RÈGLEMENT D'EXÉCUTION (UE) Nº 659/2013 DE LA COMMISSION

du 10 juillet 2013

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 [2],

considérant ce qui suit:

(1) Le règlement (CE) nº 474/2006 de la Commission du 22 mars 2006 [3] 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) Conformément à l'article 4, paragraphe 3, du règlement (CE) nº 2111/2005, certains États membres et l'Agence européenne de la sécurité aérienne (ci-après l'«AESA») 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 la base de ces informations.

(3) La Commission a informé tous les transporteurs aériens concernés soit directement, soit par l'intermédiaire des autorités responsables de leur surveillance réglementaire, des 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 des documents fournis par les États membres, de lui soumettre des commentaires par écrit et de faire 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 [4].

(5) La Commission a transmis au comité de la sécurité aérienne des informations actualisées sur les discussions conjointes en cours, dans le cadre du règlement (CE) nº 2111/2005 et de son règlement d'application (CE) nº 473/2006, avec les autorités compétentes et des transporteurs aériens des États suivants: Curaçao et Sint-Maarten, République de Guinée, Inde, Iran, Kazakhstan, Kirghizstan, Mozambique et Népal. La Commission a également transmis au comité de la sécurité aérienne des informations actualisées sur des consultations techniques avec la Fédération de Russie et sur le suivi de la situation en Bolivie, au Tadjikistan et au Turkménistan.

(6) Le comité de la sécurité aérienne a entendu les exposés de l'AESA sur les conclusions de l'analyse des rapports relatifs aux audits réalisés par l'Organisation de l'aviation civile internationale (ci-après l'«OACI») dans le cadre de son programme universel d'évaluation de la surveillance de la sécurité (USOAP). Les États membres ont été invités à accorder la priorité aux inspections au sol sur des transporteurs aériens titulaires d'une licence dans des États où l'OACI a relevé de graves problèmes de sécurité ou dans des États dont le régime de surveillance en matière de sécurité présente de graves manquements selon les conclusions de l'AESA. Outre les discussions entamées par la Commission au titre du règlement (CE) nº 2111/2005, la priorité accordée aux inspections au sol permettra d'obtenir des informations supplémentaires sur les performances en matière de sécurité des transporteurs aériens titulaires d'une licence dans ces États.

(7) Le comité de la sécurité aérienne a entendu les exposés de l'AESA sur les conclusions de l'analyse des inspections au sol effectuées dans le cadre du programme SAFA (Safety Assessment of Foreign Aircraft) conformément au règlement (UE) nº 965/2012 de la Commission du 5 octobre 2012 déterminant les exigences techniques et les procédures administratives applicables aux opérations aériennes conformément au règlement (CE) nº 216/2008 du Parlement européen et du Conseil [5].

(8) Le comité de la sécurité aérienne a également entendu les exposés de l'AESA sur les projets d'assistance technique menés dans des États concernés par des mesures ou faisant l'objet d'un suivi au titre du règlement (CE) nº 2111/2005. Le comité a été informé des plans et 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 contribuer à résoudre les cas de non-conformité aux normes internationales applicables. Les États membres ont été invités à répondre également à ces demandes sur une base bilatérale en coordination avec la Commission et l'AESA. À cette occasion, la Commission a souligné l'utilité de procurer à la communauté internationale de l'aviation, notamment par l'intermédiaire de la base de données SCAN de l'OACI, des informations sur l'assistance technique fournie par l'Union et par ses États membres afin d'améliorer la sécurité aérienne dans le monde entier.

[1] JO L 344 du 27.12.2005, p. 15.
[2] JO L 143 du 30.4.2004, p. 76.
[3] JO L 84 du 23.3.2006, p. 14.
[4] JO L 373 du 31.12.1991, p. 4.
[5] JO L 296 du 25.10.2012, p. 1.

Transporteurs aériens de l'Union européenne

(9) À la suite de l'analyse, par l'AESA, d'informations tirées d'inspections au sol effectuées au titre du programme SAFA sur des appareils de certains transporteurs aériens de l'Union ou d'inspections de normalisation effectuées par l'AESA, ainsi que d'inspections et audits spécifiques effectués par des 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. La Grèce a retiré le certificat de transporteur aérien (CTA) de Sky Wings le 1er décembre 2012 et l'Espagne a retiré le CTA de Mint Lineas Aereas le 10 avril 2013.

(10) Par ailleurs, la Suède a fait part au comité de son inquiétude à l'égard d'AS Avies, transporteur aérien certifié en Estonie, qui a été impliqué dans deux incidents graves survenus en Suède en 2013, à savoir une sortie de piste au mois de février et une perte temporaire de puissance des deux moteurs en montée initiale au mois de mai. Les autorités compétentes de l'Estonie ont informé le comité qu'elles avaient pris une série de mesures, y compris le renforcement de leurs activités de surveillance, et qu'elles avaient, d'une part, exigé du transporteur aérien qu'il élabore un plan de mesures correctives et, d'autre part, réexaminé l'agrément du gestionnaire de la sécurité et du dirigeant responsable.

Transporteurs aériens de la République démocratique du Congo

(11) Des transporteurs aériens certifiés en République démocratique du Congo figurent sur la liste de l'annexe A depuis mars 2006 [1]. Suite à une récente initiative des autorités compétentes de la République démocratique du Congo (ANAC) visant à rétablir des discussions actives avec la Commission et l'AESA, ces autorités ont fourni les preuves documentaires nécessaires pour permettre une actualisation complète des transporteurs aériens figurant sur la liste de l'annexe A.

(12) Par courrier du 12 juin 2013, les autorités compétentes de la République démocratique du Congo ont informé la Commission que les transporteurs aériens suivants se sont vu délivrer une licence d'exploitation: Air Baraka, Air Castilla, Air Malebo, Armi Global Business Airways, Biega Airways, Blue Sky, Ephrata Airlines, Eagles Services, GTRA, Mavivi Air Trade, Okapi Airlines, Patron Airways, Pegasus, Sion Airlines et Waltair Aviation. Les autorités compétentes de la République démocratique du Congo n'ayant pas apporté de preuve que ces transporteurs aériens font l'objet d'une surveillance en matière de sécurité conforme aux normes internationales de sécurité, sur la base des critères communs, il est estimé que tous les transporteurs aériens figurant sur la liste actualisée devraient être inscrits sur la liste de l'annexe A.

(13) Par courrier du 12 juin 2013, les autorités compétentes de la République démocratique du Congo ont également fait savoir que les transporteurs aériens suivants, qui figuraient précédemment sur la liste de l'annexe A, ne possèdent pas de licence d'exploitation: Bravo Air Congo, Entreprise World Airways (EWA), Hewa Bora Airways (HBA), Mango Aviation, TMK Air Commuter et Zaabu International. Par conséquent, il est estimé que ces transporteurs aériens devraient être retirés de l'annexe A.

(14) Les autorités compétentes de la République démocratique du Congo ont également expliqué que, conformément au cadre juridique national, les transporteurs aériens qui exercent des activités de transport aérien doivent, pour ce faire, être titulaires d'une licence d'exploitation et d'un CTA mais que, à ce jour, aucun des transporteurs existants ne respecte ces deux exigences. Dans l'intervalle, le processus de certification en cinq étapes de l'OACI a été lancé en avril 2013 pour 5 transporteurs (Korongo, FlyCAA, Air Tropiques, ITAB et Kinavia) et devrait être achevé pour la fin septembre 2013 au plus tard. À l'issue de ce processus de certification, l'ANAC fournira la liste de tous les transporteurs aériens dûment certifiés et titulaires d'un CTA valable.

(15) La Commission a constaté la détermination affichée par les autorités compétentes de la République démocratique du Congo, et notamment par le ministre des transports, et les encourage à poursuivre leurs efforts en vue de l'établissement d'un régime de surveillance de l'aviation civile conforme aux normes internationales de sécurité. Elle demeure par ailleurs résolue à approfondir le dialogue actif récemment rétabli.

Transporteurs aériens de la République de Guinée

(16) Des discussions officielles ont été engagées avec les autorités compétentes de la République de Guinée en décembre 2012 à la suite de problèmes de sécurité constatés lors de l'audit effectué par l'OACI en avril 2012, qui a révélé un grave problème de sécurité en ce qui concerne la certification de transporteurs aériens.

(17) Suite à la présentation d'un plan de mesures correctives, accepté et validé ensuite par l'OACI, celle-ci a fait savoir le 29 mai 2013 qu'elle avait supprimé le grave problème de sécurité.

(18) Une réunion de concertation s'est tenue à Bruxelles en janvier 2013 entre la Commission, assistée de l'AESA, et les autorités compétentes de la République de Guinée. Lors de cette réunion, les autorités compétentes de la République de Guinée ont communiqué des informations exhaustives sur l'état d'avancement de la mise en œuvre du plan de mesures correctives déposé à l'OACI en décembre 2012.

(19) Selon les autorités compétentes de la République de Guinée, les transporteurs aériens Sahel Aviation Service, Eagle Air, Probiz Guinée et Konair ont demandé une nouvelle certification. Aucun d'entre eux n'exploite de vols à destination de l'espace aérien de l'Union européenne. Ces autorités compétentes ont également signalé la suspension du CTA des transporteurs aériens GR-Avia, Elysian Air, Brise Air, Sky Guinée Airlines et Sky Star Air.

[1] Considérants (60) à (64) du règlement (CE) nº 474/2006 du 22 mars 2006, JO L 84 du 23.3.2006, p. 18.

(20) Les autorités compétentes de la République de Guinée ont accepté de tenir la Commission informée de toute progression notable dans la mise en œuvre des normes de l'OACI, autorisant ainsi un suivi régulier de la situation.

(21) Si des informations pertinentes quant à la sécurité devaient indiquer l'existence de risques imminents en matière de sécurité dus au non-respect de normes internationales de sécurité, la Commission serait contrainte de prendre des mesures en vertu du règlement (CE) n° 2111/2005.

Transporteurs aériens d'Indonésie

(22) Les discussions avec les autorités compétentes de l'Indonésie (DGCA) se poursuivent en vue de suivre les progrès réalisés par la DGCA pour garantir que la surveillance en matière de sécurité de tous les transporteurs aériens certifiés en Indonésie respecte les normes internationales de sécurité.

(23) Suite à la vidéoconférence qui a eu lieu le 18 octobre 2012 entre la Commission, l'AESA et la DGCA, celle-ci a poursuivi ses efforts pour améliorer le régime indonésien de surveillance en matière de sécurité aérienne et pour remédier aux manquements constatés par l'Administration fédérale de l'aviation (FAA) du ministère des transports des États-Unis lors de sa mission d'évaluation technique effectuée en septembre 2012. À la suite de la publication officielle du rapport de la FAA, la DGCA et la FAA se sont réunies et ont convenu d'un plan de mesures correctives.

(24) En avril 2013, la DGCA a fourni à la Commission une copie complète du plan de mesures correctives exposant les progrès accomplis et a fait savoir qu'un système de formation des inspecteurs avait été mis en place, que les réglementations en matière de sécurité aérienne avaient été révisées et que des instructions à l'intention du personnel d'inspection avaient été, d'une part, approuvées pour l'exploitation d'avions bimoteurs en long-courrier (ETOPS) et la navigation fondée sur les performances/qualité de navigation requise (PBN/RNP) et, d'autre part, ébauchées pour les opérations tous temps (AWOPS).

