

## RÈGLEMENT D'EXÉCUTION (UE) N° 1197/2011 DE LA COMMISSION

du 21 novembre 2011

modifiant le règlement (CE) n° 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) n° 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<sup>(1)</sup>, et notamment son article 4<sup>(2)</sup>,

considérant ce qui suit:

- (1) Le règlement (CE) n° 474/2006 de la Commission du 22 mars 2006 a établi la liste communautaire des transporteurs aériens qui font l'objet d'une interdiction d'exploitation dans l'Union, visée au chapitre II du règlement (CE) n° 2111/2005.
- (2) Conformément à l'article 4, paragraphe 3, du règlement (CE) n° 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 cette base.
- (3) La Commission a informé tous les transporteurs aériens concernés directement ou, lorsque c'était impossible, par l'intermédiaire des autorités responsables de leur surveillance réglementaire, en indiquant les faits et considérations essentiels qui serviraient de fondement à une décision de leur imposer une interdiction d'exploitation dans l'Union ou de modifier les conditions d'une interdiction d'exploitation imposée à un transporteur aérien qui figure sur la liste communautaire.
- (4) La Commission a donné aux transporteurs aériens concernés la possibilité de consulter les documents fournis par les États membres, de lui soumettre des commentaires par écrit et de faire, dans les dix jours ouvrables, un exposé oral à la Commission et au

comité de la sécurité aérienne institué par le règlement (CEE) n° 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<sup>(3)</sup>.

- (5) 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 (OACI) dans le cadre du programme universel d'évaluation de la surveillance de la sécurité (USOAP) et sur les projets d'assistance technique menés dans les pays visés par le règlement (CE) n° 2111/2005. Il a été informé des demandes d'assistance technique et de coopération accrues afin de développer les capacités administratives et techniques des autorités de l'aviation civile en vue de remédier à tout cas de non-conformité aux normes internationales applicables.

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

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

**Transporteurs aériens de l'Union européenne**

- (8) 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 de l'Union ou d'inspections de normalisation effectuées par l'AESA, ainsi que d'inspections et d'audits effectués dans certaines zones par leurs autorités aéronautiques nationales, certains États membres ont pris des mesures d'exécution forcée et en ont informé la Commission et le comité de la sécurité aérienne. Chypre a décidé de retirer le CTA du transporteur aérien Eurocypria Airlines le 5 août 2011; l'Italie a fait savoir que les licences d'exploitation détenues par les transporteurs aériens Livingston et ItaliAirlines demeuraient suspendues et la France a décidé de retirer le CTA de Blue Line le 6 octobre 2010. La Grèce a décidé de retirer le CTA de First Airways le 21 octobre 2010, de retirer le CTA d'Athens Airways le 20 juillet 2011, de retirer le CTA d'Air Go Airlines le 2 septembre 2011, de retirer le CTA d'Argo Airways le 9 septembre 2011, de limiter la durée de validité de la licence du transporteur aérien Hellenic Imperial Airways à cinq mois, jusqu'au 2 février 2012, en raison de la surveillance renforcée actuelle de ses activités

<sup>(1)</sup> JO L 344 du 27.12.2005, p. 15.<sup>(2)</sup> JO L 143 du 30.4.2004, p. 76.<sup>(3)</sup> JO L 373 du 31.12.1991, p. 4.

aériennes et de ses programmes d'entretien; le Royaume-Uni a confirmé que la surveillance renforcée des transporteurs aériens Jet2.com, Oasis et Titan Airways n'avait pas révélé d'autres problèmes de sécurité; les Pays-Bas ont décidé de suspendre le CTA de Solid-air le 28 septembre et celui d'Amsterdam Airlines le 4 novembre 2011; l'Allemagne a décidé de retirer le CTA de ACH Hamburg GmbH le 29 juin 2011. En outre, dans l'attente du renforcement annoncé de l'effectif de la LBA en 2012, les autorités compétentes de l'Allemagne continueront de faire porter leurs activités de surveillance essentiellement sur les transporteurs aériens présentant plus de risques; le Portugal a signalé que le CTA du transporteur aérien Luzair avait expiré le 19 septembre 2011 et que cette compagnie avait demandé une nouvelle certification et enfin que, la surveillance renforcée de White Airways n'ayant pas révélé de problème de sécurité, cette compagnie avait été de nouveau placée sous un régime de surveillance normal; enfin, la Suède a décidé de suspendre le 16 septembre 2011 le CTA du transporteur Flyg Centrum AB, et les compagnies Nova Air et AirSweden Aviation AB ont soumis pour examen aux autorités compétentes suédoises des plans de mesures correctives; dans l'attente de cet examen, les deux compagnies continuent de faire l'objet d'une surveillance renforcée.

#### *Transporteurs aériens d'Espagne*

- (9) À la suite de l'adoption du règlement d'exécution (UE) n° 390/2011 de la Commission du 19 avril 2011 <sup>(1)</sup>, l'AESA a procédé à deux analyses régulières des données relatives aux inspections SAFA, dont il ressort qu'un nombre élevé de transporteurs aériens titulaires d'une licence en Espagne continuent d'enregistrer des résultats excédant un manquement majeur par inspection SAFA. En conséquence, la Commission a poursuivi ses discussions officielles avec les autorités compétentes espagnoles (AESA), entamées le 14 mars 2011.
- (10) Lors d'une réunion organisée le 19 octobre 2011, les autorités compétentes de l'Espagne ont informé la Commission des mesures qui avaient été prises jusqu'à cette date pour apporter une solution durable aux problèmes de sécurité constatés chez les transporteurs aériens espagnols. Elles ont notamment informé la Commission que le CTA du transporteur aérien Flightline avait été renouvelé, la compagnie ayant pris des mesures correctives, mais que les avions de type Metro III en restaient exclus. Dans le cas du transporteur aérien Zorex S.A, les autorités compétentes espagnoles avaient infligé une suspension et pris des mesures provisoires empêchant son exploitation en mai 2011. La compagnie ayant pris des mesures correctives, ces sanctions ont été levées. De nouveaux éléments indiquant toutefois que le transporteur aérien ne remédiait pas de façon satisfaisante à ses problèmes de sécurité, une nouvelle procédure de suspension a été entamée le 7 octobre 2011. En ce qui concerne le transporteur aérien Alba Star, les autorités compétentes espagnoles avaient déjà relevé des problèmes quant à ses performances en matière de sécurité et renforçaient leur surveillance. Se

fondant sur leurs propres audits et inspections, elles avaient établi que les autres transporteurs aériens espagnols ayant présenté de mauvais résultats lors des inspections SAFA ne présentaient pas de risques de sécurité immédiats mais resteraient soumis à une surveillance renforcée.

