens internationaux des normes internationales de sécurité.

(25) Au vu de ces constatations, et sur la base des critères communs, il est estimé que tous les transporteurs aériens certifiés dans la République islamique d'Afghanistan devraient figurer à l'annexe A.

Transporteurs aériens de la République du Ghana

(26) À la suite des mesures imposées par le règlement (UE) n° 791/2010 du 6 septembre 2010 [1]à deux transporteurs aériens certifiés au Ghana, à savoir Meridian Airways et Airlift International (GH) Ltd, les autorités compétentes de la République du Ghana (GCAA) ont été entendues, à leur demande, par le comité de la sécurité aérienne le 10 novembre 2010.

(27) Au cours de son exposé, la GCAA a présenté en détail les mesures prises jusqu'à présent pour remédier aux insuffisances relevées chez Meridian Airways, Air Charter Express et Airlift International et a décrit les améliorations qu'elle était en train d'apporter au régime de surveillance au Ghana, y compris l'exigence aux termes de laquelle tous les transporteurs aériens certifiés au Ghana doivent exercer leurs activités au Ghana. La GCAA a également informé le comité qu'elle avait procédé à une inspection de l'appareil de type DC8 immatriculé 9G-RAC exploité par Airlift International et a confirmé que les problèmes de non-conformité constatés par le Royaume-Uni avaient été résolus.

[1] JO L 237 du 8.9.2010, p. 10.

(28) La Commission a pris note de la volonté de la GCAA de remédier aux insuffisances en matière de surveillance en investissant dans des ressources supplémentaires et a salué la décision d'imposer aux transporteurs aériens certifiés au Ghana de se réinstaller au Ghana et d'y maintenir leur lieu d'établissement principal, de manière à permettre à l'autorité de l'aviation civile d'assurer une surveillance appropriée. Afin de soutenir la GCAA dans les efforts qu'elle déploie pour améliorer son régime de surveillance, la Commission a demandé à l'Agence européenne de la sécurité aérienne de fournir une assistance technique en effectuant une visite au début de 2011.

Airlift International (GH) Ltd.

(29) Le transporteur aérien Airlift International (GH) Ltd a demandé à être entendu par le comité de la sécurité aérienne et a effectué un exposé le 10 novembre 2010. Il a présenté les améliorations apportées à sa structure, à sa politique et à ses procédures organisationnelles, ainsi que les progrès réalisés en matière de ressources et de conformité à la réglementation. Il a confirmé que les appareils immatriculés 9G-SIM et 9G-FAB restent immobilisés en attendant que des décisions soient prises sur les mesures d'entretien à mettre en œuvre pour rétablir leur navigabilité avant la reprise de leur exploitation. Le transporteur aérien partage le point de vue de la GCAA selon lequel les lacunes relevées précédemment à propos de l'appareil immatriculé 9G-RAC ont été palliées.

(30) La Commission a pris note des progrès accomplis par le transporteur aérien pour résoudre les problèmes constatés en matière de sécurité. Eu égard à ces considérations, sur la base des critères communs, il est estimé que l'appareil de type DC8 immatriculé 9G-RAC devrait être retiré de l'annexe B et que son exploitation devrait être autorisée dans l'Union.

(31) Les États membres continueront à contrôler le respect effectif par Airlift International des normes de sécurité applicables en accordant la priorité aux inspections au sol à effectuer sur les aéronefs de ce transporteur aérien en vertu du règlement (CE) n° 351/2008, et la Commission continuera à suivre attentivement les mesures mises en œuvre par Airlift International.

Air Charter Express

(32) Il existe des informations avérées prouvant des manquements en matière de sécurité de la part du transporteur aérien Air Charter Express certifié au Ghana. Ces manquements ont été décelés par la Belgique, la France, les Pays-Bas et le Royaume-Uni lors d'inspections au sol effectuées dans le cadre du programme SAFA [1].

(33) Le 9 juin 2010, le transporteur aérien s'est entretenu avec la Commission et les États membres pour évoquer les problèmes liés aux inspections SAFA et a accepté de mettre en place un plan de mesures correctives pour remédier aux manquements constatés.

(34) Le transporteur aérien Air Charter Express a demandé à être entendu par le comité de la sécurité aérienne et a présenté un exposé le 10 novembre 2010. Il a décrit les mesures prises à ce jour dans le cadre de son plan de mesures correctives, notamment en ce qui concerne les procédures, le contrôle opérationnel, l'entretien et la formation, et a confirmé que les travaux relatifs aux mesures correctives se poursuivaient.

(35) La Commission a pris note des progrès réalisés par le transporteur aérien et a insisté sur la nécessité de veiller à la mise en œuvre effective de toutes les mesures correctives et préventives prises par Air Charter, afin d'éviter que les manquements en matière de sécurité relevés précédemment lors des inspections au sol effectuées sur ses appareils ne se reproduisent. Les États membres continueront à contrôler le respect effectif par Air Charter Express des normes de sécurité applicables en accordant la priorité aux inspections au sol à effectuer sur les aéronefs de ce transporteur en vertu du règlement (CE) n° 351/2008, et la Commission continuera à suivre attentivement les mesures mises en œuvre par Air Charter Express.

Transporteurs aériens du Kazakhstan

(36) Conformément aux dispositions du règlement n° 1144/2009, la Commission a poursuivi activement ses consultations avec les autorités compétentes du Kazakhstan afin d'assurer le suivi des progrès réalisés par ces autorités dans la mise en œuvre du plan de mesures correctives établi par l'État pour remédier aux manquements détectés par l'OACI lors de l'audit de sécurité approfondi que cette dernière a effectué en avril 2009 au titre de son programme universel d'évaluation de la surveillance de la sécurité, et notamment pour remédier aux graves problèmes de sécurité que l'OACI a notifiés à tous les États parties à la convention de Chicago.

(37) À la suite de consultations organisées avec la Commission du 27 septembre 2010, les autorités compétentes du Kazakhstan (CAC) ont été entendues par le comité de la sécurité aérienne le 10 novembre 2010. Elles ont annoncé de nouveaux progrès dans la mise en œuvre de leurs mesures correctives. Le Kazakhstan a notamment adopté une nouvelle loi sur l'aviation le 15 juillet 2010, et plus de 100 actes de droit dérivé sont en préparation pour assurer la mise en œuvre de la loi sur l'aviation dans les mois à venir.

(38) Le 18 octobre 2010, un premier train de mesures législatives concernant le travail aérien a été adopté à ce titre, et le même jour les autorités compétentes du Kazakhstan ont retiré le CTA de 15 compagnies, à savoir KazAirWest, IJT Aviation, Euro Asia Air International, Berkut ZK, Tyan Shan, Kazavia, Navigator, Salem, Orlan 2000, Fenix, Association of amateur pilots of Kazakhstan, Burundayavia, Sky Service, Aeroprakt KZ, Asia Continental Avialines.