(25) La DGCA a confirmé que la certification des appareils, des lignes, des installations, des services d'assistance au sol, de la maintenance, des manuels et des équipages du transporteur Citilink Indonesia était toujours placée sous l'autorité administrative de Garuda Indonesia.

(26) La DGCA a également fourni des informations actualisées concernant certains transporteurs aériens faisant l'objet de sa surveillance. Elle a fait savoir que deux nouveaux transporteurs aériens s'étaient vu délivrer un CTA, à savoir Martabuana Abadion le 18 octobre 2012 et Komala Indonesia le 8 janvier 2013, et qu'Intan Angkasa Air Services avait reçu une nouvelle certification. La DGCA n'ayant toutefois pas apporté la preuve que ces transporteurs aériens font l'objet d'une surveillance en matière de sécurité conforme aux normes internationales de sécurité, sur la base des critères communs, il est estimé que ces transporteurs aériens devraient être inscrits sur la liste de l'annexe A.

(27) Par ailleurs, la DGCA a signalé que le CTA de Sebang Merauke Air Charter avait été temporairement suspendu le 18 septembre 2012.

(28) La DGCA a signalé, en fournissant des éléments l'attestant, que le CTA de Metro Batavia avait été retiré le 14 février 2013. Par conséquent, Metro Batavia devrait être retiré de l'annexe A.

(29) La DGCA a présenté ses observations au comité de la sécurité aérienne le 25 juin 2013. La DGCA a exposé au comité les informations fournies à la Commission en avril 2013 et a, par ailleurs, confirmé que tout titulaire d'un CTA souhaitant augmenter sa flotte devait obtenir l'approbation de la DGCA, qui a, dans certains cas, refusé d'octroyer cette autorisation. La DGCA n'est toutefois pas intervenue dans les projets d'expansion de Lion Air car elle estimait que ce transporteur était doté des ressources nécessaires et faisait l'objet d'un contrôle adéquat. En ce qui concerne l'accident survenu le 13 avril 2013 et impliquant un Boeing B737-800 de Lion Air, la DGCA a fait savoir que le rapport d'enquête intermédiaire avait été publié. Le rapport formulait trois recommandations concernant la descente au-dessous des valeurs minimales, les procédures relatives au passage de commandes et la formation associée. La DGCA a détaillé les mesures qu'elle a prises pour remédier aux problèmes liés à l'accident, parmi lesquelles la réalisation d'un audit de sécurité de Lion Air et la vérification que le transporteur aérien a bien pris les mesures correctives qui s'imposaient suite au rapport préliminaire.

(30) Lion Air a assisté à l'audition et a répondu aux questions de la Commission et du comité de la sécurité aérienne. Lion Air a déclaré être en mesure d'obtenir les ressources nécessaires pour gérer l'augmentation progressive de sa flotte. Il a toutefois accepté que les commandants de bord et les copilotes qui constitueraient l'équipage de ses appareils soient soumis aux exigences minimales en matière de licences et n'a pas exigé d'expérience supplémentaire. En ce qui concerne l'accident, le transporteur a fait savoir qu'il mettait en œuvre les recommandations formulées dans le rapport d'enquête intermédiaire mais qu'il attendait le rapport final afin d'en déterminer les causes premières. Lion Air a indiqué qu'il promouvait la sécurité et utilisait les données issues de son programme d'assurance qualité des opérations aériennes (FOQA) pour recenser les risques. Le transporteur a ajouté qu'il n'était pas encore inscrit au registre IOSA de l'Association internationale du transport aérien (IATA).

(31) La Commission et le comité de la sécurité aérienne ont pris note des réels progrès accomplis par la DGCA et du projet d'inviter la FAA à effectuer une évaluation IASA en août 2013. La Commission et le comité de la sécurité aérienne continuent à encourager la DGCA à poursuivre ses efforts en vue d'atteindre son objectif, à savoir mettre en place un système aéronautique pleinement conforme aux normes de l'OACI.

(32) En ce qui concerne Lion Air, la Commission et le comité de la sécurité aérienne ont pris note avec préoccupation du manque d'expérience des pilotes recrutés et utilisés par le transporteur aérien et des réponses aux questions relatives à la gestion de la sécurité de ce transporteur, et continueront de surveiller étroitement les performances de ce transporteur aérien en matière de sécurité.

Transporteurs aériens du Kazakhstan

(33) Les discussions avec les autorités compétentes du Kazakhstan se sont poursuivies activement en vue de suivre les progrès accomplis par ces autorités pour garantir que la surveillance en matière de sécurité de tous les transporteurs aériens certifiés au Kazakhstan respecte les normes internationales de sécurité.

(34) Conformément au règlement (UE) n° 1146/2012, Air Astana a, à plusieurs reprises et par courriers du 23 novembre 2012, du 30 janvier 2013, du 14 mars 2013, du 29 mars 2013 et du 13 mai 2013, informé la Commission de ses performances en matière de sécurité ainsi que des changements survenus dans sa flotte. Ce transporteur aérien a également fourni une copie de son nouveau certificat de transporteur aérien délivré le 22 avril 2013 et des nouvelles spécifications opérationnelles qui y sont associées. Suite à l'évolution de sa flotte, les appareils de type Fokker 50 ne figurent plus dans ses spécifications opérationnelles. Il convient dès lors de modifier l'annexe B du présent règlement en conséquence.

(35) Le 12 juin 2013, la Commission, avec l'aide de l'AESA, a procédé à des consultations techniques avec les autorités compétentes du Kazakhstan et un représentant d'Air Astana. Lors de cette réunion, les autorités compétentes du Kazakhstan ont fait état de progrès dans la réalisation d'une réforme ambitieuse du secteur de l'aviation en vue d'aligner le cadre réglementaire et législatif kazakh en matière d'aviation sur les normes internationales de sécurité.

(36) Lors de cette réunion, Air Astana a communiqué des informations complémentaires concernant l'évolution de sa flotte pour la période 2012-2014. Air Astana a notamment fait savoir que plusieurs appareils avaient été progressivement retirés de sa flotte et que de nouveaux appareils étaient en train d'intégrer les flottes existantes d'appareils de type Boeing B767 et B757 et de type Airbus A320, qui figurent déjà à l'annexe B du présent règlement. Tous les appareils nouvellement acquis doivent être immatriculés à Aruba. Tant les autorités compétentes du Kazakhstan qu'Air Astana se sont engagés à informer la Commission dès qu'un nouvel appareil serait inscrit sur le certificat de transporteur aérien d'Air Astana.

(37) Par ailleurs, les États membres et l'AESA ont confirmé que les inspections au sol effectuées dans des aéroports de l'Union dans le cadre du programme SAFA n'avaient révélé aucun problème particulier à l'égard d'Air Astana.

(38) Les États membres contrôleront le respect effectif des normes de sécurité applicables en accordant la priorité aux inspections au sol à effectuer sur les appareils d'Air Astana en vertu du règlement (UE) n° 965/2012. Si les résultats de ces inspections ou toute autre information pertinente quant à la sécurité devaient indiquer que les normes internationales de sécurité ne sont pas respectées, la Commission serait contrainte de prendre des mesures en vertu du règlement (CE) n° 2111/2005.

(39) La Commission continue d'appuyer la réforme ambitieuse du système de l'aviation civile entreprise par les autorités du Kazakhstan et invite celles-ci à résolument poursuivre leurs efforts en vue de l'établissement d'un régime de surveillance de l'aviation civile conforme aux normes internationales de sécurité. À cette fin, la Commission encourage ces autorités à poursuivre la mise en œuvre du plan de mesures correctives convenu avec l'OACI, en accordant la priorité aux deux graves problèmes de sécurité en suspens et à la recertification de l'ensemble des transporteurs de leur ressort. Lorsque ces graves problèmes de sécurité auront trouvé une solution satisfaisante pour l'OACI et que la mise en œuvre effective des normes de l'OACI sera suffisamment documentée, la Commission sera disposée à organiser, avec l'aide de l'AESA et l'appui des États membres, une mission d'évaluation de la sécurité sur place afin de confirmer les progrès accomplis et de préparer un réexamen de ce dossier par le comité de la sécurité aérienne.

Transporteurs aériens du Kirghizstan

(40) La Commission poursuit les discussions avec les autorités compétentes du Kirghizstan en vue de supprimer les risques en matière sécurité, qui ont donné lieu à des restrictions d'exploitation à l'égard de tous les transporteurs aériens kirghizes, y compris en ce qui concerne les capacités nationales de surveillance en matière de sécurité du Kirghizstan dans les domaines de l'exploitation et de la maintenance des appareils. La Commission s'efforce notamment d'obtenir des progrès en ce qui concerne certaines des constatations de l'audit USOAP effectué par l'OACI en 2009 qui peuvent avoir une incidence sur la sécurité de l'aviation internationale.

(41) Le 23 mai 2013, la Commission, avec l'aide de l'AESA, a procédé à des consultations techniques avec les autorités compétentes du Kirghizstan dans le but d'établir une liste d'éventuels transporteurs aériens dont la certification et la surveillance respecteraient les normes internationales de sécurité et à l'égard desquels un assouplissement progressif des restrictions pourrait être envisagé. À cet égard, les autorités compétentes du Kirghizstan ont accepté de coopérer et de fournir des informations qui pourraient s'avérer utiles pour accomplir des progrès. Les représentants du Kirghizstan ont également accepté de fournir des informations actualisées concernant les mesures correctives qui ont été prises pour pallier les manquements en suspens constatés par l'OACI et permettraient de réexaminer ce dossier.

(42) Lors de cette réunion, les autorités du Kirghizstan ont confirmé qu'un certificat de transporteur aérien avait été délivré à Sky Bishkek le 8 novembre 2012. Les autorités compétentes du Kirghizstan n'ayant pas apporté de preuve que ce transporteur aérien fait l'objet d'une surveillance en matière de sécurité conforme aux normes internationales de sécurité, sur la base des critères communs, il est estimé que le transporteur aérien Sky Bishkek devrait être inscrit sur la liste de l'annexe A.

(43) Le comité de la sécurité aérienne invite les autorités compétentes du Kirghizstan à accélérer le processus d'exécution du plan de mesures correctives convenu avec l'OACI et à mettre tout en œuvre pour assurer que la surveillance en matière de sécurité de tous les transporteurs aériens certifiés au Kirghizstan respecte les normes internationales de sécurité.

(44) Lorsque les progrès dans la mise en œuvre du plan de mesures correctives convenu avec l'OACI et la mise en œuvre effective des normes de l'OACI seront suffisamment documentés, la Commission sera disposée à organiser, avec l'aide de l'AESA et l'appui des États membres, une mission d'évaluation de la sécurité sur place afin, d'une part, de confirmer que les autorités compétentes du Kirghizstan sont en mesure d'exercer leurs fonctions de surveillance dans le respect des normes internationales et, d'autre part, de préparer un réexamen de ce dossier par le comité de la sécurité aérienne.

Transporteurs aériens de la Libye

(45) Les discussions avec les autorités compétentes de la Libye (LYCAA) se poursuivent dans le but de confirmer les progrès accomplis par la Libye en vue de réformer son système de sécurité de l'aviation civile, et notamment de garantir que la surveillance en matière de sécurité de tous les transporteurs aériens certifiés en Libye est conforme aux normes internationales de sécurité.