- (11) Elles ont également communiqué que les CTA de Baleares Link Express et Eurocontinental avaient été retirés le 27 juin 2011.
- (12) Lors de la réunion du comité de la sécurité aérienne, elles ont indiqué qu'elles avaient pris de nouvelles mesures. Elles ont aussi indiqué que le CTA de Zorex S.A avait été suspendu le 7 novembre 2011, que le transporteur aérien Alba Star avait fait l'objet d'inspections spécifiques le 24 octobre 2011 lors desquelles aucun écart notable n'avait été décelé, et qu'aucun manquement n'avait été constaté lors des deux dernières inspections SAFA. En outre, ont-elles signalé, les inspections du transporteur aérien IMD Airways S.L. effectuées les 20 et 24 octobre et 3 et 4 novembre 2011 n'ont pas mis à jour de manquements notables.
- (13) Compte tenu des efforts déployés par les autorités compétentes espagnoles pour remédier aux manquements en matière de sécurité décelés à l'égard des transporteurs aériens espagnols, il est estimé qu'elles exercent actuellement un contrôle suffisant sur les activités de ces transporteurs aériens pour prévenir tout risque important pour la sécurité et que, par conséquent, aucune mesure supplémentaire ne s'impose. Dans l'intervalle, la Commission, en coopération avec l'Agence européenne de la sécurité aérienne, continuera à suivre les performances des transporteurs aériens espagnols en matière de sécurité.

#### **Transporteurs aériens d'Albanie**

- (14) L'OACI a soumis l'Albanie à un audit de sécurité approfondi dans le cadre de son programme universel d'évaluation de la surveillance de la sécurité (USOAP) en décembre 2009. Cet audit a fait état de nombreux manquements graves en ce qui concerne la capacité des autorités compétentes de l'Albanie d'assumer leurs responsabilités en matière de surveillance de la sécurité aérienne. Au moment de la publication du rapport final relatif à cet audit, l'OACI considérait que plus de 59 % de ses normes n'étaient pas mises en œuvre de manière effective. Sur certains points cruciaux, comme la résolution des problèmes de sécurité, plus de 80 % des normes de l'OACI n'étaient pas appliquées de manière effective. De plus, les autorités compétentes de l'Albanie n'ont pas proposé de plans de mesures correctives adéquats, comme en atteste le fait que l'OACI n'a pas jugé acceptables plus de 90 % des mesures correctives qui lui ont été soumises par ces autorités en août 2010 dans les domaines de la législation, de l'organisation, de l'octroi des licences, des opérations, de la navigabilité et des enquêtes relatives aux accidents/incidents. Enfin, les autorités compétentes de l'Albanie n'ont pas notifié la mise en œuvre des plans de mesures correctives précités.

<sup>(1)</sup> JO L 104 du 20.4.2011, p. 10.

- (15) L'AESA a effectué une inspection de normalisation approfondie en Albanie en janvier 2010. Le rapport final de cette inspection a révélé des manquements graves dans tous les domaines ayant fait l'objet de l'audit, et auxquels il faut remédier sans délai. L'AESA a cependant fait savoir que les autorités compétentes de l'Albanie (ACAA) avaient présenté un plan d'action global jugé acceptable et adopté le 29 avril 2010, ainsi qu'une série de mesures correctives à mettre en œuvre progressivement jusqu'à la fin de 2011, comprenant des mesures immédiates destinées à remédier aux manquements en matière de sécurité. Après avoir été entendues par le comité de la sécurité aérienne lors de ses réunions de mars <sup>(1)</sup> et juin 2010 <sup>(2)</sup>, les autorités compétentes de l'Albanie ont été invitées à prendre les mesures qui s'imposent pour continuer à mettre en œuvre efficacement et rapidement les plans d'action établis avec l'AESA, en accordant la priorité à la résolution des manquements constatés qui pourraient poser des problèmes de sécurité s'ils ne sont pas corrigés à brève échéance. Il était notamment considéré comme primordial d'accélérer le renforcement des capacités de l'autorité et d'assurer la surveillance en matière de sécurité de tous les transporteurs aériens certifiés en Albanie conformément aux règles de sécurité applicables et à prendre des mesures d'exécution forcée, le cas échéant.
- (16) L'AESA a poursuivi activement ses consultations avec les autorités albanaises compétentes afin d'assurer le suivi des plans de mesures correctives présentés par ces autorités dans le but de remédier aux manquements graves décelés par elle lors de l'inspection de normalisation approfondie menée en Albanie en janvier 2010. À cette fin, l'AESA a effectué en juillet 2011 des inspections de suivi dans les domaines de la navigabilité et des opérations aériennes. Les rapports finals de ces inspections, respectivement notifiés à l'ACAA le 10 août et le 2 septembre 2011, révèlent non seulement que les plans de mesures correctives adoptés n'ont pas été mis en œuvre en temps utile, mais également que de nouveaux manquements ont été signalés. En ce qui concerne la navigabilité, l'AESA conclut que les autorités compétentes de l'Albanie n'ont pas correctement remédié à trois défauts de conformité établis à la suite de l'inspection de janvier 2010 et que trois autres cas de non-conformité n'ont pas trouvé de solution satisfaisante, en dépit des déclarations antérieures des autorités albanaises compétentes, l'AESA estimant que quatre de ces manquements affectent la sécurité <sup>(3)</sup>. Aussi, l'ACAA n'est pas en mesure d'assumer ses responsabilités en matière de surveillance de la navigabilité, faute d'avoir engagé du personnel qualifié à cette fin, tandis que les contrats précédemment conclus avec du personnel extérieur pour pallier cette situation ont expiré en janvier 2011. Par conséquent, ni la législation albanaise en vigueur en matière de navigabilité ni les titulaires de certificat ne faisaient l'objet d'une surveillance au moment de l'inspection. En ce qui concerne les opérations aériennes, l'AESA conclut que les autorités compétentes de l'Albanie n'ont pas correctement remédié à quatre défauts de conformité établis à la suite de l'inspection de janvier 2010 et que deux autres cas de non-conformité n'ont pas trouvé de solution satisfaisante, en dépit des déclarations antérieures des autorités albanaises compétentes, l'AESA estimant que cinq de ces manquements affectent la sécurité <sup>(4)</sup>. Aussi, les autorités albanaises compétentes ne sont pas en mesure d'assumer efficacement leurs responsabilités en matière de surveillance des opérations aériennes, faute d'avoir engagé suffisamment de personnel qualifié à cette fin, tandis que les contrats précédemment conclus avec du personnel extérieur pour pallier cette situation ont été interrompus. Par conséquent, la mise en œuvre de la législation albanaise en vigueur sur les opérations aériennes et la surveillance des titulaires de certificat ne sont pas rigoureuses, et beaucoup d'éléments essentiels pour la sécurité échappent à la surveillance.
- (17) Les autorités italiennes compétentes, qui avaient lancé un vaste projet de jumelage avec les autorités albanaises compétentes en septembre 2010, ont fait savoir que ces dernières ont à ce jour peu utilisé l'aide proposée pour renforcer leurs capacités techniques et administratives parce qu'elles manquent de personnel compétent à cette fin.
- (18) Compte tenu de ce qui précède, la Commission a poursuivi activement ses consultations avec l'ACAA et demandé que des informations sur la surveillance en matière de sécurité exercée à l'égard des transporteurs aériens titulaires d'une licence en Albanie lui soient transmises par écrit avant le 11 octobre 2011. D'autres consultations ont eu lieu le 21 octobre 2011 avec les autorités compétentes de la France et de l'Italie, avec l'appui de l'AESA. Invitée à présenter ses observations au comité de la sécurité aérienne, l'ACAA a été entendue le 9 novembre 2011. L'ACAA n'a pas fourni d'informations supplémentaires concernant les mesures prises pour remédier aux défaillances constatées par l'OACI, ni d'éléments indiquant que tous les manquements décelés par l'AESA lors de ses inspections de normalisation avaient été corrigés en temps voulu ou avaient fait l'objet de mesures correctives jugées acceptables par l'AESA. L'AESA a confirmé que seul un petit nombre de mesures avait été jugé acceptable, et uniquement dans le domaine des opérations. Les autorités compétentes d'Albanie ont confirmé qu'elles ne disposaient d'aucun inspecteur qualifié et qu'elles continuaient de confier uniquement à trois consultants extérieurs, travaillant à temps partiel sur la base de contrats de courte durée (jusqu'en décembre 2011), la charge d'assumer pour leur compte leurs responsabilités en matière de surveillance. L'ACAA n'a toutefois pas apporté la preuve d'une surveillance continue, ni de l'absence de conflit d'intérêts pour les agents sous contrat. L'ACAA n'a pas non plus fourni d'informations concernant l'ampleur des activités de surveillance exercées dans le domaine de la navigabilité et a admis que la surveillance