[1] BCAA-2009-157, BCAA-2010-87, DGAC/F-2009-2422, DGAC/F-2009-2651, DGAC/F-2009-2766, DGAC/F-2010-1678, DGAC/F-2010-2075, CAA-NL-20109-195, CAA-NL-20109-196, CAA-UK-2010-923

(39) Les autorités compétentes du Kazakhstan ont fait savoir que deux de ces transporteurs, Burundayavia et Euro Asia Air International, avaient sollicité le 28 octobre 2010 le rétablissement de leur CTA. Lors de la réunion du comité de la sécurité aérienne, les autorités compétentes du Kazakhstan n'ont pas fourni d'informations précises sur l'état des activités de ces deux compagnies. En conséquence, sur la base des critères communs, il est estimé que les compagnies Burundayavia et Euro Asia Air International doivent être maintenues dans l'annexe A.

(40) Les observations et les exposés des autorités compétentes du Kazakhstan (CAC) concernant les compagnies Asia Continental Avialines, KazAirWest, Kazavia et Orlan 2000 ne contiennent pas d'informations suffisantes prouvant qu'elles ont cessé leurs activités de transport aérien commercial. La CAC n'a pas fourni de documentation complète concernant les certificats et agréments détenus par ces compagnies après le retrait de leur CTA. Il existe en particulier des informations dont il ressort que ces compagnies exploitent de grands aéronefs de transport. Par conséquent, sur la base des critères communs, il est estimé qu'à ce stade ces quatre compagnies devraient être maintenues dans l'annexe A.

(41) Les autorités compétentes du Kazakhstan ont déclaré, en fournissant des éléments l'attestant, que les transporteurs Association of Amateur Pilots of Kazakhstan, Aeroprakt KZ, Berkut ZK, IJT Aviation, Navigator, Fenix, Salem, Sky Service et Tyan Shan Flight Center n'exercent plus d'activités de transport aérien commercial et ne sont plus titulaires d'une licence d'exploitation en cours de validité. Dès lors, ils ne sont plus considérés comme des transporteurs aériens au sens de l'article 2, point a), du règlement (CE) n° 2111/2005. Dans ces conditions, sur la base des critères communs, il est estimé que ces neuf compagnies devraient être retirées de l'annexe A.

(42) La Commission approuve la réforme ambitieuse du système de l'aviation civile entreprise par les autorités du Kazakhstan et invite celles-ci à poursuivre résolument leurs efforts pour mettre en œuvre le plan de mesures correctives convenu avec l'OACI, en mettant l'accent en priorité sur les graves problèmes de sécurité non résolus et sur la recertification de l'ensemble des opérateurs de leur ressort. La Commission est prête à organiser en temps voulu, avec l'aide de l'Agence européenne de la sécurité aérienne et l'appui des États membres, une évaluation sur place pour vérifier les progrès réalisés dans la mise en œuvre du plan de mesures.

Transporteurs aériens de la République de Mauritanie

(43) Il existe des informations avérées prouvant que les autorités responsables de la surveillance des transporteurs aériens titulaires d'une licence dans la République islamique de Mauritanie ne sont pas suffisamment à même de remédier efficacement aux manquements en matière de sécurité et à résoudre les problèmes de sécurité, comme le montrent les résultats de l'audit de la Mauritanie réalisé par l'OACI en avril 2008 dans le cadre de son programme universel d'évaluation de la surveillance de la sécurité (USOAP). Le rapport final communiqué en mars 2009 faisait état de nombreux manquements graves en ce qui concerne la capacité des autorités de l'aviation civile à assumer leurs responsabilités en matière de surveillance de la sécurité aérienne. Au moment où l'OACI a achevé son audit, plus de 67 % des normes de l'OACI n'étaient pas appliquées de manière effective. Sur le point décisif que constitue la résolution des problèmes de sécurité constatés, l'OACI a indiqué que plus de 93 % des normes de l'OACI n'étaient pas appliquées.

(44) Il existe des informations avérées prouvant de graves manquements en matière de sécurité de la part du transporteur Mauritania Airways, certifié en Mauritanie. Ces manquements ont été décelés par la France et l'Espagne lors d'inspections au sol effectuées dans le cadre du programme SAFA [1]. Mauritania Airways n'a pas donné de réponse adéquate aux autorités qui ont effectué les inspections et n'a pas démontré qu'il a été remédié durablement à ces manquements.

(45) La Commission a entamé des consultations avec les autorités compétentes de la Mauritanie en février 2010, exprimant de vives inquiétudes quant à la sécurité des activités des transporteurs aériens titulaires d'une licence dans ce pays et leur demandant des éclaircissements sur les mesures qu'elles ont prises pour remédier aux insuffisances constatées lors de l'audit de l'OACI et des inspections SAFA. Ces consultations ont été suivies d'une correspondance en mars et octobre 2010 relative aux mêmes questions. Les autorités compétentes de la Mauritanie ont été également entendues par le comité de la sécurité aérienne le 9 novembre 2010.

(46) Les autorités compétentes de la Mauritanie (ANAC) ne sont pas suffisamment à même de remédier efficacement aux défauts de conformité relevés par l'OACI, comme en atteste au demeurant le report de la mise en œuvre du plan de mesures prévu à cet effet. L'ANAC n'a pas apporté la preuve d'une clôture satisfaisante des constatations déclarées closes. Par exemple, la loi sur l'aviation civile de 1972 n'a pas encore été révisée, de même que les actes spécifiques de droit dérivé s'y rapportant. En conséquence, la base juridique de la certification et du contrôle continu de tous les transporteurs aériens titulaires d'une licence en Mauritanie n'est pas conforme aux normes internationales applicables en matière de sécurité.

[1] DGAC/F-2009-2728; DGAC/F-2010-343; DGAC/F-2010-520, DGAC/F-2010-723, DGAC/F-2010-1007, DGAC/F-2010-1294, DGAC/F-2010-1573, DGAC/F-2010-1914, DGAC/F-2010-2004; AESA-E-2010-46, AESA-E-2010-249; AESA-E-2010-396; AESA-E-2010-478.

(47) L'ANAC a indiqué que Mauritania Airways est actuellement le seul transporteur aérien certifié en Mauritanie et que son CTA a été renouvelé le 8 juillet 2010 pour une durée limitée de 6 mois prenant fin le 31 décembre 2010. L'ANAC n'a cependant pas apporté la preuve des vérifications effectuées avant le renouvellement, ainsi que les détails d'un plan de mesures éventuel destiné à assurer une correction efficace et durable des manquements constatés en matière de sécurité. Ainsi, rien n'indique que le manuel d'exploitation de l'exploitant, sa liste minimale d'équipements et ses manuels de spécifications de maintenance et d'organisme de maintenance ont été approuvés.

(48) Le 9 novembre 2010, le comité de la sécurité aérienne a entendu Mauritania Airways, qui a déclaré avoir lancé une série de mesures correctives visant à remédier aux manquements relevés au cours des inspections au sol SAFA ainsi qu'une enquête interne après l'accident de son aéronef survenu en juillet 2010. Mauritania Airways n'a toutefois pas démontré que ces mesures ont produit des résultats jusqu'à présent. Il n'a pas davantage été démontré que la compagnie a reçu les approbations requises au sens de ce qui précède.

(49) Mauritania Airways a confirmé qu'un appareil de type Boeing B737-700 immatriculé TS-IEA et exploité par Mauritania Airways a été impliqué le 27 juillet 2010 dans un accident qui a fait plusieurs blessés et causé d'importants dégâts à l'appareil, qui est en réparation depuis lors. Les premières informations communiquées par le transporteur aérien ont permis de relever plusieurs manquements, parmi lesquels une anomalie dans l'extension des becs de bord d'attaque ainsi qu'une approche non stabilisée.