(46) Le 25 avril 2013, la LYCAA a fourni un rapport sur les activités de recertification du transporteur aérien Libyan Airlines. Le rapport décrivait un processus en cinq étapes conforme aux recommandations de l'OACI mais ne contenait aucune preuve précise des activités d'inspection associées. La Commission a demandé davantage de précisions et, le 29 avril 2013, la LYCAA a communiqué un résumé des manquements décelés ainsi que des mesures prises par Libyan Airlines pour remédier aux manquements observés dans les domaines inspectés.

(47) Le 4 juin 2013, la LYCAA a écrit à la Commission pour l'informer que Libyan Airlines ne serait pas prêt dans l'immédiat à être soumis à un examen en vue d'obtenir la levée de restrictions, invoquant un changement de dirigeants de la compagnie aérienne et la nécessité qui en découle d'évaluer l'impact de ce changement sur la sécurité opérationnelle du transporteur aérien.

(48) Le 26 juin 2013, le comité de la sécurité aérienne a entendu les exposés de la LYCAA. La LYCAA a informé le comité des mesures prises à ce jour et des progrès accomplis dans la recertification des transporteurs aériens certifiés en Libye et a expliqué ne pas être en mesure de recommander la levée des restrictions existantes à l'égard des activités de quelque transporteur aérien que ce soit. La LYCAA a estimé et communiqué les calendriers d'achèvement du processus de certification des transporteurs aériens. Elle a fait savoir que le rapport d'enquête concernant l'accident impliquant un appareil de type Airbus A330 d'Afiqiyah Airways avait été publié et qu'elle avait entamé des discussions avec l'OACI et plusieurs autorités aéronautiques nationales en vue d'obtenir une assistance technique supplémentaire.

(49) La LYCAA a explicitement confirmé à la Commission et au comité de la sécurité aérienne qu'elle maintiendrait les restrictions en vigueur à l'égard des activités de tous les transporteurs aériens jusqu'à l'achèvement d'un processus de recertification complet en cinq étapes et la clôture de tout manquement significatif, après quoi uniquement, en accord avec la Commission et après audition par le comité de la sécurité aérienne, les transporteurs aériens pourraient être à nouveau autorisés individuellement à exploiter des vols commerciaux à destination de l'Union.

(50) Par ailleurs, la Commission et le comité de la sécurité aérienne ont rappelé que, pour chaque transporteur aérien faisant l'objet d'une nouvelle certification, la LYCAA doit fournir à la Commission des informations précises sur le processus de recertification et se réunir avec la Commission et les États membres pour examiner en détail les audits, manquements, mesures correctives et actions de clôture pertinents, et discuter des détails des plans de surveillance continue avant de convenir d'un quelconque assouplissement des restrictions. Si les informations fournies devaient ne pas démontrer à la satisfaction de la Commission et des États membres que le processus de recertification a été mené à bien de manière effective et qu'une surveillance continue durable est en place conformément aux normes de l'OACI, la Commission serait contrainte de prendre des mesures immédiates pour empêcher les transporteurs aériens d'exercer leurs activités dans l'Union, en Norvège, en Suisse et en Islande.

Air Madagascar

(51) Le transporteur aérien Air Madagascar fait l'objet de restrictions d'exploitation et figure à l'annexe B conformément au règlement (UE) n° 390/2011. Le 24 mai 2013, le transporteur aérien Air Madagascar a demandé d'ajouter l'appareil de type Boeing B737 immatriculé 5R-MFL à la liste des appareils de type Boeing B737 qui figurent déjà à l'annexe B.

(52) Air Madagascar a déclaré, en fournissant des éléments l'attestant, que les performances de sa flotte en matière de sécurité s'étaient améliorées. En ce qui concerne les activités assurées avec les appareils de type Boeing B737, les autorités compétentes de Madagascar (ACM) ont déclaré être satisfaites du niveau actuel de conformité démontré par Air Madagascar avec les exigences de l'OACI. Les États membres et l'AESA ont confirmé que les inspections au sol effectuées dans des aéroports de l'Union dans le cadre du programme SAFA n'avaient révélé aucun problème particulier.

(53) Compte tenu des performances en matière de sécurité des activités assurées par Air Madagascar avec les appareils de type Boeing B737 et conformément aux critères communs, la Commission, suite à l'avis du comité de la sécurité aérienne, estime qu'Air Madagascar devrait être autorisé à desservir l'Union avec l'appareil de type Boeing B737 immatriculé 5R-MFL. En conséquence, l'annexe B devrait être modifiée pour autoriser l'exploitation de l'appareil de type Boeing B737 immatriculé 5R-MFL.

(54) Les États membres continueront à contrôler le respect effectif des normes de sécurité applicables en accordant la priorité aux inspections au sol à effectuer sur les appareils d'Air Madagascar en vertu du règlement (UE) n° 965/2012.

Transporteurs aériens de la République islamique de Mauritanie

(55) Tous les transporteurs aériens certifiés en Mauritanie ont été retirés de l'annexe A en décembre 2012 ([1]) en raison de plusieurs facteurs: les progrès considérables signalés par les autorités compétentes de Mauritanie (ANAC) dans la rectification des insuffisances décelées par l'OACI en ce qui concerne la conformité aux normes internationales, la résolution des manquements décelés à l'occasion de la certification initiale du transporteur aérien Mauritania Airlines International, la confirmation que Mauritania Airlines International reprendra ses vols dans l'Union uniquement à destination de Las Palmas de Gran Canaria, Espagne, après février 2013, et enfin l'engagement qu'a pris la Commission d'effectuer une mission d'évaluation de la sécurité sur place pour confirmer que les mesures signalées par l'ANAC et Mauritania Airlines International ont été mises en œuvre de manière satisfaisante.

(56) La Commission a effectué sa mission d'évaluation de la sécurité en Mauritanie entre le 14 et le 18 avril 2013, avec l'aide de l'AESA et l'appui technique des États membres.

(57) Au cours de cette mission, l'ANAC a fourni à l'équipe d'évaluation des éléments attestant sa grande détermination et sa capacité à se conformer aux normes de sécurité de l'aviation de l'OACI et à assumer, de manière durable, ses responsabilités en matière de certification et de surveillance des transporteurs aériens relevant de sa responsabilité. L'équipe d'évaluation a notamment estimé que l'ANAC a montré que des progrès avaient été accomplis dans la mise en œuvre de son plan de mesures correctives afin de se conformer aux normes de l'OACI, qu'elle possède le personnel qualifié, les réglementations et les procédures nécessaires, qu'elle gère et met en œuvre un plan de surveillance complet et adapté et qu'elle dispose d'un système destiné à remédier aux problèmes constatés en matière de sécurité. Ces éléments ont été établis en tenant compte de la taille et du niveau d'activité actuellement limités de l'industrie du transport aérien en Mauritanie et de la récente restructuration de l'ANAC.

(58) Mauritania Airlines International a également fait l'objet d'une visite de l'équipe d'évaluation, qui a trouvé des éléments attestant la capacité du transporteur aérien à se conformer aux normes de sécurité de l'aviation de l'OACI pour les activités aériennes, en particulier en ce qui concerne la navigabilité, la qualification et la formation, les manuels et les procédures de sécurité et la détermination et la résolution des problèmes de sécurité observés lors de contrôles internes et externes, tels que les activités de suivi exercées par l'ANAC.

(59) Toutefois, l'équipe d'évaluation a également estimé que l'ANAC et Mauritania Airlines International devaient poursuivre la mise en œuvre effective de certaines exigences internationales, notamment dans les domaines de la formation spécifique et régulière du personnel technique, l'adaptation et l'actualisation des manuels, procédures et listes de contrôle, le suivi et la documentation systématiques de toutes les activités de surveillance continue, l'amélioration du système de compte rendu et d'analyse d'incidents. Mauritania Airlines International devrait également poursuivre la mise en œuvre de son système de gestion de la sécurité et l'analyse de données de vol.

(60) Le 26 juin 2013, le comité de la sécurité aérienne a entendu les exposés de l'ANAC et de Mauritania Airlines International. Lors de cette réunion, l'ANAC et Mauritania Airlines International ont fourni des précisions concernant les progrès accomplis en vue de donner suite aux recommandations formulées lors de la mission sur place. L'ANAC a présenté les mises à jour apportées à ses procédures, listes de contrôle, plan de formation et de surveillance et programme de formation. Elle a également fourni des éléments attestant l'exécution d'inspections ciblées sur Mauritania Airlines International ainsi que l'existence d'une vaste campagne de sensibilisation relative aux comptes rendus d'incidents, et elle a fait part d'un accès accru aux informations techniques fournies par les constructeurs de moteurs. L'ANAC a expliqué qu'elle exerçait une surveillance étroite de Mauritania Airlines International, sous la forme notamment de nombreuses inspections au sol, et qu'elle prenait des mesures d'exécution forcée fermes lorsque cela s'avérait nécessaire.

(61) Mauritania Airlines International a déclaré avoir commencé à assurer des vols à destination de Las Palmas de Gran Canaria le 8 mai 2013 et avoir également élaboré un plan d'action en vue de donner suite à l'ensemble des recommandations formulées par l'équipe d'évaluation. La plupart des actions énoncées dans le plan ont été menées à bien, y compris, entre autres, la mise à jour des manuels, l'élaboration de nouvelles procédures et la désignation du responsable de la gestion de la qualité et de la sécurité. Mauritania Airlines International a reconnu que des progrès avaient été accomplis dans la mise en œuvre du système de gestion de la sécurité mais que celui-ci n'était pas encore pleinement opérationnel.

(62) Les deux premières inspections au sol effectuées par l'Espagne sur des appareils de Mauritania Airlines International les 8 et 22 mai 2013 ont révélé plusieurs manquements, surtout en ce qui concerne les conditions de maintenance, mais une troisième inspection au sol effectuée le 12 juin a révélé que le nombre et la gravité de ces manquements avaient diminué. L'Espagne a confirmé que Mauritania Airlines International avait fourni des informations utiles au classement de problèmes en suspens, qui étaient encore en cours d'évaluation par l'Espagne.

(63) Le comité de la sécurité aérienne a salué les progrès accomplis par l'ANAC et Mauritania Airlines International dans la mise en œuvre des normes internationales de sécurité et les a encouragés à poursuivre dans cette voie avec la même détermination. L'ANAC et Mauritania Airlines International ont été invités à fournir régulièrement, au moins deux fois par an, des rapports à la Commission sur les progrès accomplis dans la mise en œuvre des exigences de l'OACI et dans la suite donnée aux recommandations toujours en suspens, notamment en ce qui concerne, pour l'ANAC, le système de compte

([1]) Considérants (71) à (81) du règlement d'exécution (UE) n° 1146/2012 de la Commission, JO L 333 du 5.12.2012, p. 7.

rendu et d'analyse d'incidents et, pour Mauritania Airlines International, la mise en œuvre du système de gestion de la sécurité et l'analyse de données de vol. L'ANAC s'est engagée à tenir la Commission informée de toute certification qu'elle octroierait à une nouvelle compagnie aérienne commerciale.

(64) Les États membres contrôleront le respect effectif des normes de sécurité applicables en accordant la priorité aux inspections au sol à effectuer sur les appareils des transporteurs aériens titulaires d'une licence en Mauritanie en vertu du règlement (UE) n° 965/2012.

(65) Si les résultats des inspections au sol ou toute autre information pertinente quant à la sécurité devaient indiquer que les normes internationales de sécurité ne sont pas respectées, la Commission serait contrainte de prendre des mesures en vertu du règlement (CE) n° 2111/2005.