<sup>(1)</sup> Considérants (55) à (58) du règlement (UE) n° 273/2010 du 30 mars 2010, JO L 84 du 31.3.2010, p. 30.

<sup>(2)</sup> Considérants (24) à (30) du règlement (CE) n° 590/2010 du 5 juillet 2010, JO L 170 du 6.7.2010, p. 9.

<sup>(3)</sup> Inspection de normalisation de l'AESA AIR.AL.06.2011, 6 défauts de conformité non résolus enregistrés sous les références AL#10418(d), 10419(d), 10423(c), 10426(c), 10427(d), 10428(d).

<sup>(4)</sup> Inspection de normalisation de l'AESA OPS.AL.06.2011, 4 défauts de conformité non résolus enregistrés sous la référence F3(d) en ce qui concerne les programmes de formation, F4(d) en ce qui concerne le manuel des procédures d'inspection, F7(c) en ce qui concerne le SSP?, F9(d) en ce qui concerne la surveillance continue.

en matière de sécurité n'avait pu être exercée durant plusieurs mois en 2010/2011 en raison de problèmes touchant les contrats de consultance.

- (19) Les autorités compétentes d'Albanie ont cependant déclaré que la loi portant création de l'ACAA avait été modifiée le 10 novembre 2011 afin d'accorder à cette autorité une plus grande autonomie financière et de meilleures conditions de recrutement du personnel et que, par suite de cela, un appel d'offres international pour la fourniture d'une assistance technique pendant cinq ans avait été organisé, avec comme perspective la conclusion de contrats au début de 2012. Elles ont reconnu que le recours à du personnel extérieur sous contrat ne supprimait pas le besoin de recruter des inspecteurs qualifiés travaillant à plein temps pour le compte de l'autorité, afin de permettre à cette dernière d'exercer ses fonctions de surveillance en matière de sécurité; elles se sont engagées à procéder à un tel recrutement dès que cela serait possible dans la pratique.
- (20) Invité à présenter ses observations au comité de la sécurité aérienne, le transporteur aérien Albanian Airlines certifié en Albanie a été entendu le 9 novembre 2011 en présence de l'ACAA. Si le CTA a été étendu le 17 juin 2011 pour permettre l'ajout d'un troisième appareil de type BAE-146 immatriculé ZA-MAN, rien n'indique que des vérifications ont été effectuées par les autorités compétentes d'Albanie préalablement à la délivrance du certificat de navigabilité et à l'ajout d'un appareil sur le CTA. En outre, bien que les autorités compétentes d'Albanie aient renouvelé le CTA le 27 juillet 2011, aucun élément attestant que les vérifications préalables au renouvellement avaient été effectuées dans le domaine de la navigabilité n'a pu être apporté et en ce qui concerne les opérations, ces vérifications ont aussi été limitées. Bien que Albanian Airlines ait mis en place un système de gestion de la qualité qui fonctionne, rien n'indique que toutes les défaillances constatées par l'ACAA et l'AESA en 2011 aient été corrigées en temps voulu, en particulier celles relatives au manuel d'exploitation et à la formation du personnel navigant. Le 10 novembre, l'ACAA a signalé le retrait avec effet immédiat du CTA du transporteur aérien Albanian Airlines et fourni des preuves écrites à l'appui. Le comité de la sécurité aérienne a pris note de cette décision des autorités compétentes d'Albanie.
- (21) Invité à présenter ses observations au comité de la sécurité aérienne, le transporteur aérien Belle Air certifié en Albanie a été entendu le 9 novembre 2011 en présence de l'ACAA. Belle Air a indiqué que, sur les cinq appareils exploités, un seul, de type Boeing DC-9-82, est immatriculé en Albanie, tandis que les autres, de type Airbus A318/319/320/321 et ATR72 sont immatriculés en France sous les numéros F-ORAA, F-ORAD, F-ORAE et F-ORAG. Belle Air a démontré que les aéronefs immatriculés en France étaient gérés par un organisme chargé du maintien de la navigabilité travaillant sous contrat et agréé par les autorités françaises, qui ont confirmé qu'elles demeuraient responsables de la navigabilité et des licences des équipages correspondants dans le cadre de leur mission de surveillance en matière de sécurité. Belle Air a également démontré avoir mis en place des procédures de contrôle interne de ses activités, notamment dans le cadre de systèmes de gestion de la sécurité et de la qualité. Le 10 novembre 2011, l'ACAA a indiqué, preuves écrites à l'appui, qu'elle avait procédé au retrait avec effet immédiat, assorti d'une immobilisation au sol, du certificat de navigabilité de l'appareil immatriculé ZA-ARD exploité jusqu'à cette date par Belle Air, et ce jusqu'à ce que la procédure de certification de cet appareil soit achevée. Le comité de la sécurité aérienne a pris note de cette décision des autorités compétentes d'Albanie.
- (22) La Commission et le comité de la sécurité aérienne saluent les efforts déployés pour réformer le système de l'aviation civile en Albanie, notamment la mise en place d'un nouveau cadre législatif conforme aux normes de sécurité internationales et européennes, les efforts de correction des défaillances en matière de sécurité signalées par l'OACI et l'AESA et celles constatées lors des discussions, ainsi que les sanctions adoptées par l'ACAA et l'engagement de recruter sans délai des inspecteurs qualifiés sur une base permanente.
- (23) Par ailleurs, l'ACAA a officiellement sollicité l'assistance des autorités italiennes compétentes, dans le cadre d'un accord de coopération existant entre ces autorités, afin de renforcer ses capacités administratives et techniques en matière de surveillance de la sécurité, notamment dans le domaine des opérations aériennes. Les autorités italiennes compétentes ont informé le comité de la sécurité aérienne qu'elles sont disposées à mettre en place ce programme sans délai, de manière à permettre à l'ACAA d'exercer une surveillance efficace des transporteurs aériens relevant de son autorité réglementaire jusqu'à ce qu'elle dispose du personnel qualifié nécessaire pour assurer cette tâche d'une manière indépendante.
- (24) Dans ces conditions, il est estimé que, sur la base des critères communs, aucune mesure supplémentaire ne s'impose à ce stade. Les États membres contrôleront toutefois le respect effectif des normes de sécurité applicables en accordant la priorité aux inspections au sol à effectuer sur les aéronefs des transporteurs aériens certifiés en Albanie en vertu du règlement (CE) n° 351/2008.
- (25) La Commission et le comité de la sécurité aérienne encouragent l'Albanie à réaliser des progrès décisifs dans le renforcement des capacités techniques et administratives de l'ACAA et invitent l'ACAA à coopérer pleinement et en toute transparence avec l'OACI et l'AESA afin de démontrer l'existence de progrès rapides et substantiels dans la mise en œuvre de plans de mesures correctives adéquats pour remédier à tous les manquements décelés. La Commission et le comité de la sécurité aérienne réexamineront la situation en temps opportun.