(50) Les autorités compétentes de la Mauritanie (ANAC) n'ont pas démontré être en mesure d'assumer leurs responsabilités en matière de surveillance de la sécurité des transporteurs aériens certifiés en Mauritanie. Compte tenu de ces constatations, sur la base des critères communs, il est estimé que tous les transporteurs aériens certifiés en Mauritanie devraient être inclus à l'annexe A.

(51) La Commission encourage les autorités compétentes de la Mauritanie (ANAC) à poursuivre activement la mise en œuvre du plan de mesures correctives soumis à l'OACI et est disposée à fournir de l'aide le cas échéant. Elle est prête à organiser notamment, avec l'aide de l'Agence européenne de la sécurité aérienne et l'appui des États membres, une évaluation sur place pour vérifier les progrès réalisés dans la mise en œuvre du plan de mesures.

Ukrainian Mediterranean Airlines

(52) Le transporteur Ukrainian Mediterranean Airlines, certifié en Ukraine, a été entendu à sa demande par le comité de la sécurité aérienne le 9 novembre 2010. Le transporteur a fait savoir qu'il renouvelle actuellement sa flotte et n'exploite plus d'appareils de type DC-9. Ukrainian Mediterranean Airlines n'a cependant pas fourni les spécifications opérationnelles complètes et actuelles du certificat de transporteur aérien en vigueur et n'a pas fourni d'informations précises, lors de l'audition, sur la flotte exploitée actuellement. Il a été confirmé par ailleurs que les autorités compétentes de l'Ukraine procèdent actuellement à un audit de Ukrainian Mediterranean Airlines dans le cadre de la procédure de renouvellement de son certificat de transporteur aérien, qui expire le 28 novembre 2010, et que cette procédure n'est pas encore terminée. Par conséquent, sur la base des critères communs, il est estimé que le transporteur Ukrainian Mediterranean Airlines devrait être maintenu dans l'annexe B.

(53) La Commission et le comité de la sécurité aérienne examineront les observations soumises après l'audition du transporteur aérien lors de la prochaine réunion du comité de la sécurité aérienne.

Air Algérie

(54) Suite à l'adoption du règlement (UE) n° 590/2010 [1], le transporteur aérien Air Algérie a effectué de nombreuses inspections sur ses aéronefs avant leur départ pour des destinations situées dans l'Union. Les autorités compétentes de l'Algérie ont également mis en place en septembre 2010 des équipes de techniciens chargées d'effectuer des inspections (appelées inspections SANAA), selon la méthode du programme SAFA, sur les aéronefs exploités par la compagnie Air Algérie, en particulier ceux qui assurent des liaisons avec l'Union. Ces efforts concertés devraient lui permettre de déceler et de résoudre un certain nombre de manquements avant le départ des aéronefs. Cela étant, le résultat de ces inspections soulève quelques questions quant à la qualité des activités d'entretien du transporteur aérien.

(55) Comme le prévoit le règlement (UE) n° 590/2010, les autorités de l'aviation civile de l'Algérie ont présenté quatre rapports mensuels correspondant aux mois de juin, juillet, août et septembre 2010 avant la réunion du comité de la sécurité aérienne du 10 novembre 2010. Ces rapports mettaient l'accent sur les résultats de la surveillance en matière de sécurité exercée sur les activités d'Air Algérie et mentionnaient également les insuffisances constatées lors des inspections menées par les inspecteurs d'Air Algérie sur les aéronefs de ce transporteur. Ils ne fournissent toutefois pas d'informations sur le fait que les autorités compétentes de l'Algérie procèdent à une évaluation des risques et la façon dont les résultats de cette évaluation sont pris en considération dans le processus et la planification de la surveillance.

[1] JO L 170 du 5.7.2010, p. 9.

(56) Eu égard aux manquements persistants constatés lors des inspections SAFA, SANAA et des inspections internes d'Air Algérie dans les domaines du maintien de la navigabilité, de l'entretien, de l'exploitation et de la sécurité du transport de marchandises, et en vue d'obtenir des éclaircissements sur les rapports mensuels, des consultations se sont tenues le 11 octobre 2010 avec l'autorité compétente et le transporteur aérien, auxquelles l'Agence européenne de la sécurité aérienne et un État membre ont participé. Lors de cette réunion, la Commission a pris note de l'engagement des autorités compétentes de l'Algérie d'effectuer une analyse détaillée des causes profondes et de soumettre un plan de mesures correctives solide ainsi que toutes les informations utiles sur les mesures prises par les autorités compétentes de l'Algérie et Air Algérie pour produire une solution durable. Un plan de mesures correctives approuvé par les autorités compétentes de l'Algérie a été soumis à la Commission le 20 octobre 2010.

(57) Le 10 novembre 2010, Air Algérie a présenté un plan de mesures correctives renforcé au comité de la sécurité aérienne. Le comité de la sécurité aérienne a pris bonne note des efforts déployés par le transporteur aérien pour remédier aux manquements constatés en matière de sécurité et a instamment invité les autorités compétentes de l'Algérie à renforcer leurs activités de surveillance en vue de garantir le respect des normes de sécurité applicables. Lors de la réunion du comité de la sécurité aérienne, les autorités compétentes de l'Algérie ont fait part de leur souhait de renforcer davantage leurs capacités par un projet de jumelage. Afin d'aider les autorités compétentes de l'Algérie à progresser dans le renforcement de leur capacité d'assumer leurs responsabilités, une mission d'assistance technique dirigée par l'Agence européenne de la sécurité aérienne sera effectuée en février 2011.

(58) Dans l'intervalle, les États membres continueront à surveiller étroitement les performances d'Air Algérie dans le cadre du règlement (CE) nº 351/2006 de manière à constituer les bases d'une nouvelle évaluation de ce dossier lors de la prochaine réunion du comité de la sécurité aérienne.

Transporteurs aériens de la République du Congo

(59) Conformément au règlement (CE) nº 1144/2009 [1], tous les transporteurs aériens certifiés dans la République du Congo font l'objet d'une interdiction d'exploitation dans l'Union et figurent à l'annexe A.

(60) La Commission a informé le comité de la sécurité aérienne des résultats d'une mission d'assistance technique menée en février 2010 par l'Agence européenne de la sécurité aérienne dans la République du Congo suite à l'audit USOAP de l'OACI effectué en novembre 2008. Cet audit a soulevé un problème de sécurité important relatif à l'exploitation et à la certification des aéronefs et à la surveillance exercée par l'autorité de l'aviation civile de la République du Congo (ANAC), ainsi qu'un défaut de mise en œuvre des normes de sécurité dans une proportion très élevée (76,89 %). Cet important problème de sécurité n'est toujours pas résolu. Au cours de la mission d'assistance technique, il a été constaté que l'ANAC s'était manifestement efforcée, à tous les niveaux, d'appliquer un plan de mesures correctives et s'était montrée extrêmement déterminée à remédier aux problèmes de sécurité mis en évidence par l'audit de l'OACI. La Commission se réjouit de ces initiatives encourageantes et continuera de suivre de près les progrès réalisés par l'ANAC dans la mise en œuvre effective de son plan de mesures correctives, afin que les manquements actuels en matière de sécurité soient traités sans retard injustifié.