Transporteurs aériens du Mozambique

(66) Les autorités compétentes du Mozambique (Institut pour l'aviation civile du Mozambique, IACM) et des représentants du transporteur aérien Linhas Aéreas de Moçambique ont rencontré la Commission et l'AESA à Bruxelles le 31 mai 2013. L'IACM a communiqué des informations exhaustives sur l'avancement actuel de la mise en œuvre du plan de mesures correctives déposé à l'OACI. Linhas Aéreas de Moçambique a longuement présenté la situation actuelle concernant l'intégration des normes internationales de sécurité dans sa structure et ses activités quotidiennes, ainsi que ses projets d'expansion.

(67) Les autorités compétentes du Mozambique ont présenté en détail leur structure interne et leur personnel et ont décrit la portée et la nature de leurs activités. Les divers volets de leurs activités passées et en cours, ainsi que les calendriers s'y rapportant, ont été analysés et placés dans le contexte du plan de mesures correctives convenu avec l'OACI. La date limite de mise en œuvre de la plupart de ces mesures était la mi-juin 2013. Le nombre et le volume des mesures, ainsi que les délais stricts, démontrent une réelle détermination des autorités, mais il pourrait s'avérer nécessaire de revoir le calendrier de mise en œuvre afin d'en garantir le caractère durable. Les autorités ont semblé pleinement conscientes de cet aspect et sont en train de revoir certains délais fixés dans le plan de mesures correctives, dont une version révisée sera bientôt déposée à l'OACI. Les points les plus importants qui ne seront traités qu'en 2014 ou en 2015 concernent des aspects particuliers du cadre juridique, des questions résiduelles d'organisation au sein de la structure interne de l'autorité et des aspects liés à la navigabilité. Tous les transporteurs aériens ont fait l'objet d'un processus de recertification en 5 étapes, qui a abouti à la pleine certification de 8 transporteurs (Linhas Aéreas de Moçambique LAM S.A., Moçambique Expresso SARL MEX, CFM-TTA S.A., Kaya Airlines Lda, CR Aviation, Coastal Aviation, CFA-Mozambique S.A., TTA SARL) et à la suspension du CTA de 5 transporteurs (Emilio Air Charter Lda, Aero-Servicos SARL, Helicopteros Capital Lda, UNIQUE Air Charter Lda, ETA Air Charter Lda).

(68) Les représentants de Linhas Aéreas de Moçambique ont fait une présentation détaillée de la compagnie, y compris un aperçu de sa structure interne, de son personnel et de la portée de ses activités, et ont décrit ses activités de formation ainsi que les divers partenariats opérationnels conclus par ce transporteur. Celui-ci a créé des partenariats stratégiques avec d'autres compagnies aériennes au Portugal, au Kenya, en Afrique du Sud, en Angola, en Zambie et en Éthiopie (Moçambique Expresso MEX est un transporteur d'apport qui est une filiale à 100 %), des organismes de formation (en Afrique du Sud et en Éthiopie) et des organismes de maintenance (au Portugal, au Brésil, en Afrique du Sud et au Kenya). Ils ont également décrit les systèmes internes de gestion de la sécurité ainsi que le projet de déploiement des prochaines étapes. L'étape I (planification et organisation) a pour l'essentiel été achevée en 2011 (certaines activités en cours seront terminées en 2014). L'étape II (processus réactifs) a pour l'essentiel été mise en œuvre entre 2005 et 2009, 2 processus devant être achevés en 2014. La plupart des actions relevant de l'étape III (processus proactifs et prédictifs) sont en cours, leur date d'achèvement étant fixée en 2014-2015, mais 3 des processus ont déjà été mis en œuvre en 2009. L'essentiel de l'étape IV (assurance de la sécurité opérationnelle et amélioration continue) devrait être déployé en 2014-2015, mais un processus a déjà été achevé en 2009.

(69) Linhas Aéreas de Moçambique a également communiqué des informations sur sa stratégie et ses plans d'expansion, qui prévoient de nouvelles lignes et l'évolution de sa flotte.

(70) Le comité de la sécurité aérienne a salué les progrès que les autorités compétentes du Mozambique ont signalé avoir accomplis dans la rectification des manquements décelés par l'OACI et les a encouragées à poursuivre leurs efforts afin d'achever leurs travaux en vue de l'établissement d'un système aéronautique pleinement conforme aux normes de l'OACI.

Transporteurs aériens du Népal

(71) Les résultats d'un audit effectué par l'OACI en mai 2009 ont révélé que le Népal ne respecte pas de manière effective la plupart des normes internationales de sécurité. Bien qu'aucun grave problème de sécurité n'ait été décelé, l'audit a montré que les autorités compétentes du Népal n'étaient pas en mesure de garantir la mise en œuvre effective des normes internationales de sécurité dans les domaines des opérations aériennes, de la navigabilité et des enquêtes sur les accidents, et qu'il existait des manquements significatifs affectant les capacités de ce pays dans les domaines suivants: législation primaire relative à l'aviation et réglementations relatives à l'aviation civile, organisation de l'aviation civile, et octroi de licences au personnel et formation du personnel.

(72) Sur une période de deux ans (août 2010 – septembre 2012), le Népal a connu cinq accidents mortels impliquant plusieurs citoyens de l'UE et survenus avec des appareils immatriculés au Népal. Trois accidents supplémentaires sont par ailleurs survenus en 2013.

(73) Les discussions avec les autorités compétentes du Népal ont été entamées en octobre 2012, sur la base de manquements en matière de sécurité révélés par l'audit USOAP effectué par l'OACI en mai 2009 et du nombre élevé d'accidents mortels survenus sur une courte période. Aucun transporteur aérien certifié au Népal n'exerce d'activités dans l'Union.

(74) Dans le cadre de ces discussions, la Commission a reçu des documents sur les activités de surveillance prévues et exercées par les autorités compétentes du Népal pour les années 2012 et 2013. L'examen de ces documents a indiqué qu'il subsistait certains manquements en matière de sécurité et que les activités de surveillance semblaient être insuffisantes en ce qui concerne la maîtrise des risques constatés en matière de sécurité.

(75) La Commission, avec l'aide de l'AESA, a procédé à des consultations techniques avec les autorités compétentes du Népal (CAAN) le 30 mai 2013, à Bruxelles. Lors de ces consultations, la CAAN a expliqué en détail la situation et a communiqué des informations relatives à la maîtrise des risques en matière de sécurité. Les explications fournies par le Népal indiquaient que les activités de surveillance étaient plus complètes que ne l'indiquaient les documents préalablement fournis par le Népal. La CAAN a également communiqué des informations sur le suivi des recommandations formulées dans les rapports d'enquête sur les accidents et sur plusieurs initiatives relatives à la sécurité. Parmi celles-ci figurait la détermination d'objectifs généraux et particuliers en matière de sécurité. La mise en œuvre effective de toutes les initiatives relatives à la sécurité devrait permettre de renforcer la surveillance et d'améliorer la maîtrise des risques en matière de sécurité. Les informations communiquées par la CAAN lors de la réunion feront l'objet d'un examen documentaire approfondi.

(76) Le transporteur aérien SITA Air Plc Ltd a également participé à la consultation technique et a, à cette occasion, fourni des informations sur ses activités liées à la sécurité et sur son interaction avec la CAAN. SITA Air a été impliqué dans un accident mortel survenu en septembre 2012 et a exposé les enseignements tirés de cet accident.

(77) La CAAN et l'industrie aéronautique du Népal doivent encore relever plusieurs défis, tels que le recrutement par la CAAN et le maintien en place de personnel compétent et suffisant ou encore l'exploitation d'appareils dans des zones montagneuses très difficiles. La CAAN a montré qu'elle s'efforce de relever ces défis et la Commission continuera donc à suivre la situation au Népal.

(78) L'OACI effectuera une mission de coordination et de validation sur place (ICVM) au Népal en juillet 2013, et il semble opportun d'attendre les conclusions de cette mission avant d'achever l'évaluation de la situation en matière de sécurité au Népal.

(79) Si les résultats de l'audit de l'OACI ou toute autre information pertinente quant à la sécurité devaient indiquer que les risques de sécurité ne sont pas maîtrisés de manière adéquate, la Commission serait contrainte de prendre des mesures en vertu du règlement (CE) n° 2111/2005.

Transporteurs aériens des Philippines

(80) Les discussions avec les autorités compétentes des Philippines (CAAP) se poursuivent en vue de confirmer les mesures correctives prises par la CAAP afin de remédier aux problèmes de sécurité révélés par les audits effectués par l'OACI et par l'Administration fédérale de l'aviation (FAA) du ministère des transports des États-Unis en 2012 et en 2013.

(81) La CAAP a fait savoir que l'OACI avait effectué une ICVM en février 2013 et que, le 1er mars 2013, l'OACI avait écrit à la CAAP pour l'informer que les mesures correctives prises par les Philippines avaient permis de traiter et de résoudre avec succès les deux graves problèmes de sécurité observés, premièrement, lors de l'audit USOAP effectué par l'OACI en octobre 2009 et, deuxièmement, lors de l'ICVM effectuée en octobre 2012.

(82) Par conséquent, le 16 avril 2013, la Commission, assistée de l'AESA et de représentants des États membres, a organisé une réunion avec la CAAP et les transporteurs aériens Philippine Airlines et Cebu Pacific Airways pour discuter des progrès accomplis pour remédier aux problèmes en suspens décelés par l'OACI et par la FAA, ainsi que par la Commission lors de la mission sur place de l'Union effectuée en octobre 2010.

(83) Lors de cette réunion, la CAAP a confirmé avoir entamé un processus de certification en cinq étapes ainsi qu'un processus de prorogation qui était en cours pour tous les transporteurs aériens existants. Ce processus était achevé pour sept grands et neuf petits transporteurs aériens, parmi lesquels Philippine Airlines et Cebu Pacific Air. La CAAP a communiqué des informations sur la mise en place d'une approche double pour la surveillance des transporteurs aériens, dans laquelle la surveillance des seuls Philippine Airlines et de Cebu Pacific Air est assurée par un bureau de gestion des certificats (CMO) doté d'une équipe d'inspection de 24 personnes, tandis que la surveillance des autres transporteurs aériens est effectuée par les services responsables de la navigabilité et de l'exploitation.

(84) La CAAP a également expliqué qu'elle était en train de résoudre la question de la pérennité du système en augmentant les salaires des employés afin d'attirer du personnel d'inspection de l'industrie. Elle a aussi mis en place des programmes de formation pour les inspecteurs. La CAAP n'a toutefois pas inspecté formellement les systèmes de gestion de la qualité ni les systèmes de gestion de la sécurité des transporteurs aériens relevant de sa surveillance.

(85) Philippine Airlines a fait savoir que sa flotte comptait 44 appareils (Boeing B747, B777, Airbus A340, A330, A320/319) et que 68 appareils supplémentaires de type Airbus avaient été commandés (44 A321, 20 A330 et 4 A340). L'objectif de son système de gestion de la sécurité était de réduire de 10 % par rapport à l'année précédente le nombre d'événements ayant une incidence négative sur les normes de sécurité. Les données de vol de 95 à 100 % des vols avaient été analysées, l'accent ayant été mis sur les événements liés à des approches non stabilisées et au dispositif avertisseur de proximité du sol. En 2012, 260 inspections avaient été effectuées dans le cadre du système de gestion de la qualité de ce transporteur. Ces inspections avaient révélé 94 manquements

concernant les procédures de la compagnie, qui différaient des manquements constatés par la CAAP en raison du nombre plus élevé de manquements recensés en matière de formation. Cebu Pacific Air a communiqué des informations selon lesquelles la croissance de sa flotte était de 7 % par an. Ce transporteur devait recevoir 2 appareils de type Airbus A330 en 2013 afin de commencer à exploiter des vols long-courriers en juin, son objectif étant de posséder une flotte de 47 appareils d'ici fin 2013. À la suite de la réunion, la Commission, avec l'aide des États membres, a effectué une mission sur place aux Philippines entre le 3 et le 7 juin 2013.