#### TAAG Angolan Airlines

- (26) Conformément au règlement (CE) n° 273/2010<sup>(1)</sup>, la compagnie TAAG Angolan Airlines certifiée en Angola n'a l'autorisation d'exercer ses activités dans l'UE qu'avec quatre aéronefs de type Boeing 737-700 immatriculés D2-TBF, D2-TBG, D2-TBH et D2-TBJ et avec trois appareils de type Boeing 777-200 immatriculés D2-TED, D2-TEE et D2-TEF. TAAG a fait savoir qu'à la suite du

<sup>(1)</sup> Règlement (CE) n° 273/2010 de la Commission du 30 mars 2010, JO L 84 du 31.3.2010, p. 25. Voir notamment les points (59) à (68).

renouvellement de sa flotte, l'exploitation des appareils de type Boeing B747 a été complètement arrêtée et que ceux-ci ont été remplacés en juin/juillet 2011 par deux appareils de type Boeing 777-300 immatriculés D2-TEG et D2-TEH; TAAG a demandé l'autorisation d'exploiter ces appareils aussi dans l'UE.

- (27) La compagnie TAAG Angolan Airlines a soumis des contributions écrites et a été entendue par le comité de la sécurité aérienne le 9 novembre 2011. Elle a démontré son aptitude à assurer la sécurité, la sûreté et la ponctualité de l'exploitation des aéronefs de type Boeing B777-200 et 777-300.
- (28) Les autorités compétentes de l'Angola (INAVIC) ont confirmé au comité de la sécurité aérienne, justificatifs à l'appui, que l'extension de la flotte de TAAG aux appareils de type B777-300 a été dûment approuvée; l'INAVIC a également indiqué que le transporteur aérien fait l'objet d'une surveillance continue et qu'aucun problème de sécurité n'a été constaté à l'occasion de cette surveillance. Quant aux incidents survenus en décembre 2010 à Lisbonne et Luanda, les enquêtes en cours par les autorités compétentes n'ont pas révélé de manquements de la part de TAAG en ce qui concerne les opérations ou l'entretien et n'ont pas donné lieu à des recommandations particulières à la compagnie.
- (29) Les autorités compétentes du Portugal ont fait savoir qu'aucun problème de sécurité n'avait été constaté lors des inspections au sol effectuées au Portugal sur les aéronefs exploités par TAAG.
- (30) Sur la base des critères communs, il est estimé que le transporteur aérien TAAG devrait être autorisé à exploiter à destination de l'UE les deux appareils supplémentaires de type Boeing B777-300ER immatriculés D2-TEG et D2-TEH, qui devraient dès lors être ajoutés à la liste de l'annexe B. Les activités de ce transporteur à destination de l'Union européenne restent soumises à un contrôle adéquat quant au respect effectif des normes de sécurité applicables en hiérarchisant les inspections au sol à effectuer sur les aéronefs de ce transporteur aérien en vertu du règlement (CE) n° 351/2008.

#### Al Wafeer Air

- (31) À la suite de l'analyse, par l'AESA, des résultats d'inspections au sol effectuées au titre du programme SAFA <sup>(1)</sup> sur des aéronefs exploités dans l'UE par le transporteur aérien Al Wafeer Air certifié en Arabie saoudite, lesquelles ont révélé de graves situations répétées de non-conformité aux normes internationales de sécurité, la Commission a entamé le 5 août 2011 des discussions officielles avec les autorités compétentes de l'Arabie saoudite. Celles-ci ont fait savoir le 14 septembre que le CTA d'Al Wafeer Air avait été suspendu et ont donné l'assurance que ce transporteur ne serait pas autorisé à reprendre ses activités sans garantie que les manquements constatés au cours des inspections SAFA ont été résolus.

La Commission poursuivra ses consultations avec les autorités compétentes de l'Arabie saoudite pour assurer le suivi de ce dossier.