(61) Le transporteur aérien Equaflight Service, certifié par l'ANAC, a été entendu à sa demande par le comité de la sécurité aérienne le 10 novembre 2010. Il a présenté ses activités et exposé les progrès réalisés dans la mise en œuvre de son plan de mesures.

(62) Le transporteur aérien Trans Air Congo, certifié par l'ANAC, a été entendu à sa demande par le comité de la sécurité aérienne le 10 novembre 2010. Il a présenté ses activités et exposé les progrès réalisés dans la mise en œuvre de son plan de mesures.

(63) Le comité de la sécurité aérienne a pris note du rapport d'avancement. Les exposés des transporteurs aériens n'ont toutefois pas permis d'établir qu'ils répondent, à ce stade, aux normes de sécurité applicables de l'OACI. De plus, sur la base des critères communs, dans l'attente de la mise en œuvre effective de mesures correctives adéquates pour résoudre les importants problèmes de sécurité soulevés par l'OACI et en l'absence de progrès significatifs dans la clôture des insuffisances relevées dans l'audit de l'OACI, il est estimé que les autorités compétentes de la République du Congo ne sont pas, à ce stade, en mesure de mettre en œuvre ni de faire appliquer les normes de sécurité applicables par tous les transporteurs relevant de leur contrôle réglementaire. Par conséquent, tous les transporteurs aériens certifiés par ces autorités devraient être maintenus dans l'annexe A.

(64) La Commission poursuivra activement les consultations avec les autorités compétentes de la République du Congo sur les mesures mises en œuvre par elles pour améliorer la sécurité aérienne et se propose de lancer une seconde mission d'assistance technique en 2011 dans le but de renforcer leur capacité technique et administrative dans le domaine de l'aviation civile.

[1] JO L 312 du 27.11.2009, p. 16.

Transporteurs aériens du Kirghizstan

(65) Les autorités compétentes du Kirghizstan ont été entendues à leur demande par le comité de la sécurité aérienne le 10 novembre 2010. Elles ont fait état de progrès dans la réalisation d'une réforme ambitieuse du secteur de l'aviation entamée en 2006 en vue de renforcer la sécurité aérienne. Les progrès en question résident notamment dans le renforcement de leurs capacités grâce au recrutement d'inspecteurs qualifiés supplémentaires, qui doit se poursuivre dans les mois à venir. La législation nationale relative à l'aviation est en cours de révision afin d'assurer la mise en conformité avec les normes de sécurité internationales d'ici à novembre 2011.

(66) Les autorités compétentes du Kirghizstan ont fait savoir qu'elles avaient délivré un nouveau CTA au transporteur aérien CAAS. Sur la base des critères communs, il est estimé que le transporteur CAAS doit être inscrit dans l'annexe A.

(67) Les autorités compétentes du Kirghizstan ont également fait savoir qu'elles avaient suspendu le CTA de trois transporteurs aériens, à savoir Itek Air, TransAero et Asian Air. De plus, elles ont annoncé avoir pris des mesures d'exécution forcée à l'égard des transporteurs suivants: Golden Rules Airlines, Kyrgyzstan Airline, Max Avia, Tenir Airlines. Elles n'ont cependant pas apporté la preuve du retrait de la licence ou du CTA de ces transporteurs. En conséquence, sur la base des critères communs, il est estimé que ces transporteurs devraient être maintenus dans l'annexe A.

(68) La Commission n'ayant reçu communication à ce jour d'aucun élément permettant d'établir que les transporteurs aériens certifiés au Kirghizstan et les autorités responsables de la surveillance réglementaire de ces transporteurs aériens ont intégralement mis en œuvre les mesures correctives qui s'imposent, il est estimé, sur la base des critères communs, que ces transporteurs aériens devraient être maintenus dans l'annexe A.

(69) La Commission encourage les autorités compétentes du Kirghizstan à poursuivre leurs efforts en vue de remédier à tous les défauts de conformité relevés lors de l'audit réalisé par l'OACI en avril 2009 dans le cadre de son programme universel d'évaluation de la surveillance de la sécurité (USOAP). La Commission européenne, avec l'aide de l'Agence européenne de la sécurité aérienne et des États membres, est disposée à procéder à une évaluation sur place lorsque la mise en œuvre du plan de mesures soumis à l'OACI aura suffisamment progressé. Cette visite aurait pour objet de vérifier la mise en œuvre des exigences de sécurité applicables par les autorités compétentes et par les entreprises relevant de sa surveillance.

Transporteurs aériens du Gabon

(70) Les autorités compétentes du Gabon (ANAC) ont procédé à des consultations le 26 octobre 2010 avec la Commission, l'Agence européenne de la sécurité aérienne et les autorités compétentes de la France pour faire part des progrès réalisés à ce jour. L'ANAC a fait savoir que le cadre législatif était en cours de révision et a annoncé une réforme du code de l'aviation civile, impliquant les mesures suivantes: a) une réorganisation de l'ANAC, dont l'adoption est attendue d'ici au 31 décembre 2010; b) la mise en place progressive d'un ensemble complet de règles aéronautiques gabonaises (RAG), qui entreront progressivement en vigueur en 2011. L'ANAC a rendu compte de nouveaux progrès dans le renforcement de ses capacités, avec le recrutement d'inspecteurs supplémentaires. Elle a également fait état de progrès dans la surveillance des transporteurs aériens et le contrôle de l'application des règles de sécurité en vigueur (RACAM), ainsi qu'en attestent la suspension du CTA d'Air Services prononcée le 30 juillet 2010 et la suspension temporaire du CTA d'Allegiance du 22 août au 2 septembre 2010.

(71) Cela étant, l'ANAC n'a pas apporté la preuve que des mesures correctives appropriées avaient été mises en œuvre avant la levée de la suspension du CTA d'Allegiance. De plus, le nombre et la nature de certains des manquements constatés mettent en évidence la nécessité de renforcer, le cas échéant, les mesures d'exécution forcée si les transporteurs aériens certifiés au Gabon ne mettent pas en œuvre les normes de sécurité applicables.

(72) La Commission n'ayant reçu communication à ce jour d'aucun élément permettant d'établir que les transporteurs aériens figurant sur la liste communautaire et les autorités responsables de la surveillance réglementaire de ces transporteurs aériens ont intégralement mis en œuvre les mesures correctives et préventives qui s'imposent, il est estimé, sur la base des critères communs, que ces transporteurs aériens devraient continuer de faire l'objet d'une interdiction d'exploitation (annexe A) ou de restrictions d'exploitation (annexe B), selon le cas.

(73) L'ANAC a fait savoir qu'un nouveau CTA avait été délivré au transporteur aérien Afric Aviation le 25 septembre 2010, sans démontrer que la certification et la surveillance de ce transporteur aérien respectent pleinement les normes internationales applicables en matière de sécurité. Par conséquent, sur la base des critères communs, il est estimé que le transporteur Afric Aviation doit être inscrit dans l'annexe A.

(74) Les États membres continueront à surveiller les performances des transporteurs aériens certifiés au Gabon en procédant à des inspections au sol ciblées dans le cadre du programme SAFA, de manière à vérifier si leurs conditions d'exploitation et d'entretien respectent durablement les normes de sécurité applicables. Si les inspections au sol révèlent des problèmes de sécurité, la Commission sera contrainte de reconsidérer les mesures applicables à ces transporteurs lors de la prochaine réunion du comité de la sécurité aérienne.