(86) Selon les conclusions de la mission, la CAAP devait se tourner davantage vers des techniques modernes de gestion de la sécurité, tant au niveau interne qu'en ce qui concerne les transporteurs aériens faisant l'objet de sa surveillance. Dans le domaine de l'exploitation, l'attention portée aux facteurs humains et aux processus de gestion de la sécurité demeure insuffisante.

(87) La mission a toutefois permis d'établir clairement que, même s'il reste des travaux considérables à réaliser au sein de la CAAP, le directeur général de l'aviation civile prend des mesures manifestes pour garantir l'efficacité accrue de la CAAP dans ses tâches quotidiennes. Il a par ailleurs été constaté qu'il est prévu de remédier à la question du vieillissement du personnel d'inspection en améliorant la rémunération pour faciliter le recrutement dans le milieu de l'industrie et en ayant recours à une expertise extérieure pour réduire le risque de lacunes dans la surveillance des transporteurs aériens. En résumé, la CAAP exerce, pour l'essentiel, une surveillance efficace des transporteurs aériens sous sa responsabilité, même s'il demeure certaines faiblesses, notamment dans les domaines de la formation, de la normalisation et des systèmes de gestion de la qualité et de la sécurité.

(88) En ce qui concerne Philippine Airlines et Cebu Pacific Air, ces deux transporteurs aériens ont pu démontrer qu'ils possédaient des processus de gestion de la sécurité efficaces et ont pu garantir le respect des réglementations pertinentes en matière de sécurité aérienne. Cependant, au moment de la mission, Cebu Pacific Air a été impliqué dans un accident remettant en cause le contrôle de ses opérations en vol. Par conséquent, Cebu Pacific Air a décidé de ne pas assister à l'audition du comité de la sécurité aérienne afin de se concentrer sur la résolution de tout problème de sécurité révélé par les enquêtes de sécurité actuellement en cours.

(89) Lors de la mission, la CAAP a actualisé la liste des CTA délivrés, selon laquelle 32 transporteurs aériens sont actuellement certifiés par la CAAP. Il convient d'actualiser l'annexe A en conséquence.

(90) Le 26 juin 2013, le comité de la sécurité aérienne a entendu les exposés de la CAAP et de Philippine Airlines. La CAAP a présenté en détail les mesures en cours pour garantir la durabilité, relatives notamment aux ressources humaines, à la fourniture d'équipement informatique, à l'élaboration d'un programme national de sécurité, à la mise à jour de la législation et à l'amélioration de la formation, particulièrement sur le système de gestion de la sécurité.

(91) Philippine Airlines a abordé des points soulevés lors de la réunion du 16 avril 2013 et a communiqué des informations sur les mesures prises pour donner suite aux observations formulées à la suite de la mission sur place. Pour ce qui est de ses projets d'expansion, Philippine Airlines a reconnu qu'il serait ardu de disposer d'un nombre suffisant de pilotes mais a souligné que les nouveaux appareils remplaceraient également de vieux appareils et, par conséquent, que le taux d'expansion était gérable.

(92) Compte tenu de la surveillance de la sécurité exercée par la CAAP et de la capacité de Philippine Airlines de garantir le respect effectif des réglementations pertinentes en matière de sécurité aérienne, sur la base des critères communs, il est estimé que le transporteur aérien Philippine Airlines devrait être retiré de l'annexe A.

(93) Les États membres contrôleront le respect effectif des normes de sécurité applicables en accordant la priorité aux inspections au sol à effectuer sur les appareils de Philippine Airlines en vertu du règlement (UE) n° 965/2012. Si les résultats de ces inspections ou toute autre information pertinente quant à la sécurité devaient indiquer que les normes internationales de sécurité ne sont pas respectées, la Commission serait contrainte de prendre des mesures en vertu du règlement (CE) n° 2111/2005.

(94) La Commission et le comité de la sécurité aérienne se sont toutefois dits encouragés par les mesures actuellement prises par la CAAP pour remédier aux problèmes de sécurité en suspens et continueront à suivre de près la situation en vue de procéder à des réexamens approfondis de ce dossier lors de prochaines réunions du comité de la sécurité aérienne.

Transporteurs aériens de la Fédération de Russie

(95) Des appareils exploités par certains transporteurs aériens certifiés dans la Fédération de Russie et effectuant des vols à destination d'aéroports de l'Union sont soumis à des inspections au sol SAFA prioritaires afin de contrôler leur respect des normes internationales de sécurité. Les autorités compétentes des États membres et l'AESA continuent d'informer leurs homologues de la Fédération de Russie des problèmes constatés et les invitent à prendre des mesures pour remédier à tout cas de non-respect des normes de l'OACI.

(96) Dans l'intervalle, la Commission poursuit le dialogue sur les questions de sécurité aérienne avec les autorités compétentes de la Fédération de Russie, notamment afin de garantir que soit maîtrisé de manière adéquate tout risque actuel dû à de mauvaises performances de transporteurs aériens certifiés dans la Fédération de Russie en matière de sécurité.

(97) Le 13 juin 2013, la Commission, assistée de l'AESA et de plusieurs États membres, a organisé une réunion avec les représentants des autorités compétentes de la Fédération de Russie (FATA) au cours de laquelle celles-ci ont communiqué des informations actualisées sur les mesures prises par elles-mêmes et par les transporteurs aériens concernés pour remédier aux manquements

décelés lors d'inspections au sol SAFA. La FATA a notamment fait savoir qu'un transporteur aérien avait été placé sous contrôle spécial et que le CTA d'un autre transporteur avait été retiré.

(98) Lors de la réunion, la FATA a indiqué que Vim Airlines avait fait l'objet d'inspections fréquentes au cours du premier semestre de 2013 et a considéré, sur la base des résultats d'audit, que les activités de Vim Airlines présentaient un niveau de sécurité acceptable. Pour ce qui est de Red Wings, la FATA a fait savoir que ce transporteur avait connu des évolutions internes significatives suite à la suspension de son CTA en février 2013. Par ailleurs, Red Wings pourrait être à nouveau autorisé à exercer des activités de transport aérien commercial en fonction des résultats de l'inspection de ce transporteur, laquelle était toujours en cours à la date de la réunion. La Commission a recommandé un contrôle approfondi de l'état de préparation de Red Wings à exercer des activités de transport aérien commercial à destination de l'UE avant que ce type d'activités ne soit à nouveau autorisé et a demandé des informations à ce sujet avant la prochaine réunion du comité de la sécurité aérienne.

(99) À la suite de la réunion, la FATA a fourni des informations complémentaires et a notamment fait savoir que Red Wings avait été à nouveau autorisé à exercer des activités de transport aérien commercial à partir du 17 juin 2013.

(100) La Commission, l'AESA et les États membres continueront à surveiller étroitement les performances en matière de sécurité des transporteurs aériens certifiés dans la Fédération de Russie et effectuant des vols à destination de l'Union. La Commission continuera d'échanger des informations relatives à la sécurité avec les autorités compétentes de Russie afin de confirmer que les transporteurs aériens concernés ont résolu de manière adéquate les manquements constatés lors des inspections au sol SAFA.

(101) Si les résultats des inspections au sol ou toute autre information pertinente quant à la sécurité devaient indiquer que les normes internationales de sécurité ne sont pas respectées, la Commission serait contrainte de prendre des mesures en vertu du règlement (CE) n° 2111/2005.

Transporteurs aériens du Soudan

(102) Les discussions avec les autorités compétentes du Soudan (SCAA) se sont poursuivies dans le but de confirmer les progrès accomplis par le Soudan en vue de réformer son système de sécurité de l'aviation civile afin de remédier aux manquements en matière de sécurité constatés lors de l'audit USOAP effectué par l'OACI en 2006 et lors de l'ICVM effectuée en décembre 2011. Cet audit et cette mission ont permis de déceler un grave problème de sécurité lié au processus de certification pour la délivrance de certificats de transporteur aérien.

(103) Le 3 janvier 2013, la SCAA a informé la Commission qu'elle avait amélioré ses capacités de surveillance, y compris le système pour la certification et la surveillance des transporteurs aériens, des organismes de maintenance et des organismes de formation agréés. Par conséquent, à la suite d'une ICVM effectuée en mai 2012, l'OACI avait supprimé le problème de sécurité important.

(104) La Commission, avec l'aide de l'AESA, a ensuite organisé une réunion avec la SCAA le 29 avril 2013. La SCAA a indiqué qu'elle était dorénavant une organisation autonome dotée de son propre budget, que des améliorations au système de sécurité de l'aviation du Soudan avaient été rendues possible grâce au recours à une expertise extérieure, et qu'elle recrutait activement au niveau local et augmentait les salaires pour renforcer sa compétitivité par rapport à l'industrie. La SCAA a déclaré que seuls 6 transporteurs aériens étaient dorénavant certifiés pour effectuer des vols internationaux (Sudan Airways, Marshland Aviation, Badr Airlines, Sun Air Aviation, Nova Airways et Tarco Air) et que les activités de 7 autres transporteurs aériens étaient restreintes aux vols intérieurs. La SCAA a communiqué des informations sur les conclusions de l'ICVM effectuée en mai 2012 et a signalé que le niveau de mise en œuvre effective des normes de l'OACI était dorénavant élevé, notamment dans les domaines de l'exploitation et de la navigabilité.

(105) La SCAA a également fait savoir qu'elle avait procédé à une évaluation des risques concernant la poursuite des activités de vieux appareils de construction soviétique, qui a abouti à l'immobilisation de 50 % des appareils de ce type immatriculés au Soudan.

(106) Le 4 juin 2013, la SCAA a remis à la Commission une copie de son registre des CTA sur lequel figuraient 18 transporteurs aériens titulaires d'un CTA, dont 6 font actuellement l'objet d'une suspension. Elle a également fourni des informations détaillées sur le retrait du CTA des transporteurs aériens suivants: Attico Airlines (CTA n° 023); Sudanese States Aviation Company (CTA n° 010); Azza Air Transport (CTA n° 012); Almajarah Aviation (CTA n° 049); Helilift (CTA n° 042); et Feeder Airlines (CTA n° 050). Sur la base des informations communiquées par la SCAA, il convient d'actualiser l'annexe A en conséquence.

(107) La SCAA a présenté ses observations au comité de la sécurité aérienne le 25 juin 2013. Elle était accompagnée du directeur général de la commission arabe de l'aviation civile (ACAC), qui a reconnu que la «liste noire» de l'UE peut servir de catalyseur et permettre aux États de résoudre des problèmes systémiques de sécurité. Il a par ailleurs souligné l'avantage pour les États de coopérer dans un contexte régional et insisté sur le soutien apporté par l'ACAC à cet égard.