#### Pakistan International Airways

- (32) La Commission a procédé à des consultations avec les autorités compétentes du Pakistan le 8 septembre 2011 afin de remédier aux manquements constatés dans le domaine de la navigabilité à l'occasion de nombreuses inspections au sol <sup>(2)</sup> effectuées sur des aéronefs exploités par Pakistan International Airways PIA à destination de l'Union depuis septembre 2010. Ces consultations ont été lancées à la suite d'une analyse de ces inspections SAFA par l'AESA, et notamment d'une inspection SAFA effectuée par les autorités compétentes de la France <sup>(3)</sup> sur un appareil de type Airbus A310 immatriculé AP-BGO, à l'issue de laquelle l'appareil a dû être convoyé à vide vers le Pakistan pour y faire l'objet de mesures correctives en matière d'entretien.
- (33) Dans leur réponse du 17 septembre 2011, les autorités compétentes du Pakistan (PCAA) ont communiqué des informations concernant les mesures qu'elles ont prises pour remédier aux cas de non-conformité relevés. Dans cette réponse figuraient notamment des informations sur un plan de mesures correctives produit par PIA, présentant 15 mesures précises que le transporteur aérien prévoyait de prendre et dont la plupart devaient être achevées au plus tard le 30 octobre 2011.
- (34) Le 31 octobre 2011, les autorités compétentes du Pakistan ont informé la Commission des progrès accomplis par PIA dans la mise en œuvre de son plan de mesures correctives et des actions qu'elles ont réalisées. Sur les quinze actions prévues par le plan de mesures correctives de PIA, huit étaient achevées et les autres devaient être terminées au plus tard le 15 décembre 2011. Les autorités pakistanaises compétentes avaient déposé un plan en treize points sur la culture de sécurité de PIA, l'état de navigabilité de ses appareils et les actions destinées à apporter des améliorations systémiques à la compagnie aérienne.
- (35) Les États membres encouragent la Commission à poursuivre ses consultations avec les autorités pakistanaises compétentes et avec le transporteur aérien en vue de garantir la viabilité à long terme des mesures correctives éventuelles. À cette fin, les États membres continueront de contrôler le respect effectif des normes de sécurité applicables en accordant la priorité aux inspections au

<sup>(1)</sup> DGAC/F-2010-2383, DGAC/F-2010-2540, DGAC/F-2010-2298, CAA-UK-2010-0993.

<sup>(2)</sup> AESA-E-2010-632, AESA-E-2011-361, AESA-E-2011-361, AESA-E-2011-455, AESA-E-2011-581, AESA-E-2011-701, CAA-N-2010-102, CAA-N-2010-119, CAA-N-2010-120, CAA-N-2011-5, CAA-N-2011-24, CAA-N-2011-38, CAA-UK-2010-918, CAA-UK-2010-958, CAA-UK-2010-1083, CAA-UK-2011-114, CAA-UK-2011-185, CAA-UK-2011-187, CAA-UK-2011-326, CAA-UK-2011-398, CAA-UK-2011-664, CAA-UK-2011-751, CAADK-2010-62, DGAC/F-2010-2034, DGAC/F-2010-2214, DGAC/F-2010-2518, DGAC/F-2010-2639, DGAC/F-2011-376, DGAC/F-2011-608, DGAC/F-2011-878, DGAC/F-2011-1138, DGAC/F-2011-1370, DGAC/F-2011-1560, DGAC/F-2011-1777, DGAC/F-2011-1811, DGAC/F-2011-2084, ENAC-IT-2011-219, ENAC-IT-2011-569, LBA/D-2010-1573, LBA/D-2011-534, LBA/D-2011-721, LBA/D-2011-1003.

<sup>(3)</sup> DGAC/F-2011-1811.

sol à effectuer sur les aéronefs de ce transporteur en vertu du règlement (CE) n° 351/2008 de manière à confirmer ou non l'efficacité des mesures correctives de PIA. Dans l'hypothèse où ces inspections révéleraient que les mesures prises par PIA n'ont pas résolu les problèmes de sécurité, la Commission se verrait dans l'obligation d'agir pour préserver la sécurité.