Transporteurs aériens de la République des Philippines

(75) La Commission, avec l'aide de l'Agence européenne de la sécurité aérienne et des autorités compétentes de l'Allemagne et de l'Espagne, a effectué une mission d'évaluation de la sécurité dans les Philippines en octobre 2010, afin d'évaluer les progrès réalisés par les autorités compétentes des Philippines (CAAP), ainsi que certains transporteurs aériens relevant de sa surveillance, dans la mise en œuvre des mesures adoptées pour résoudre les problèmes de sécurité décrits dans le règlement (UE) nº 273/2010.

(76) Le compte rendu de cette évaluation confirme que, sous l'impulsion de son nouveau directeur général, l'autorité de l'aviation civile des Philippines a entrepris depuis avril 2010 une série de réformes ambitieuses du système de surveillance de l'aviation civile en place dans la République des Philippines. Les mesures prises vont clairement dans la bonne direction et sont jugées de nature à permettre, lorsqu'elles auront été efficacement et durablement mises en œuvre, des progrès significatifs dans le respect des normes de sécurité établies par l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI). Ces mesures impliquent en particulier a) une refonte des modalités et des règles d'exécution existantes de la loi de base sur l'aviation civile; b) une révision complète des règles en vigueur dans le domaine de l'aviation civile; c) le recrutement d'un nombreux personnel répondant à des critères de qualification renforcés; d) la poursuite des programmes de formation approfondie à l'intention du personnel recruté; e) la modernisation des installations et la mise en place de systèmes d'information suffisants pour permettre le contrôle des agréments et des licences; f) la certification des transporteurs aériens qui, même s'ils poursuivent leurs activités commerciales, ne sont pas encore certifiés selon la réglementation de l'aviation civile en vigueur; g) l'élaboration de plans de surveillance détaillés couvrant tous les aspects des opérations; et h) la résolution des problèmes de sécurité éventuellement rencontrés.

(77) Le compte rendu souligne également que, malgré les engagements de la CAAP et l'énergie déployée depuis avril 2010, quelques mois ne suffisent pas pour mener à bien ces réformes ambitieuses, notamment en raison de la durée de la procédure de recrutement et de nomination aux Philippines, qui est un facteur indépendant de la volonté de la CAAP, et du manque de ressources appropriées qui s'ensuit. Il faudra manifestement plus de temps pour permettre des progrès durables et assurer leur reconnaissance. Bien que la CAAP ait engagé des mesures pour remédier au grave problème de sécurité notifié par l'OACI à tous les pays signataires en 2009, les avancées ne sont pas suffisantes à ce jour pour considérer qu'il est clos. De même, malgré les mesures prises par la CAAP pour remédier aux défauts de conformité signalés par la FAA en 2007, les progrès ne sont pas encore suffisants pour que la FAA des États-Unis en reconnaisse la conformité avec les normes de sécurité internationales (catégorie 1). Compte tenu de ces considérations, il est estimé qu'à ce stade tous les transporteurs aériens certifiés dans la République des Philippines devraient être maintenus dans l'annexe A.

(78) La Commission invite les Philippines à respecter le calendrier de mise en œuvre de ses engagements envers la communauté internationale, notamment en ce qui concerne la résolution du grave problème de sécurité notifié par l'OACI. Pour y parvenir, il est essentiel que la CAAP continue d'agir avec l'indépendance nécessaire et assure le recrutement d'un personnel suffisant remplissant les critères de qualification, de manière à pouvoir assumer efficacement ses responsabilités à l'égard de la communauté internationale et d'assurer une surveillance rigoureuse conformément aux normes de sécurité applicables. Le soutien apporté par le gouvernement des Philippines à la CAAP est indispensable à la réalisation de ces objectifs.

Transporteurs aériens de la Fédération de Russie

(79) Suite à l'adoption du règlement (UE) nº 590/2010, les autorités compétentes de la Fédération de Russie ont informé la Commission que toutes les restrictions d'exploitation précédemment applicables au transporteur aérien YAK Service avaient été levées le 11 août 2010 en raison des résultats satisfaisants produits par leurs activités de surveillance. La Commission n'a cependant pas reçu les résultats demandés concernant l'ensemble des activités de surveillance relatives au contrôle de la bonne application des mesures correctives ainsi qu'à la certification conforme aux normes de l'OACI des équipements installés à bord des aéronefs du transporteur aérien affectés aux vols internationaux.

(80) Par ailleurs, le 11 octobre 2010, dans le cadre du contrôle continu des performances des transporteurs aériens effectuant des vols à destination de l'Union sur la base des résultats des inspections au sol réalisées sur leurs aéronefs, la Commission a informé les autorités compétentes de la Fédération de Russie des résultats des inspections réalisées sur les transporteurs aériens russes au cours des douze mois écoulés.

(81) Ces résultats, bien que fondés sur un nombre limité d'inspections, indiquaient la persistance, chez certains transporteurs aériens russes, d'une proportion de manquements correspondant à plus de deux manquements significatifs et/ou majeurs par inspection au cours des deux dernières années. Il en ressort que des améliorations s'imposent pour que ces transporteurs aériens répondent entièrement aux normes internationales de sécurité. Des consultations relatives aux performances des transporteurs aériens russes en matière de sécurité ont eu lieu entre la Commission et les autorités compétentes de la Fédération de Russie le 18 octobre 2010 à Moscou. Lors de cette réunion, les autorités compétentes de la Fédération de Russie ont accepté de communiquer les informations suivantes à la Commission: a) la documentation sollicitée le 2 septembre 2010 concernant Yak Service (transmission en anglais des résultats de l'ensemble des activités de surveillance relatives au contrôle de la bonne application des mesures correctives ainsi qu'à la certification conforme aux normes de l'OACI des équipements désormais installés à bord des aéronefs de la compagnie affectés

aux vols internationaux; le nouveau CTA de la compagnie délivré après la levée des restrictions, accompagné des spécifications techniques); b) les résultats des activités de surveillance des autorités russes concernant les transporteurs aériens russes qui avaient fait l'objet d'inspections au sol SAFA, dont les comptes rendus et l'analyse ont été transmis par la Commission. Lors de cette réunion, les autorités compétentes de la Fédération de Russie ont par ailleurs annoncé qu'elles transmettraient également à la Commission les comptes rendus et l'analyse des résultats (incidents, méthode de calcul des ratios, etc.) des inspections au sol menées sur les aéronefs des transporteurs de l'Union européenne effectuant des vols à destination de la Fédération de Russie.

(82) À la suite de cette réunion, les autorités compétentes de la Fédération de Russie ont transmis le 25 octobre un courrier concernant YAK Service, dont il ressort que certains équipements installés sur les appareils exploités par cette compagnie avaient fait l'objet d'une nouvelle certification par le comité inter-États de l'aviation (MAK). Lors de la réunion du comité de la sécurité aérienne du 10 novembre 2010, les autorités compétentes de la Fédération de Russie n'ont toutefois pas fourni d'éléments permettant d'établir que tous les aéronefs exploités par YAK Service sont munis des équipements obligatoires prescrits par l'OACI pour assurer des services de transport aérien international à vocation commerciale, et que ces équipements sont en état de fonctionner. Par conséquent, deux appareils figurant sur le CTA de ce transporteur aérien, immatriculés RA-87648 et RA-88308, ne devraient pas être exploités à destination de l'Union européenne. Les États membres continueront à contrôler le respect effectif par Yak Service des normes de sécurité applicables en accordant la priorité aux inspections au sol à effectuer sur les aéronefs de ce transporteur en vertu du règlement (CE) nº 351/2008.