(108) Outre les points soulevés lors de la réunion du 29 avril 2013, la SCAA a communiqué des informations au comité sur le projet de faire participer le personnel d'inspection au cours de formation des inspecteurs organisé par l'OACI en juillet et août 2013 et sur le retrait, prévu en juillet 2013, de tous les appareils de types Tupolev Tu134 et Antonov An12 du registre soudanais des aéronefs. La SCAA a également fait savoir que tous les transporteurs aériens certifiés au Soudan devraient, selon les prévisions, respecter les exigences de sécurité avant la fin de 2013.

(109) Le comité de la sécurité aérienne s'est félicité des progrès importants que les autorités compétentes du Soudan ont signalé avoir accomplis dans la rectification des manquements décelés par l'OACI mais a reconnu que ces autorités doivent encore faire des efforts pour parvenir à une situation où tant la SCAA que les transporteurs aériens faisant l'objet de sa surveillance seront en mesure d'assurer le plein respect des normes de l'OACI. La Commission continuera donc à suivre attentivement les progrès réalisés par la SCAA en vue de procéder à un réexamen de ce dossier lors de prochaines réunions du comité de la sécurité aérienne.

Conviasa

(110) Conviasa, transporteur aérien certifié dans la République bolivarienne du Venezuela, fait l'objet d'une interdiction d'exploitation depuis avril 2012 en raison de très mauvaises performances lors d'inspections SAFA, de plusieurs accidents et de l'absence de réponse adéquate aux demandes d'informations formulées par le comité de la sécurité aérienne. Dans ce contexte, le 18 juin 2012, la Commission et les autorités compétentes du Venezuela ont convenu d'une feuille de route pour résoudre les manquements décelés sur le plan de la sécurité et pour permettre un réexamen de la décision prise par l'Union.

(111) Les discussions avec l'autorité de l'aviation civile du Venezuela (INAC) se sont poursuivies en 2013 dans le but de confirmer les progrès accomplis par le Venezuela en vue d'améliorer sa surveillance des transporteurs aériens et de garantir que Conviasa poursuit ses efforts en vue d'améliorer sa situation en matière de sécurité et de respecter pleinement les normes internationales requises.

(112) En mai 2013, les autorités compétentes du Venezuela ont fourni à la Commission, par l'intermédiaire des autorités compétentes de l'Espagne, une série de contributions par écrit détaillant la mise en œuvre de certaines des mesures figurant dans la feuille de route convenue en juin 2012.

(113) La Commission, avec l'aide de l'AESA, a ensuite organisé une réunion avec l'INAC et Conviasa le 7 juin 2013. Conviasa a longuement exposé les améliorations apportées pour résoudre les manquements décelés lors de précédentes inspections SAFA, les enseignements tirés et les recommandations formulées suite aux accidents, ainsi que les changements introduits à la suite du dernier audit de l'INAC. Conviasa a notamment insisté sur son système d'inspections pré-vol similaires à SAFA et sur les améliorations apportées à ses processus relatifs aux systèmes de gestion de la sécurité, à la qualité globale, à la maintenance et au maintien de la navigabilité. Conviasa a également fait part de ses projets d'expansion et du renouvellement de sa flotte dans les années à venir, l'objectif étant de retirer progressivement les appareils vieillissants de types Boeing B737-200 et B737-300 et d'accélérer l'intégration déjà en cours des nouveaux appareils de type Embraer ERJ 190.

(114) L'INAC a présenté sa structure et ses mécanismes internes, a fourni des informations détaillées sur les procédures mises en place pour traiter les résultats des inspections effectuées dans le cadre du programme SAFA de l'UE sur des transporteurs aériens certifiés au Venezuela, et a donné des précisions sur la planification et la mise en œuvre de ses activités de surveillance, qui comprendront bientôt des inspections au sol à effectuer sur ses transporteurs aériens nationaux. L'INAC a également expliqué que la récente mission ICVM effectuée par l'OACI entre le 22 et le 28 mai 2013 devrait permettre au Venezuela d'améliorer son niveau actuel de mise en œuvre des normes de l'OACI.

(115) L'INAC a présenté ses observations au comité de la sécurité aérienne le 26 juin 2013 et l'a informé à propos des points discutés lors de la réunion du 7 juin 2013.

(116) Conviasa a également présenté ses observations au comité de la sécurité aérienne le 26 juin 2013. Ce transporteur a informé le comité à propos des points discutés lors de la réunion du 7 juin 2013 et a souligné que, s'il était autorisé à reprendre ses vols à destination de l'Union, il adopterait un mode d'exploitation mixte combinant l'exploitation de son propre Airbus A340-200 et l'exploitation d'un appareil de type équivalent dans le cadre d'un accord de location avec équipage.

(117) Sur la base de l'audit effectué par l'Espagne et de la récente mission de l'OACI ainsi que des exposés de l'INAC et de Conviasa, le comité de la sécurité aérienne s'est félicité des progrès nombreux et importants accomplis dans la rectification des insuffisances décelées par le comité de la sécurité aérienne en 2012. Compte tenu de ces progrès, sur la base des critères communs, il est estimé que Conviasa devrait être retiré de l'annexe A.

(118) Les États membres contrôleront le respect effectif des normes de sécurité applicables en accordant la priorité aux inspections au sol à effectuer sur les appareils des transporteurs aériens titulaires d'une licence au Venezuela en vertu du règlement (UE) n° 965/2012.

(119) Si les résultats des inspections au sol ou toute autre information pertinente quant à la sécurité devaient indiquer que les normes internationales de sécurité ne sont pas respectées, la Commission serait contrainte de prendre des mesures en vertu du règlement (CE) n° 2111/2005.

(120) Dans le cadre de la mise à jour des annexes, l'article 8, paragraphe 2, du règlement (CE) n° 2111/2005 reconnaît la nécessité de prendre des décisions rapidement et, s'il y a lieu, en appliquant une procédure d'urgence, compte tenu des conséquences sur le plan de la sécurité. L'expérience acquise dans la mise à jour des annexes montre également qu'il est indispensable, pour assurer la protection des informations sensibles et pour réduire au minimum les incidences commerciales, que les décisions prises dans le cadre de la mise à jour des listes soient publiées et entrent en vigueur très rapidement après leur adoption.

(121) Il convient donc de modifier le règlement (CE) n° 474/2006 en conséquence.

(122) 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 10 juillet 2013.

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'UNION EUROPÉENNE [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	CTA 023	MAG	République du Ghana
Tous les transporteurs aériens certifiés par les autorités de l'Afghanistan responsables de la surveillance réglementaire, notamment:			**République islamique d'Afghanistan**
ARIANA AFGHAN AIRLINES	CTA 009	AFG	République islamique d'Afghanistan
KAM AIR	CTA 001	KMF	République islamique d'Afghanistan
PAMIR AIRLINES	Inconnu	PIR	République islamique d'Afghanistan
SAFI AIRWAYS	CTA 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), notamment:			**République d'Angola**
AEROJET	AO 008-01/11	TEJ	République d'Angola
AIR26	AO 003-01/11-DCD	DCD	République d'Angola
AIR GICANGO	009	Inconnu	République d'Angola
AIR JET	AO 006-01/11-MBC	MBC	République d'Angola
AIR NAVE	017	Inconnu	République d'Angola
ANGOLA AIR SERVICES	006	Inconnu	République d'Angola
DIEXIM	007	Inconnu	République d'Angola
FLY540	AO 004-01 FLYA	Inconnu	République d'Angola
GIRA GLOBO	008	GGL	République d'Angola
HELIANG	010	Inconnu	République d'Angola
HELIMALONGO	AO 005-01/11	Inconnu	République d'Angola
MAVEWA	016	Inconnu	République d'Angola

[1] Les transporteurs aériens figurant à l'annexe A pourraient être autorisés à exercer des droits de trafic en affrétant un appareil 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
SONAIR	AO 002-01/10-SOR	SOR	République d'Angola
Tous les transporteurs aériens certifiés par les autorités du Bénin responsables de la surveillance réglementaire, notamment:			**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	Inconnu	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, notamment:			**République du Congo**
AERO SERVICE	RAC06-002	RSR	République du Congo
CANADIAN AIRWAYS CONGO	RAC06-012	Inconnu	République du Congo
EMERAUDE	RAC06-008	Inconnu	République du Congo
EQUAFLIGHT SERVICES	RAC 06-003	EKA	République du Congo
EQUAJET	RAC06-007	EKJ	République du Congo
EQUATORIAL CONGO AIRLINES S.A.	RAC 06-014	Inconnu	République du Congo
MISTRAL AVIATION	RAC06-011	Inconnu	République du Congo
TRANS AIR CONGO	RAC 06-001	TSG	République du Congo

Nom de personne morale du transporteur aérien figurant sur son CTA (et raison sociale si elle diffère)	Numéro de certificat de transporteur aérien (CTA) ou numéro de la licence d'exploitation	Code OACI de la compagnie aérienne	État du transporteur
Tous les transporteurs aériens certifiés par les autorités de la République démocratique du Congo (DRC) responsables de la surveillance réglementaire, notamment:			**République démocratique du Congo (DRC)**
AFRICAN AIR SERVICE COMMUTER	104/CAB/MIN/TVC/2012	Inconnu	République démocratique du Congo (DRC)
AIR BARAKA	409/CAB/MIN/TVC/002/2011	Inconnu	République démocratique du Congo (DRC)
AIR CASTILLA	409/CAB/MIN/TVC/007/2010	Inconnu	République démocratique du Congo (DRC)
AIR FAST CONGO	409/CAB/MIN/TVC/0112/2011	Inconnu	République démocratique du Congo (DRC)
AIR MALEBO	409/CAB/MIN/TVC/0122/2012	Inconnu	République démocratique du Congo (DRC)
AIR KASAI	409/CAB/MIN/TVC/0053/2012	Inconnu	République démocratique du Congo (DRC)
AIR KATANGA	409/CAB/MIN/TVC/0056/2012	Inconnu	République démocratique du Congo (DRC)
AIR TROPIQUES	409/CAB/MIN/TVC/00625/2011	Inconnu	République démocratique du Congo (DRC)
ARMI GLOBAL BUSINESS AIRWAYS	409/CAB/MIN/TVC/029/2012	Inconnu	République démocratique du Congo (DRC)
BIEGA AIRWAYS	409/CAB/MIN/TVC/051/2012	Inconnu	République démocratique du Congo (DRC)
BLUE AIRLINES	106/CAB/MIN/TVC/2012	BUL	République démocratique du Congo (DRC)
BLUE SKY	409/CAB/MIN/TVC/0028/2012	Inconnu	République démocratique du Congo (DRC)
BUSINESS AVIATION	409/CAB/MIN/TVC/048/09	ABB	République démocratique du Congo (DRC)
BUSY BEE CONGO	409/CAB/MIN/TVC/0064/2010	Inconnu	République démocratique du Congo (DRC)
CETRACA	105/CAB/MIN/TVC/2012	CER	République démocratique du Congo (DRC)
CHC STELLAVIA	409/CAB/MIN/TVC/0078/2011	Inconnu	République démocratique du Congo (DRC)
CONGO EXPRESS AIRLINES	409/CAB/MIN/TVC/059/2012	EXY	République démocratique du Congo (DRC)
COMPAGNIE AFRICAINE D'AVIATION (CAA)	409/CAB/MIN/TVC/0050/2012	Inconnu	République démocratique du Congo (DRC)