### Transporteurs aériens de la Fédération de Russie

- (36) À la suite de deux nouvelles analyses régulières, par l'AESA, des données relatives aux inspections SAFA dont il ressort que plusieurs transporteurs aériens titulaires d'une licence dans la Fédération de Russie continuent d'enregistrer des résultats excédant un manquement majeur par inspection SAFA, outre le fait que certains de ces transporteurs aériens ont également connu des accidents mortels en 2011, la Commission a procédé à des consultations avec les autorités compétentes de la Fédération de Russie (FATA) en marge du sommet de l'aviation UE-Russie organisé à Saint-Petersbourg les 12 et 13 octobre 2011.
- (37) Afin d'obtenir des informations détaillées sur les performances en matière de sécurité des transporteurs aériens exploitant des liaisons à destination de l'Union et sur la sécurité d'exploitation de certains types d'aéronefs impliqués dans les accidents mortels qu'ont connus des transporteurs aériens russes dans la Fédération de Russie en 2010 et 2011, de nouvelles consultations ont eu lieu avec ces autorités le 27 octobre. Au cours de ces mêmes consultations, deux transporteurs aériens certifiés par ces autorités, à savoir VIM AVIA (VIM AIRLINES) et TATARSTAN AIRLINES, ont été entendus par la Commission, l'AESA, Eurocontrol et un État membre.
- (38) Au cours de ces consultations, les autorités compétentes de la Fédération de Russie ont fait savoir que certains types d'aéronefs (Tupolev TU-134, TU-154B-2 et TU-154M) exploités par certains transporteurs aériens russes faisaient l'objet de diverses mesures quant au maintien de leur navigabilité et aux informations obligatoires sur la navigabilité des équipements installés sur ces appareils, ainsi qu'à leurs procédures d'exploitation. Elles ont également informé la Commission que certains équipements obligatoires pour assurer des vols internationaux (GPWS et TAWS) ont été rendus obligatoires pour les vols intérieurs au sein de la Fédération de Russie à compter du 1<sup>er</sup> janvier 2012.
- (39) Lors de la réunion du comité de la sécurité aérienne du 8 novembre 2011, les autorités compétentes de la Fédération de Russie ont fait savoir que les sanctions suivantes avaient été prises à l'encontre de transporteurs aériens relevant de leur autorité réglementaire:
- (a) retrait du CTA pour les 12 transporteurs aériens suivants assurant des services de transport aérien à vocation commerciale à destination de l'Union:
- 2nd Aviation Unit Sverdlovsk (identifiant OACI: UKU) retiré le 2.3.2011, MOSKVA (identifiant OACI: MOA) retiré le 23.3.2011, AVIAL NB (identifiant OACI: NVI) retiré le 15.7.2011, AVIAENERGO (identifiant OACI: ERG) retiré le 18.7.2011, CONTINENT (identifiant OACI: CNE) retiré le 2.8.2011 compte tenu des déclarations des transporteurs concernés;
  - RUSAIR (identifiant OACI: CGI) retiré le 13.7.2011 sur la base de faits faisant suite à l'accident qu'a subi le 20.6.2011 l'appareil de type TU-134 exploité par ce transporteur aérien;
  - YAK SERVICE (identifiant OACI: AKY) retiré le 23.9.2011 sur la base de faits faisant suite à l'accident qu'a subi le 7 septembre 2011 l'appareil de type YAK-42 exploité par ce transporteur aérien et des résultats d'une inspection effectuée le 22.9.2011 sur ce transporteur aérien par les autorités compétentes de la Fédération de Russie;
  - AEROSTARZ (identifiant OACI: ASE) retiré le 28.10.2011, AVIANOVA (identifiant OACI: VNV) retiré le 10.10.2011, KAVMINVODYAVIA (identifiant OACI: MVD) retiré le 27.9.2011 sur la base des résultats d'inspections effectuées respectivement les 20.10.2011, 4.10.2011 et 27.9.2011 sur ces transporteurs aériens par les autorités compétentes de la Fédération de Russie;
  - SKY EXPRESS (identifiant OACI: SXR) retiré le 31.10.2011 sur la base d'indicateurs industriels, de la situation financière du transporteur aérien et des résultats d'une inspection effectuée le 6.10.2011 sur ce transporteur aérien par les autorités compétentes de la Fédération de Russie;
  - AERORENT (identifiant OACI: NRO) retiré le 7.11.2011 pour non-respect des exigences de certification et sur la base des résultats de l'inspection effectuée le 27.9.2011 par les autorités compétentes de la Fédération de Russie;
- (b) modification du CTA pour les 6 transporteurs aériens suivants assurant des services de transport aérien à vocation commerciale à destination de l'Union, pour lesquels des restrictions d'exploitation ont été imposées par décision des autorités compétentes de la Fédération de Russie du 2 novembre 2011:
- AVIASTAR-TU, UTAIR-CARGO, TATARSTAN AIRLINES, DAGHESTAN, YAKUTIA et VIM AVIA (VIM AIRLINES).
- (40) En ce qui concerne les performances de certains transporteurs (Yakutia et Tatarstan Airlines) dont les activités font l'objet d'une surveillance continue depuis 2007 et qui avaient été entendus par la Commission et les membres du comité de la sécurité aérienne en avril 2008, la Commission a attiré l'attention des autorités compétentes de la Fédération de Russie sur les résultats de l'analyse réalisée par l'AESA à la suite des inspections au sol effectuées au titre du programme SAFA, dont il ressort que certaines lacunes dans le domaine de la navigabilité et des opérations n'ont pas été prises en charge efficacement par les mesures correctives mises en place jusque là. Les autorités compétentes de la Fédération de Russie ont indiqué avoir demandé aux autorités régionales compétentes chargées de la surveillance de ces

transporteurs aériens d'enquêter sur les résultats des inspections SAFA et de veiller à ce que ces transporteurs aériens mettent œuvre les mesures correctives nécessaires pour pallier les manquements détectés.

- (41) Les deux transporteurs aériens ont été entendus le 8 novembre 2011 par le comité de la sécurité aérienne, auquel ils ont présenté des observations dont il ressort qu'ils ont remédié aux manquements détectés précédemment à l'occasion d'inspections au sol SAFA. Les deux transporteurs ont affirmé avoir mis fin à leurs activités à destination de l'Union à la suite de la décision des autorités russes compétentes du 2 novembre 2011.
- (42) En ce qui concerne le transporteur aérien VIM AVIA (VIM AIRLINES), la Commission a attiré l'attention des autorités compétentes de la Fédération de Russie sur deux problèmes suscitant des craintes quant au respect effectif, par ce transporteur, des normes de sécurité applicables. Il s'agit, d'une part, d'une correspondance adressée par les autorités compétentes de la France aux autorités russes compétentes à la suite d'une inspection effectuée dans un aéroport français<sup>(1)</sup>, au cours de laquelle ont été constatés de nombreux manquements importants et graves affectant la sécurité des opérations et donnant lieu à une immobilisation au sol de l'appareil et à l'imposition par lesdites autorités d'une restriction pour le vol retour (vol de convoi) et, d'autre part, du retrait, le 24 mai 2011, de l'agrément de maintenance délivré à ce transporteur aérien par l'AESA (AESA 145.0410) à la suite de sa suspension, le 24 septembre 2010, au motif que VIM AVIA (VIM AIRLINES) avait manqué à l'obligation d'apporter une solution adéquate aux lacunes relevées conformément à la législation applicable<sup>(2)</sup>. Les manquements non résolus qui ont conduit au retrait de l'agrément de maintenance comprenaient des lacunes persistantes dans le domaine de la navigabilité soulevées à l'occasion de plusieurs inspections SAFA dans des aéroports de l'Union<sup>(3)</sup>, notamment l'existence de défauts ou de dommages non détectés, de défauts ou de dommages connus mais non pris en charge et de dommages ou de défauts excédant les limites acceptables en matière de maintenance.
- (43) Lors de son exposé au comité de la sécurité aérienne, le transporteur aérien VIM AVIA (VIM AIRLINES) n'a pas montré qu'il disposait d'un système de gestion de la sécurité en état de fonctionnement qui garantisse qu'il est en mesure de détecter, d'évaluer, de gérer et de

maîtriser correctement les risques dans des conditions satisfaisantes pour exercer ses activités en toute sécurité. VIM AVIA (VIM AIRLINES) a affirmé avoir mis fin à ses activités à destination de l'Union à la suite de la décision des autorités russes compétentes du 2 novembre 2011.