(83) Lors de la réunion du comité de la sécurité aérienne, les autorités compétentes de la Fédération de Russie n'ont fourni aucun élément relatif aux résultats de leurs activités de surveillance exercées sur divers transporteurs aériens agréés dans la Fédération de Russie, comme la Commission l'avait demandé.

(84) Lors de la réunion du comité de la sécurité aérienne, les autorités compétentes de la Fédération de Russie ont également confirmé que l'exploitation des aéronefs suivants reste exclue pour le transport aérien international à vocation commerciale, étant donné qu'ils ne sont pas munis de l'équipement obligatoire prescrit par l'OACI.

a) Aircompany Yakutia: 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, exploités auparavant par Atlant Soyuz et tous deux exploités actuellement par d'autres transporteurs aériens certifiés dans la Fédération de Russie.

c) Gazpromavia: Tupolev TU-154M: RA-85625 et RA-85774; Yakovlev Yak-40: RA-87511, RA- 88300 et RA-88186; Yak-40K: RA-21505, RA-98109 et RA-8830; Yak-42D: RA-42437; tous les (22) hélicoptères 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 (1) EC-120B: RA-04116.

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

e) Krasnoyarsky Airlines: l'aéronef de type TU-154M immatriculé RA-85672 inscrit précédemment sur le CTA de Krasnoyarsky Airlines, qui a été retiré en 2009, est maintenant exploité par Atlant Soyuz; l'appareil du même type immatriculé RA-85682 est exploité par un autre transporteur aérien certifié dans la Fédération de Russie.

f) Kuban Airlines: Yakovlev Yak-42: RA-42331, RA-42336, RA-42350, RA-42538, et RA-42541; l'appareil du même type immatriculé RA-42526 n'est pas exploité actuellement pour des raisons financières.

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 et RA-42347 exploités par un autre transporteur aérien russe; Tupolev TU-134A: RA-65970, RA-65691, RA-65973, RA-65065 et RA-65102; Antonov AN-24RV: RA-46625 et RA-47818, actuellement exploités par un autre transporteur aérien russe.

j) Ural Airlines: Tupolev TU-154B: RA-85508 (les appareils immatriculés RA-85319, RA-85337, RA-85357, RA-85375, RA-85374 et RA-85432 ne sont pas exploités actuellement pour des raisons financières).

k) UTAir: Tupolev TU-154M: RA-85733, RA-85755, RA-85806, RA-85820; tous les (24) 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 aéronefs immatriculés RA-65143 et RA-65916 sont exploités par un autre transporteur russe; l'aéronef (1) TU-134B: RA-65726; tous les (10) Yakovlev Yak-40: RA-87348 (qui n'est pas exploité actuellement pour des raisons financières), RA-87907, RA-87941, RA-87997, RA-88209, RA-88227 et RA-88280; les appareils du même type immatriculés RA-87292 et RA-88244 ont été retirés; 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 immatriculés RA-46388 et RA-87348 ne sont pas exploités pour des raisons financières; RA-46267 et RA-47289 et les aéronefs de type AN-24RV immatriculés RA-46509, RA-46519 et RA-47800 sont exploités par un autre transporteur russe.

l) Rossija (STC Russia): Tupolev TU-134: RA-65979, les aéronefs RA-65904, RA-65905, RA-65911, RA-65921 et RA-65555 sont exploités par un autre transporteur russe; Ilyushin IL-18: l'appareil immatriculé RA-75454 est exploité par un autre transporteur russe; Yakovlev Yak-40: RA-87203, RA-87968, RA-87971, RA-87972 et RA-88200 sont exploités par un autre transporteur russe.

m) Russair: appareil Tupolev TU-134A3 immatriculé RA 65124; TU-154 immatriculé RA-65124.

(85) La Commission et le comité de la sécurité aérienne ont pris note de l'exposé et des observations de l'autorité compétente de la Fédération de Russie et poursuivront leurs efforts afin qu'il soit remédié durablement aux manquements en matière de sécurité constatés à l'occasion des inspections au sol SAFA en procédant à de nouvelles consultations techniques avec l'autorité compétente de la Fédération de Russie. Dans l'intervalle, les États membres continueront à contrôler le respect effectif par les transporteurs aériens russes des normes de sécurité applicables en accordant la priorité aux inspections au sol à effectuer sur les aéronefs de ces transporteurs aériens en vertu du règlement (CE) n° 351/2008, et la Commission continuera à suivre attentivement les mesures prises par eux.

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

(86) Aucune preuve de la mise en œuvre intégrale de mesures correctives appropriées par les autres transporteurs aériens figurant sur la liste communautaire mise à jour le 6 septembre 2010 et par les autorités chargées de la surveillance réglementaire de ces transporteurs aériens n'a été transmise à la Commission à ce jour malgré les demandes spécifiques de cette dernière. Par conséquent, il est estimé, sur la base des critères communs, que ces transporteurs aériens devraient continuer à faire l'objet d'une interdiction d'exploitation (annexe A) ou de restrictions d'exploitation (annexe B), selon le cas.

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

A ADOPTÉ 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 22 novembre 2010.

Par la Commission,
au nom du président,
Siim KALLAS
Vice-président

ANNEXE A

LISTE DES TRANSPORTEURS AÉRIENS FAISANT L'OBJET D'UNE INTERDICTION D'EXPLOITATION GÉNÉRALE DANS L'UE [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
BLUE WING AIRLINES	SRBWA-01/2002	BWI	Suriname
MERIDIAN AIRWAYS LTD	AOC 023	MAG	République du Ghana
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 de l'Afghanistan responsables de la surveillance réglementaire, à savoir:			**République islamique d'Afghanistan**
ARIANA AFGHAN AIRLINES	AOC 009	AFG	République islamique d'Afghanistan
KAM AIR	AOC 001	KMF	République islamique d'Afghanistan
PAMIR AIRLINES	Inconnu	PIR	République islamique d'Afghanistan
SAFI AIRWAYS	AOC 181	SFW	République islamique d'Afghanistan
Tous les transporteurs aériens certifiés par les autorités de l'Angola responsables de la surveillance réglementaire (à l'exception de TAAG Angola Airlines qui figure à l'annexe B), à savoir:			**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, 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
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	AEB	République du Bénin
AFRICA AIRWAYS	Inconnu	AFF	République du Bénin
ALAFIA JET	PEA No 014/ANAC/MDCTTTATP-PR/DEA/SCS	Non disponible	République du Bénin
BENIN GOLF AIR	PEA No 012/MDCTTP-PR/ANAC/DEA/SCS.	BGL	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, à savoir:			**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, à savoir:			**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)

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
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)
CHC STELLAVIA	409/CAB/MIN/TC/ 0050/2006	Inconnu	République démocratique du Congo (RDC)
CONGO EXPRESS	409/CAB/MIN/TVC/ 083/2009	EXY	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 n° 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)