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
DOREN AIR CONGO	102/CAB/MIN/TVC/2012	Inconnu	République démocratique du Congo (DRC)
EPHRATA AIRLINES	409/CAB/MIN/TVC/ 040/2011	Inconnu	République démocratique du Congo (DRC)
EAGLES SERVICES	409/CAB/MIN/TVC/ 0196/2011	Inconnu	République démocratique du Congo (DRC)
FILAIR	409/CAB/MIN/TVC/ 037/2008	Inconnu	République démocratique du Congo (DRC)
FLY CONGO	409/CAB/MIN/TVC/ 0126/2012	Inconnu	République démocratique du Congo (DRC)
GALAXY KAVATSI	409/CAB/MIN/TVC/ 0027/2008	Inconnu	République démocratique du Congo (DRC)
GILEMBE AIR SOUTENANCE (GISAIR)	409/CAB/MIN/TVC/ 0082/2010	Inconnu	République démocratique du Congo (DRC)
GOMA EXPRESS	409/CAB/MIN/TVC/ 0051/2011	Inconnu	République démocratique du Congo (DRC)
GOMAIR	409/CAB/MIN/TVC/ 011/2010	Inconnu	République démocratique du Congo (DRC)
GTRA	409/CAB/MIN/TVC/ 0060/2011	Inconnu	République démocratique du Congo (DRC)
INTERNATIONAL TRANS AIR BUSINESS (ITAB)	409/CAB/MIN/TVC/ 0065/2010	Inconnu	République démocratique du Congo (DRC)
JET CONGO AIRLINES	409/CAB/MIN/TVC/ 0011/2012	Inconnu	République démocratique du Congo (DRC)
KATANGA EXPRESS	409/CAB/MIN/TVC/ 0083/2010	Inconnu	République démocratique du Congo (DRC)
KATANGA WINGS	409/CAB/MIN/TVC/ 0092/2011	Inconnu	République démocratique du Congo (DRC)
KIN AVIA	409/CAB/MIN/TVC/ 0059/2010	Inconnu	République démocratique du Congo (DRC)
KORONGO AIRLINES	409/CAB/MIN/TVC/ 001/2011	Inconnu	République démocratique du Congo (DRC)
LIGNES AÉRIENNES CONGOLAISES (LAC)	Signature ministérielle (ordonnance n° 78/205)	LCG	République démocratique du Congo (DRC)
MANGO AIRLINES	409/CAB/MIN/TVC/ 009/2011	Inconnu	République démocratique du Congo (DRC)
MAVIVI AIR TRADE	409/CAB/MIN/TVC/ 00/2011	Inconnu	République démocratique du Congo (DRC)

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
OKAPI AIRLINES	409/CAB/MIN/TVC/ 086/2011	OKP	République démocratique du Congo (DRC)
PATRON AIRWAYS	409/CAB/MIN/TVC/ 0066/2011	Inconnu	République démocratique du Congo (DRC)
PEGASUS	409/CAB/MIN/TVC/ 021/2012	Inconnu	République démocratique du Congo (DRC)
SAFE AIR	409/CAB/MIN/TVC/ 021/2008	Inconnu	République démocratique du Congo (DRC)
SERVICES AIR	103/CAB/MIN/TVC/2012	Inconnu	République démocratique du Congo (DRC)
STELLAR AIRWAYS	409/CAB/MIN/TVC/ 056/2011	Inconnu	République démocratique du Congo (DRC)
SION AIRLINES	409/CAB/MIN/TVC/ 0081/2011	Inconnu	République démocratique du Congo (DRC)
SWALA AVIATION	409/CAB/MIN/TVC/ 0084/2010	Inconnu	République démocratique du Congo (DRC)
TRACEP CONGO	409/CAB/MIN/TVC/ 0085/2010	Inconnu	République démocratique du Congo (DRC)
TRANSAIR CARGO SERVICES	409/CAB/MIN/TVC/ 073/2011	Inconnu	République démocratique du Congo (DRC)
WALTAIR AVIATION	409/CAB/MIN/TVC/ 004/2011	Inconnu	République démocratique du Congo (DRC)
WILL AIRLIFT	409/CAB/MIN/TVC/ 0247/2011	Inconnu	République démocratique du Congo (DRC)
WIMBI DIRA AIRWAYS	409/CAB/MIN/TVC/ 039/2008	WDA	République démocratique du Congo (DRC)
Tous les transporteurs aériens certifiés par les autorités de Djibouti responsables de la surveillance réglementaire, notamment:			**Djibouti**
DAALLO AIRLINES	Inconnu	DAO	Djibouti
Tous les transporteurs aériens certifiés par les autorités de Guinée équatoriale responsables de la surveillance réglementaire, notamment:			**Guinée équatoriale**
CRONOS AIRLINES	2011/0004/MTTCT/ DGAC/SOPS	Inconnu	Guinée équatoriale
CEIBA INTERCONTINENTAL	2011/0001/MTTCT/ DGAC/SOPS	CEL	Guinée équatoriale

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
PUNTO AZUL	2012/0006/MTTCT/ DGAC/SOPS	Inconnu	Guinée équatoriale
TANGO AIRWAYS	Inconnu	Inconnu	Guinée équatoriale
Tous les transporteurs aériens certifiés par les autorités d'Érythrée responsables de la surveillance réglementaire, à savoir:			**Érythrée**
ERITREAN AIRLINES	CTA Nº 004	ERT	Érythrée
NASAIR ERITREA	CTA Nº 005	NAS	Érythrée
Tous les transporteurs aériens certifiés par les autorités de l'Indonésie responsables de la surveillance réglementaire (à l'exception de Garuda Indonesia, Airfast Indonesia, Mandala Airlines, EkspresTransportasiAntarbenua et Indonesia Air Asia), notamment:			**République d'Indonésie**
AIR BORN INDONESIA	135-055	Inconnu	République d'Indonésie
AIR PACIFIC UTAMA	135-020	Inconnu	République d'Indonésie
ALFA TRANS DIRGANTATA	135-012	Inconnu	République d'Indonésie
ANGKASA SUPER SERVICES	135-050	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
CITILINK INDONESIA	121-046	CTV	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
ENGGANG AIR SERVICE	135-045	Inconnu	République d'Indonésie
ERSA EASTERN AVIATION	135-047	Inconnu	République d'Indonésie
GATARI AIR SERVICE	135-018	GHS	République d'Indonésie
HEAVY LIFT	135-042	Inconnu	République d'Indonésie
INDONESIA AIR TRANSPORT	121-034	IDA	République d'Indonésie

Nom de personne morale du transporteur aérien figurant sur son CTA (et raison sociale si elle diffère)	Numéro de certificat de transporteur aérien (CTA) ou numéro de la licence d'exploitation	Code OACI de la compagnie aérienne	État du transporteur
INTAN ANGKASA AIR SERVICE	135-019	Inconnu	République d'Indonésie
JAYAWIJAYA DIRGANTARA	121-044	Inconnu	République d'Indonésie
JOHNLIN AIR TRANSPORT	135-043	JLB	République d'Indonésie
KAL STAR	121-037	KLS	République d'Indonésie
KARTIKA AIRLINES	121-003	KAE	République d'Indonésie
KOMALA INDONESIA	135-051	Inconnu	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
MARTABUANA ABADION	135-049	Inconnu	République d'Indonésie
MATTHEW AIR NUSANTARA	135-048	Inconnu	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
PACIFIC ROYALE AIRWAYS	121-045	Inconnu	République d'Indonésie
PEGASUS AIR SERVICES	135-036	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
RIAU AIRLINES	121-016	RIU	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
SURYA AIR	135-046	Inconnu	République d'Indonésie
TRANSNUSA AVIATION MANDIRI	121-048	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 du Kazakhstan responsables de la surveillance réglementaire (à l'exception d'Air Astana), notamment:			**République du Kazakhstan**
AIR ALMATY	AK-0453-11	LMY	République du Kazakhstan
AIR TRUST AIRCOMPANY	AK-0455-12	RTR	République du Kazakhstan
ASIA CONTINENTAL AIRLINES	AK-0317-12	CID	République du Kazakhstan
ATMA AIRLINES	AK-0437-10	AMA	République du Kazakhstan
AVIA-JAYNAR / AVIA-ZHAYNAR	AK-067-12	SAP	République du Kazakhstan
BEYBARS AIRCOMPANY	AK-0442-11	BBS	République du Kazakhstan
BEK AIR	AK-0463-12	BEK	République du Kazakhstan
BURUNDAYAVIA AIRLINES	AK-0456-12	BRY	République du Kazakhstan
COMLUX-KZ	AK-0449-11	KAZ	République du Kazakhstan
DETA AIR	AK-0458-12	DET	République du Kazakhstan
EAST WING	AK-0465-12	EWZ	République du Kazakhstan
LUK AERO (FORMER EASTERN EXPRESS)	AK-0464-12	LIS	République du Kazakhstan
EURO-ASIA AIR	AK-0441-11	EAK	République du Kazakhstan
EURO-ASIA AIR INTERNATIONAL	AK-0445-11	KZE	République du Kazakhstan
FLY JET KZ	AK-0446-11	FJK	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
INVESTAVIA	AK-0447-11	TLG	République du Kazakhstan
IRTYSH AIR	AK-0439-11	MZA	République du Kazakhstan
JET AIRLINES	AK-0459-12	SOZ	République du Kazakhstan
JET ONE	AK-0468-12	JKZ	République du Kazakhstan
KAZAIR JET	AK-0442-11	KEJ	République du Kazakhstan
KAZAIRTRANS AIRLINE	AK-0466-12	KUY	République du Kazakhstan
KAZAVIASPAS	AK-0452-11	KZS	République du Kazakhstan
MEGA AIRLINES	AK-0462-12	MGK	République du Kazakhstan
PRIME AVIATION	AK-0448-11	PKZ	République du Kazakhstan
SAMAL AIR	AK-0454-12	SAV	République du Kazakhstan
SEMEYAVIA	AK-450-11	SMK	République du Kazakhstan
SCAT	AK-0460-12	VSV	République du Kazakhstan
ZHETYSU AIRCOMPANY	AK-0438-11	JTU	République du Kazakhstan
Tous les transporteurs aériens certifiés par les autorités de la République kirghize responsables de la surveillance réglementaire, notamment:			**République kirghize**
SKY BISHKEK	Inconnu	BIS	République kirghize
AIR MANAS	17	MBB	République kirghize
AVIA TRAFFIC COMPANY	23	AVJ	République kirghize
CENTRAL ASIAN AVIATION SERVICES (CAAS)	13	CBK	République kirghize
CLICK AIRWAYS	11	CGK	République kirghize
STATE AVIATION ENTERPRISE UNDER THE MINISTRY OF EMERGENCY SITUATIONS (SAEMES)	20	DAM	République kirghize
AIR BISHKEK (FORMERLY EASTOK AVIA)	15	EAA	République kirghize
KYRGYZ TRANS AVIA	31	KTC	République kirghize
KYRGYZSTAN	03	LYN	République kirghize
MANAS AIRWAYS	42	BAM	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
S GROUP AVIATION	6	SGL	République kirghize
SKY KG AIRLINES	41	KGK	République kirghize
SKY WAY AIR	39	SAB	République kirghize
SUPREME AVIATION	40	SGK	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), notamment:			**République gabonaise**
AFRIC AVIATION	010/MTAC/ANAC-G/DSA	EKG	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	SVG	République gabonaise
Tous les transporteurs aériens certifiés par les autorités de la République du Mozambique responsables de la surveillance réglementaire, notamment:			**République du Mozambique**
AERO-SERVICOS SARL	MOZ-08	Inconnu	République du Mozambique
AEROVISAO DE MOZAMBIQUE	Inconnu	Inconnu	République du Mozambique
CFA MOZAMBIQUE	MOZ-10	Inconnu	République du Mozambique
CFM-TRANSPORTES E TRABALHO AEREO SA	MOZ-07	Inconnu	République du Mozambique