- (44) À la suite d'informations communiquées par Eurocontrol, le comité de la sécurité aérienne a appris qu'en réalité les trois transporteurs aériens, à savoir VIM AVIA (VIM AIRLINES), YAKUTIA et TATARSTAN AIRLINES, ont encore effectué plusieurs vols à destination de l'UE après le 2 novembre 2011. Le comité de la sécurité aérienne a également été informé qu'un transporteur aérien (AERO RENT) dont le CTA avait été retiré par les autorités russes compétentes a effectué des vols commerciaux au départ de l'UE après la date de la décision de retrait.
- (45) Compte tenu de ces informations, la Commission s'est vue dans l'obligation de réclamer d'urgence des explications aux autorités compétentes de la Fédération de Russie afin de s'assurer que les diverses sanctions (retraits de CTA et restrictions d'exploitation) prises à l'encontre de transporteurs aériens russes étaient respectées dans les faits.
- (46) Au vu des éléments présentés par ce transporteur aérien et de son exposé au comité de la sécurité aérienne, ledit comité et la Commission ont émis des doutes quant à la capacité de VIM AVIA (VIM AIRLINES) de reprendre ses activités à destination de l'Union européenne, sauf à recevoir la preuve, justificatifs à l'appui, qu'il a pleinement mis en œuvre les mesures correctives nécessaires pour remédier durablement aux manquements constatés à la fois lors des inspections SAFA et des activités de surveillance continue des autorités russes compétentes.
- (47) La Commission a demandé le 10 novembre 2011 des informations aux autorités compétentes de la Fédération de Russie afin d'obtenir la garantie, pour le 14 novembre 2011, que les activités des transporteurs aériens concernés à destination de l'Union étaient soumises à des restrictions effectives en attendant qu'ils démontrent avoir apporté une solution satisfaisante et durable à tous les manquements constatés à la fois lors des inspections SAFA et des activités de surveillance continue des autorités russes compétentes. Le 14 novembre, ces dernières ont soumis des éléments confirmant, justificatifs à l'appui, que les activités du transporteur aérien VIM AVIA (VIM AIRLINES) resteront soumises à des restrictions jusqu'au 1<sup>er</sup> avril 2012 et que les activités des cinq autres transporteurs aériens russes feront l'objet de restrictions jusqu'à ce qu'ils aient démontré aux autorités russes compétentes qu'ils ont apporté une solution effective à tous les problèmes de sécurité soulevés à l'occasion des inspections au sol SAFA. Les autorités russes compétentes ont également confirmé qu'elles prennent les mesures qui s'imposent pour que tous les transporteurs aériens soumis à des restrictions d'exploitation respectent dans les faits les décisions qu'elles ont prises.

<sup>(1)</sup> DGAC/F-2011-2145.

<sup>(2)</sup> Règlement (CE) n° 2042/2003 de la Commission, JO L 315 du 28.11.2003, p. 1.

<sup>(3)</sup> SDAT-2011-0058; ENAC-IT-2011-0027; ENAC-IT-2011-0180; SCCA-2010-0002; GDCA-2010-0028; AESA-E-2010-0922; CAAHUN-2011-0023; ENAC-IT-2011-0510; AESA-E-2010-0690; ENAC-IT-2010-0649; LBA/D-2011-0594; CAA-NL-2011-0143; DGAC/F-2011-2145; ENAC-IT-2010-0796; CAA-NL-2011-0141; SCCA-2011-0009; CAA-N-2011-0013; ENAC-IT-2011-0020; ENAC-IT-2011-0103; GDCA-2011-0029; SAFA-BUL-2011-0064; SAFA-DGAC/F-2011-0445; SAFA-BUL-2011-0015; HCAAGR-2011-0039; ENAC-IT-2011-0092; LBA/D-2010-1312; BUL-2010-0105; SCCA-2010-0008; CAA-SR-2011-0044; HCAAGR-2010-0397; DGAC/F-2010-2689; HCAAGR-2010-0414.

- (48) Au vu des éléments soumis par les autorités russes compétentes, il est estimé qu'il n'y a pas lieu à ce stade, sur la base des critères communs, de prendre des mesures supplémentaires à l'égard de VIM AVIA (VIM AIRLINES). La Commission réexaminera les performances de ce transporteur aérien lors de la réunion du comité de la sécurité aérienne de mars 2012.
- (49) Le comité de la sécurité aérienne a émis le souhait de poursuivre un dialogue constructif avec les autorités compétentes de la Fédération de Russie sur toutes les questions touchant à la sécurité. La Commission et le comité de la sécurité aérienne surveilleront étroitement les performances des transporteurs aériens dont les autorités russes compétentes ont soumis les activités à destination de l'Union à des restrictions, pour veiller à ce qu'ils ne reprennent leurs activités que lorsqu'ils ont démontré avoir apporté une solution effective à tous les manquements relevés lors des inspections au sol effectuées dans l'UE. La Commission et le comité de la sécurité aérienne poursuivront leurs efforts afin qu'il soit remédié durablement aux défauts de conformité constatés sur le plan de la sécurité lors des inspections au sol SAFA en procédant à de nouvelles consultations techniques avec lesdites autorités compétentes. Dans l'intervalle, les États membres continueront à contrôler le respect effectif par les transporteurs aériens russes des normes de sécurité applicables en accordant la priorité aux inspections au sol à effectuer sur les aéronefs de ces transporteurs aériens en vertu du règlement (CE) n° 351/2008, et la Commission suivra attentivement les mesures prises par ces transporteurs.