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
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, à savoir:			**Djibouti**
DAALLO AIRLINES	Inconnu	DAO	Djibouti
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 de l'Indonésie responsables de la surveillance réglementaire (à l'exception de Garuda Indonesia, d'Airfast Indonesia, de Mandala Airlines, d'Ekspres Transportasi Antarbenua, d'Indonesia Air Asia et de Metro Batavia), à savoir:			**République d'Indonésie**
AIR PACIFIC UTAMA	135-020	Inconnu	République d'Indonésie
ALFA TRANS DIRGANTATA	135-012	Inconnu	République d'Indonésie

Nom de personne morale du transporteur aérien figurant sur son CTA (et raison sociale si elle diffère)	Numéro de certificat de transporteur aérien (CTA) ou numéro de la licence d'exploitation	Code OACI de la compagnie aérienne	État du transporteur
ASCO NUSA AIR	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 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 AIRLINES	121-010	LNI	République d'Indonésie
MANUNGGAL AIR SERVICE	121-020	Inconnu	République d'Indonésie
MEGANTARA	121-025	MKE	République d'Indonésie
MERPATI NUSANTARA AIRLINES	121-002	MNA	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

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
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 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
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	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
ATMA AIRLINES	AK-0372-08	AMA	République du Kazakhstan
ATYRAU AYE JOLY	AK-0321-07	JOL	République du Kazakhstan
AVIA-JAYNAR	Inconnu	SAP	République du Kazakhstan
BEYBARS AIRCOMPANY	Inconnu	BBS	République du Kazakhstan
BERKUT AIR/BEK AIR	AK-0311-07	BKT/BEK	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

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
FLY JET KZ	AK-0391-09	FJK	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	KAW	République du Kazakhstan
KAZAVIA	Inconnu	KKA	République du Kazakhstan
KAZAVIASPAS	Inconnu	KZS	République du Kazakhstan
KOKSHETAU	AK-0357-08	KRT	République du Kazakhstan
MEGA AIRLINES	AK-0356-08	MGK	République du Kazakhstan
MIRAS	AK-0315-07	MIF	République du Kazakhstan
ORLAN 2000 AIRCOMPANY	Inconnu	KOV	République du Kazakhstan
PANKH CENTER KAZAKHSTAN	Inconnu	Inconnu	République du Kazakhstan
PRIME AVIATION	Inconnu	PKZ	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
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	KZH	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
ASIAN AIR	36	AAZ	République kirghize
AVIA TRAFFIC COMPANY	23	AVJ	République kirghize
AEROSTAN (EX BISTAIR-FEZ BISHKEK)	08	BSC	République kirghize
CAAS	13	CBK	République kirghize

Nom de personne morale du transporteur aérien figurant sur son CTA (et raison sociale si elle diffère)	Numéro de certificat de transporteur aérien (CTA) ou numéro de la licence d'exploitation	Code OACI de la compagnie aérienne	État du transporteur
CLICK AIRWAYS	11	CGK	République kirghize
DAMES	20	DAM	République kirghize
EASTOK AVIA	15	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
KYRGYZSTAN AIRLINE	Inconnu	KGA	République kirghize
MAX AVIA	33	MAI	République kirghize
S GROUP AVIATION	6	SGL	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	VAC	République kirghize
Tous les transporteurs aériens certifiés par les autorités du Liberia responsables de la surveillance réglementaire			**Liberia**
Tous les transporteurs aériens certifiés par les autorités de la République gabonaise responsables de la surveillance réglementaire (à l'exception de Gabon Airlines, d'Afrijet et de SN2AG qui figurent à l'annexe B), à savoir:			**République gabonaise**
AFRIC AVIATION		Inconnu	République gabonaise
AIR SERVICES SA	004/MTAC/ANAC-G/DSA	RVS	République gabonaise
AIR TOURIST (ALLEGIANCE)	007/MTAC/ANAC-G/DSA	LGE	République gabonaise
NATIONALE ET REGIONALE TRANSPORT (NATIONALE)	008/MTAC/ANAC-G/DSA	NRG	République gabonaise
SCD AVIATION	005/MTAC/ANAC-G/DSA	SCY	République gabonaise
SKY GABON	009/MTAC/ANAC-G/DSA	SKG	République gabonaise
SOLENTA AVIATION GABON	006/MTAC/ANAC-G/DSA	Inconnu	République gabonaise
Tous les transporteurs aériens certifiés par les autorités de la République de Mauritanie responsables de la surveillance réglementaire, à savoir:			**République de Mauritanie**
MAURITANIA AIRWAYS		MTW	République de Mauritanie

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 des Philippines responsables de la surveillance réglementaire, à savoir:			**République des Philippines**
AEROWURKS AERIAL SPRAYING SERVICES	2010030	Inconnu	République des Philippines
AIR PHILIPPINES CORPORATION	2009006	GAP	République des Philippines
AIR WOLF AVIATION INC.	200911	Inconnu	République des Philippines
AIRTRACK AGRICULTURAL CORPORATION	2010027	Inconnu	République des Philippines
ASIA AIRCRAFT OVERSEAS PHILIPPINES INC.	4AN9800036	Inconnu	République des Philippines
AVIATION TECHNOLOGY INNOVATORS, INC.	4AN2007005	Inconnu	République des Philippines
AVIATOUR'S FLY'N INC.	200910	Inconnu	République des Philippines
AYALA AVIATION CORP.	4AN9900003	Inconnu	République des Philippines
BEACON	Inconnu	Inconnu	République des Philippines
BENDICE TRANSPORT MANAGEMENT INC.	4AN2008006	Inconnu	République des Philippines
CANADIAN HELICOPTERS PHILIPPINES INC.	4AN9800025	Inconnu	République des Philippines
CEBU PACIFIC AIR	2009002	CEB	République des Philippines
CHEMTRAD AVIATION CORPORATION	2009018	Inconnu	République des Philippines
CM AERO	4AN2000001	Inconnu	République des Philippines
CORPORATE AIR	Inconnu	Inconnu	République des Philippines
CYCLONE AIRWAYS	4AN9900008	Inconnu	République des Philippines
FAR EAST AVIATION SERVICES	2009013	Inconnu	République des Philippines
F.F. CRUZ AND COMPANY, INC.	2009017	Inconnu	République des Philippines
HUMA CORPORATION	2009014	Inconnu	République des Philippines
INAEC AVIATION CORP.	4AN2002004	Inconnu	République des Philippines
ISLAND AVIATION	2009009	SOY	République des Philippines
ISLAND TRANSVOYAGER	2010022	Inconnu	République des Philippines
LION AIR, INCORPORATED	2009019	Inconnu	République des Philippines
MACRO ASIA AIR TAXI SERVICES	2010029	Inconnu	République des Philippines
MINDANAO RAINBOW AGRICULTURAL DEVELOPMENT SERVICES	2009016	Inconnu	République des Philippines
MISIBIS AVIATION & DEVELOPMENT CORP	2010020	Inconnu	République des Philippines
OMNI AVIATION CORP.	2010033	Inconnu	République des Philippines