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
COASTAL AVIATION	MOZ-15	Inconnu	République du Mozambique
CR AVIATION	MOZ-14	Inconnu	République du Mozambique
EMILIO AIR CHARTER LDA	MOZ-05	Inconnu	République du Mozambique
ETA AIR CHARTER LDA	MOZ-04	Inconnu	République du Mozambique
HELICOPTEROS CAPITAL	MOZ-11	Inconnu	République du Mozambique
KAYA AIRLINES	MOZ-09	KYY	République du Mozambique
MOZAMBIQUE AIRLINES (LINHAS AEREAS DE MOÇAMBIQUE)	MOZ-01	LAM	République du Mozambique
MOZAMBIQUE EXPRESS/MEX	MOZ-02	MXE	République du Mozambique
UNIQUE AIR CHARTER	MOZ-13	Inconnu	République du Mozambique
SAFARI AIR	MOZ-12	Inconnu	République du Mozambique
TTA SARL	MOZ-16	Inconnu	République du Mozambique
VR CROPSPRAYERS LDA	MOZ-06	Inconnu	République du Mozambique
Tous les transporteurs aériens certifiés par les autorités des Philippines responsables de la surveillance réglementaire (à l'exception de Philippine Airlines), notamment:			**République des Philippines**
AEROEQUIPEMENT AVIATION	2010037	Inconnu	République des Philippines
AIR ASIA PHILIPPINES	2012047	APG	République des Philippines
AIR PHILIPPINES CORPORATION	2009006	GAP	République des Philippines
AIR JUAN AVIATION	2013053	Inconnu	République des Philippines
ASIA AIRCRAFT OVERSEAS PHILIPPINES INC.	2012048	Inconnu	République des Philippines
ASIAN AEROSPACE CORPORATION	2012050	Inconnu	République des Philippines
ASTRO AIR INTERNATIONAL	2012049	Inconnu	République des Philippines
AYALA AVIATION CORP.	4AN9900003	Inconnu	République des Philippines
CANADIAN HELICOPTERS PHILIPPINES INC.	2010026	Inconnu	République des Philippines
CEBU PACIFIC AIR	2009002	CEB	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
CM AERO SERVICES	20110401	Inconnu	République des Philippines
CYCLONE AIRWAYS	2010034	Inconnu	République des Philippines
FAR EAST AVIATION SERVICES	2009013	Inconnu	République des Philippines
INAEC AVIATION CORP.	2010028	Inconnu	République des Philippines
INTERISLAND AIRLINES	2010023	Inconnu	République des Philippines
ISLAND AVIATION	2009009	SOY	République des Philippines
ISLAND TRANSVOYAGER	2010022	Inconnu	République des Philippines
LION AIR	2009019	Inconnu	République des Philippines
MACRO ASIA AIR TAXI SERVICES	2010029	Inconnu	République des Philippines
MAGNUM AIR	2012051	Inconnu	République des Philippines
MISIBIS AVIATION & DEVELOPMENT CORP	2010020	Inconnu	République des Philippines
NORTHSKY AIR INC.	2011042	Inconnu	République des Philippines
OMNI AVIATION CORP.	2010033	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 ASIAN AIRLINES	2009 004	Inconnu	République des Philippines
SOUTH EAST ASIAN AIRLINES (SEAIR) INTERNATIONAL	2012052	Inconnu	République des Philippines
SOUTHERN AIR FLIGHT SERVICES	2011045	Inconnu	République des Philippines
SUBIC SEAPLANE, INC.	2011035	Inconnu	République des Philippines
WCC AVIATION COMPANY	2009015	Inconnu	République des Philippines
ZEST AIRWAYS INCORPORATED	2009003	EZD	République des Philippines
Tous les transporteurs aériens certifiés par les autorités de Sao Tomé-et-Principe responsables de la surveillance réglementaire, notamment:			**Sao Tomé-et-Principe**
AFRICA CONNECTION	10/CTA/2008	ACH	Sao Tomé-et-Principe
BRITISH GULF INTERNATIONAL COMPANY LTD	01/CTA/2007	BGI	Sao Tomé-et-Principe

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
EXECUTIVE JET SERVICES	03/CTA/2006	EJZ	Sao Tomé-et-Principe
GLOBAL AVIATION OPERATION	04/CTA/2006	Inconnu	Sao Tomé-et-Principe
GOLIAF AIR	05/CTA/2001	GLE	Sao Tomé-et-Principe
ISLAND OIL EXPLORATION	01/CTA/2008	Inconnu	Sao Tomé-et-Principe
STP AIRWAYS	03/CTA/2006	STP	Sao Tomé-et-Principe
TRANSAFRIK INTERNATIONAL LTD	02/CTA/2002	TFK	Sao Tomé-et-Principe
TRANSCARG	01/CTA/2009	Inconnu	Sao Tomé-et-Principe
TRANSLIZ AVIATION (TMS)	02/CTA/2007	TLZ	Sao Tomé-et-Principe
Tous les transporteurs aériens certifiés par les autorités de la Sierra Leone responsables de la surveillance réglementaire, notamment:			**République de Sierra Leone**
AIR RUM, LTD	Inconnu	RUM	République de Sierra Leone
DESTINY AIR SERVICES, LTD	Inconnu	DTY	République de Sierra Leone
HEAVYLIFT CARGO	Inconnu	Inconnu	République de Sierra Leone
ORANGE AIR SIERRA LEONE LTD	Inconnu	ORJ	République de Sierra Leone
PARAMOUNT AIRLINES, LTD	Inconnu	PRR	République de Sierra Leone
SEVEN FOUR EIGHT AIR SERVICES LTD	Inconnu	SVT	République de Sierra Leone
TEEBAH AIRWAYS	Inconnu	Inconnu	République de Sierra Leone
Tous les transporteurs aériens certifiés par les autorités du Soudan responsables de la surveillance réglementaire, notamment:			**République du Soudan**
ALFA AIRLINES	054	AAJ	République du Soudan
ALMAJAL AVIATION SERVICE	015	MGG	République du Soudan
BADER AIRLINES	035	BDR	République du Soudan
BENTIU AIR TRANSPORT	029	BNT	République du Soudan
BLUE BIRD AVIATION	011	BLB	République du Soudan
DOVE AIRLINES	052	DOV	République du Soudan
ELIDINER AVIATION	008	DND	République du Soudan

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
FOURTY EIGHT AVIATION	053	WHB	République du Soudan
GREEN FLAG AVIATION	017	Inconnu	République du Soudan
HELEJETIC AIR	057	HJT	République du Soudan
KATA AIR TRANSPORT	009	KTV	République du Soudan
KUSH AVIATION	060	KUH	République du Soudan
MARSLAND COMPANY	040	MSL	République du Soudan
MID AIRLINES	025	NYL	République du Soudan
NOVA AIRLINES	046	NOV	République du Soudan
SUDAN AIRWAYS	001	SUD	République du Soudan
SUN AIR COMPANY	051	SNR	République du Soudan
TARCO AIRLINES	056	TRQ	République du Soudan
Tous les transporteurs aériens certifiés par les autorités du Swaziland responsables de la surveillance réglementaire, notamment:			**Royaume du Swaziland**
SWAZILAND AIRLINK	Inconnu	SZL	Royaume du Swaziland
Tous les transporteurs aériens certifiés par les autorités de la Zambie responsables de la surveillance réglementaire, notamment:			**République de Zambie**
ZAMBEZI AIRLINES	Z/CTA/001/2009	ZMA	République de Zambie

ANNEXE B

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

Nom de personne morale du transporteur aérien figurant sur son CTA (et raison sociale si elle diffère)	Numéro de certificat de transporteur aérien (CTA)	Code OACI de la compagnie aérienne	État du transporteur	Type d'appareil faisant l'objet de la restriction	Numéros d'immatriculation et, si possible, numéros de série	État d'immatriculation
AIR KORYO	GAC-CTA/KOR-01	KOR	DPRK	Toute la flotte sauf: 2 appareils de type TU-204	Toute la flotte sauf: P-632, P-633	DPRK
AFRIJET [1]	002/MTAC/ANAC-G/DSA	ABS	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-0443-11	KZR	Kazakhstan	Toute la flotte sauf: appareils de type Boeing B767, appareils de type Boeing B757, appareils de type Airbus A319/320/321	Toute la flotte sauf: appareils appartenant à la flotte de Boeing B767, comme indiqué sur le CTA; appareils appartenant à la flotte de Boeing B757, comme indiqué sur le CTA; appareils appartenant à la flotte d'Airbus A319/320/321, comme indiqué sur le CTA	Aruba (Royaume des Pays-Bas)
AIRLIFT INTERNATIONAL (GH) LTD	CTA 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 MADAGASCAR	5R-M01/2009	MDG	République de Madagascar	Toute la flotte sauf: 3 appareils de type Boeing B737-300, 2 appareils de type ATR 72-500, 1 appareil de type ATR 42-500, 1 appareil de type ATR 42-320 et 3 appareils de type DHC 6-300	Toute la flotte sauf: 5R-MFH, 5R-MFI, 5R-MFL, 5R-MJE, 5R-MJF, 5R-MJG, 5R-MVT, 5R-MGC, 5R-MGD, 5R-MGF	République de Madagascar
AIR SERVICE COMORES	06-819/TA-15/DGACM	KMD	Union des Comores	Toute la flotte sauf: LET 410 UVP	Toute la flotte sauf: D6-CAM (851336)	Union des Comores
GABON AIRLINES [3]	001/MTAC/ANAC	GBK	République gabonaise	Toute la flotte sauf: 1 appareil de type Boeing B767-200	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 un appareil 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'appareil faisant l'objet de la restriction	Numéros d'immatriculation et, si possible, numéros de série	État d'immatriculation
IRAN AIR ([4])	FS100	IRA	République islamique d'Iran	Toute la flotte sauf: 14 appareils de type Airbus A300, 8 appareils de type Airbus A310, 1 appareil de type Boeing 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 CL-601, 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: 5 appareils de type Boeing B777 et 4 appareils de type Boeing B737-700	Toute la flotte sauf: D2-TED, D2-TEE, D2-TEF, D2-TEG, D2-TEH, D2-TBF, D2-TBG, D2-TBH, D2-TBJ	République d'Angola

([1]) Afrijet n'est autorisé à utiliser que les appareils spécifiquement mentionnés pour son niveau actuel d'activités dans l'Union.
([2]) Pour son niveau actuel d'activités dans l'Union, Air Astana n'est autorisé à utiliser que les types d'appareils spécifiquement mentionnés ci-dessus, pour autant qu'ils soient immatriculés à Aruba et que toutes les modifications apportées au CTA soient soumises en temps utile à la Commission et à Eurocontrol.
([3]) Gabon Airlines n'est autorisé à utiliser que les appareils spécifiquement mentionnés pour son niveau actuel d'activités dans l'Union.
([4]) Iran Air est autorisé à exercer ses activités à destination de l'Union, en utilisant les appareils spécifiques, dans les conditions fixées au considérant (69) du règlement (UE) n° 590/2010, JO L 170 du 6.7.2010, p. 15.