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
PACIFIC EAST ASIA CARGO AIRLINES, INC.	4AS9800006	PEC	République des Philippines
PACIFIC AIRWAYS CORPORATION	4AN9700007	Inconnu	République des Philippines
PACIFIC ALLIANCE CORPORATION	4AN2006001	Inconnu	République des Philippines
PHILIPPINE AIRLINES	2009001	PAL	République des Philippines
PHILIPPINE AGRICULTURAL AVIATION CORP.	4AN9800015	Inconnu	République des Philippines
ROYAL AIR CHARTER SERVICES INC.	2010024	Inconnu	République des Philippines
ROYAL STAR AVIATION, INC.	2010021	Inconnu	République des Philippines
SOUTH EAST ASIA INC.	2009004	Inconnu	République des Philippines
SOUTHSTAR AVIATION COMPANY, INC.	4AN9800037	Inconnu	République des Philippines
SPIRIT OF MANILA AIRLINES CORPORATION	2009008	MNP	République des Philippines
SUBIC INTERNATIONAL AIR CHARTER	4AN9900010	Inconnu	République des Philippines
SUBIC SEAPLANE, INC.	4AN2000002	Inconnu	République des Philippines
TOPFLITE AIRWAYS, INC.	4AN9900012	Inconnu	République des Philippines
TRANSGLOBAL AIRWAYS CORPORATION	2009007	TCU	République des Philippines
WORLD AVIATION, CORP.	Inconnu	Inconnu	République des Philippines
WCC AVIATION COMPANY	2009015	Inconnu	République des Philippines
YOKOTA AVIATION, INC.	Inconnu	Inconnu	République des Philippines
ZENITH AIR, INC.	2009012	Inconnu	République des Philippines
ZEST AIRWAYS INCORPORATED	2009003	RIT	République des Philippines
Tous les transporteurs aériens certifiés par les autorités de São Tomé e Príncipe responsables de la surveillance réglementaire, à savoir:			**São Tomé e Príncipe**
AFRICA CONNECTION	10/AOC/2008	Inconnu	São Tomé e Príncipe
BRITISH GULF INTERNATIONAL COMPANY LTD	01/AOC/2007	BGI	São Tomé e Príncipe
EXECUTIVE JET SERVICES	03/AOC/2006	EJZ	São Tomé e Príncipe
GLOBAL AVIATION OPERATION	04/AOC/2006	Inconnu	São Tomé e Príncipe
GOLIAF AIR	05/AOC/2001	GLE	São Tomé e Príncipe
ISLAND OIL EXPLORATION	01/AOC/2008	Inconnu	São Tomé e Príncipe
STP AIRWAYS	03/AOC/2006	STP	São Tomé e Príncipe
TRANSAFRIK INTERNATIONAL LTD	02/AOC/2002	TFK	São Tomé e Príncipe
TRANSCARG	01/AOC/2009	Inconnu	São Tomé e Príncipe
TRANSLIZ AVIATION (TMS)	02/AOC/2007	TMS	São Tomé e Príncipe

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 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 Soudan responsables de la surveillance réglementaire, à savoir:			**République du Soudan**
SUDAN AIRWAYS	Inconnu	SUD	République du Soudan
SUN AIR COMPANY	051	SNR	République du Soudan
MARSLAND COMPANY	040	MSL	République du Soudan
ATTICO AIRLINES	023	ETC	République du Soudan
FOURTY EIGHT AVIATION	054	WHB	République du Soudan
SUDANESE STATES AVIATION COMPANY	010	SNV	République du Soudan
ALMAJARA AVIATION	Inconnu	MJA	République du Soudan
BADER AIRLINES	035	BDR	République du Soudan
ALFA AIRLINES	054	AAJ	République du Soudan
AZZA TRANSPORT COMPANY	012	AZZ	République du Soudan
GREEN FLAG AVIATION	017	Unkown	République du Soudan
ALMAJAL AVIATION SERVICE	015	MGG	République du Soudan
NOVA AIRLINES	001	NOV	République du Soudan
TARCO AIRLINES	056	Inconnu	République du Soudan
Tous les transporteurs aériens certifiés par les autorités du Swaziland responsables de la surveillance réglementaire, à savoir:			**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	ZMA	Zambie

ANNEXE B

LISTE DES TRANSPORTEURS AÉRIENS FAISANT L'OBJET DE RESTRICTIONS D'EXPLOITATION DANS L'UE [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 faisant l'objet de la restriction	Numéros d'immatri-culation et, si possible, numéros de série	État d'imma-triculation
AIR KORYO	GAC-AOC/KOR-01	KOR	RPDC	Toute la flotte sauf: 2 appareils de type Tu-204	Toute la flotte sauf: P-632, P-633	RPDC
AFRIJET [1]	002/MTAC/ANAC-G/DSA		République gabonaise	Toute la flotte sauf: 2 appareils de type Falcon 50; 2 appareils de type Falcon 900	Toute la flotte sauf: TR-LGV; TR-LGY; TR-AFJ; TR-AFR	République gabonaise
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 appareils 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)
AIRLIFT INTERNATIONAL (GH) LTD	AOC 017	ALE	République du Ghana	Toute la flotte sauf: 2 appareils de type DC8-63F	Toute la flotte sauf: 9G-TOP et 9G-RAC	République du Ghana
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]	001/MTAC/ANAC	GBK	République gabonaise	Toute la flotte sauf: 1 appareil de type Boeing B-767-200	Toute la flotte sauf: TR-LHP	République gabonaise

[1] Les transporteurs aériens figurant à l'annexe B pourraient 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.

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 faisant l'objet de la restriction	Numéros d'immatri-culation et, si possible, numéros de série	État d'imma-triculation
IRAN AIR (4)	FS100	IRA	République islamique d'Iran	Toute la flotte sauf: 14 appareils de type A300, 8 appareils de type A310, 1 appareil B737	Toute la flotte sauf: EP-IBA EP-IBB EP-IBC EP-IBD EP-IBG EP-IBH EP-IBI EP-IBJ EP-IBM EP-IBN EP-IBO EP-IBS EP-IBT EP-IBV EP-IBX EP-IBZ EP-ICE EP-ICF EP-IBK EP-IBL EP-IBP EP-IBQ EP-AGA	République islamique d'Iran
NOUVELLE AIR AFFAIRES GABON (SN2AG)	003/MTAC/ANAC-G/DSA	NVS	République gabonaise	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 gabonaise; République d'Afrique du Sud
TAAG ANGOLA AIRLINES	001	DTA	République d'Angola	Toute la flotte sauf: 3 appareils de type Boeing B-777 et 4 appareilsde 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 MEDITERRANEAN	164	UKM	Ukraine	Toute la flotte sauf: un appareil de type MD-83	Toute la flotte sauf: UR-CFF	Ukraine

(1) Afrijet n'est autorisé à utiliser que les aéronefs spécifiquement mentionnés pour ses activités actuelles dans l'Union européenne.
(2) Air Astana n'est autorisé à utiliser que les aéronefs spécifiquement mentionnés pour ses activités actuelles dans l'Union européenne.
(3) Gabon Airlines n'est autorisé à utiliser que les aéronefs spécifiquement mentionnés pour ses activités actuelles dans l'Union européenne.
(4) Iran Air est autorisé à exercer ses activités à destination de l'Union européenne, en utilisant les aéronefs spécifiques, dans les conditions fixées au considérant (69) du règlement (UE) nº 590/2010, JO L 170 du 6.7.2010, p. 15.