#### Jordan Aviation

- (50) Après avoir analysé les résultats des inspections SAFA effectuées sur certains transporteurs aériens certifiés dans le Royaume hachémite de Jordanie depuis 2010, la Commission a entamé des discussions avec les autorités compétentes de l'aviation civile du Royaume hachémite de Jordanie (CARC) le 1<sup>er</sup> septembre 2011 afin de s'assurer que les défaillances constatées sur le plan de la sécurité lors de ces inspections SAFA avaient trouvé une solution durable et que, si ce n'était pas encore le cas, des mesures adéquates avaient été prises pour atténuer les risques décelés en matière de sécurité.
- (51) Dans leur réponse du 19 septembre 2011, les autorités jordaniennes compétentes n'ont pas produit d'éléments permettant d'établir la mise en œuvre effective de mesures correctives et préventives par les transporteurs aériens concernés. De plus, l'absence d'informations sur l'analyse des causes profondes des manquements en matière de sécurité, conjuguée à une détérioration de plus en plus nette des résultats des inspections SAFA observée pour plusieurs transporteurs aériens certifiés dans le Royaume hachémite de Jordanie, a soulevé des questions quant à l'aptitude des autorités compétentes de ce pays à assurer de manière satisfaisante la surveillance continue des transporteurs aériens qu'elle a certifiés.
- (52) La Commission a envoyé de nouvelles demandes d'informations le 6 octobre 2011 et invité les autorités jordaniennes compétentes à une réunion organisée à Bruxelles le 21 octobre 2011 afin d'éclaircir les points ci-dessus. Au cours de cette réunion, les autorités jordaniennes compétentes ont présenté les grandes lignes d'un train de mesures qu'elles ont lancé en septembre 2011 afin de renforcer la surveillance exercée sur les transporteurs aériens certifiés en Jordanie et de veiller à ce que les résultats des inspections au sol effectuées dans le cadre du programme européen SAFA (Safety Assessment of Foreign Aircraft) soient dûment pris en compte dans la surveillance des transporteurs aériens jordaniens, de manière à apporter une solution durable aux défaillances en matière de sécurité constatées lors des inspections. Cette réunion n'a cependant pas permis de jeter un éclairage suffisant sur les performances en matière de sécurité du transporteur aérien Jordan Aviation.
- (53) Dans le cas de Jordan Aviation, les rapports SAFA révèlent des manquements importants dans la gestion de la navigabilité et de l'exploitation des appareils de type Boeing B-767. Ainsi, des manquements graves en matière de navigabilité ayant été constatés à la suite d'une inspection SAFA effectuée sur l'appareil B767 immatriculé JY-JAG en France<sup>(1)</sup>, l'appareil a dû être convoyé à vide pour faire l'objet de mesures correctives en matière d'entretien. Le nombre de manquements décelés lors de chaque inspection SAFA ainsi que la répétition des défaillances sur le plan de la sécurité depuis 2010 indiquent un grave problème de sécurité. Dès lors, les autorités jordaniennes compétentes et la compagnie Jordan Aviation ont été invitées à faire un exposé au comité de la sécurité aérienne en novembre 2011.
- (54) Lors de leur audition par le comité de la sécurité aérienne le 9 novembre 2011, les autorités jordaniennes compétentes et Jordan Aviation ont reconnu les effets positifs des discussions engagées avec la Commission assistée par l'AESA et les États membres. Ces discussions ont donné lieu à l'établissement, par les deux organismes, d'un plan de mesures correctives visant à remédier aux défaillances constatées sur le plan de la sécurité lors des inspections SAFA, ainsi qu'aux faiblesses relevées dans leur mode de fonctionnement interne. Le comité a salué les efforts déployés pour trouver des solutions durables aux défaillances constatées sur le plan de la sécurité et a pris note de l'engagement pris par les autorités jordaniennes compétentes et Jordan Aviation de mettre pleinement en œuvre leur plan tel qu'il a été présenté à l'audition.
- (55) Si le comité se félicite des initiatives encourageantes prises par le transporteur aérien, il a fait part de ses craintes quant à la capacité actuelle de Jordan Aviation d'atténuer les risques de sécurité pour les services commerciaux qu'il assure avec ses appareils de type Boeing B-767. Compte tenu des nombreux manquements répétés qui ont été décelés sur le plan de la sécurité lors des inspections au sol effectuées sur les aéronefs de type Boeing B-767 exploités par Jordan Aviation, compte tenu du fait que la compagnie n'a, à ce jour, pas été suffisamment à même de mettre en œuvre un plan robuste de mesures correctives et préventives, et compte tenu enfin du manque de surveillance appropriée exercée par les autorités jordaniennes compétentes, il est estimé, sur la base des critères communs, que le transporteur aérien Jordan Aviation devrait figurer à l'annexe B et faire l'objet de restrictions d'exploitation excluant tous les appareils de type Boeing B-767. Ce transporteur aérien devrait être autorisé à assurer des vols à destination de

<sup>(1)</sup> DGAC/F-2011-269.

l'Union européenne avec les autres types d'appareils inscrits sur son CTA conformément à l'annexe B.

- (56) Les États membres encouragent la Commission à poursuivre ses discussions avec les autorités compétentes du Royaume hachémite de Jordanie en vue de s'assurer que ces autorités font respecter de manière effective les normes de sécurité internationales et de garantir la viabilité à long terme des mesures correctives et préventives éventuelles mises en œuvre par tous les transporteurs aériens concernés. Dans l'intervalle, les États membres continueront de contrôler le respect effectif des normes de sécurité applicables en accordant la priorité aux inspections au sol à effectuer sur les aéronefs de ce transporteur en vertu du règlement (CE) n° 351/2008.
- (57) La Commission est disposée à appuyer les efforts des autorités jordaniennes compétentes et de Jordan Aviation en effectuant une mission d'évaluation, avec la participation des États membres et de l'AESA, pour faire le point sur les performances de Jordan Aviation en matière de sécurité et sur les progrès accomplis par les autorités jordaniennes compétentes dans le domaine de la surveillance des transporteurs certifiés dans le Royaume hachémite de Jordanie.

#### **Rollins Air**

- (58) La Commission a entamé des discussions officielles avec le transporteur aérien Rollins Air, certifié par les autorités compétentes du Honduras, après que les autorités françaises compétentes l'ont informée de leur décision de ne pas octroyer de droits de trafic à ce transporteur aérien tant qu'il n'aura pas été remédié aux insuffisances en matière de sécurité constatées à l'occasion de l'évaluation technique du questionnaire technique et des informations supplémentaires soumises par Rollins Air aux fins d'obtenir l'autorisation d'atterrir (délivrance d'un rapport type SAFA).
- (59) La compagnie a été invitée à éclaircir les points suivants et à faire un exposé au comité de la sécurité aérienne le 8 novembre 2011: a) éléments attestant qu'un programme d'analyse des données de vol conforme aux règles de l'OACI avait été mis en œuvre, b) éléments attestant que la France, y compris ses territoires d'outre-mer, faisait partie de la zone d'exploitation autorisée de l'aéronef de type L1011-500 immatriculé HR-AVN, telle que définie par son autorité compétente, c) éléments attestant que les pilotes du vol prévu avaient satisfait aux contrôles de compétence requis au cours des 12 mois et d) éléments attestant que les deux membres de l'équipage de conduite prévu par le transporteur aérien avaient l'âge requis selon les critères de l'OACI.
- (60) Ni la compagnie Rollins Air ni les autorités compétentes du Honduras (DGAC) n'étaient présentes à la réunion du comité de la sécurité aérienne. Les autorités compétentes du Honduras ont habilité la représentation diplomatique du Honduras au Royaume de Belgique à informer le comité de la sécurité aérienne de leur position officielle le 9 novembre 2011, à savoir qu'elles ont entamé une procédure visant à annuler l'inscription de l'appareil immatriculé HR-AVN au registre national du Honduras et que la compagnie Rollins Air n'est plus autorisée à exploiter ledit appareil. Rollins Air exploite toutefois

d'autres appareils du même type, et aucune autre information n'a été présentée concernant les points soulevés ci-dessus.

- (61) La Commission a pris en considération le fait que le Honduras est classé dans la catégorie 2 du programme d'évaluation de la sécurité de l'aviation internationale (IASA) de l'Administration fédérale de l'aviation (FAA) des États-Unis, laissant supposer que les autorités compétentes du Honduras présentent des insuffisances systémiques en matière de sécurité les empêchant d'assumer efficacement leurs obligations de certification et de surveillance des transporteurs aériens relevant de leur compétence réglementaire.
- (62) Par conséquent, sur la base des critères communs, il est estimé que Rollins Air devrait figurer à l'annexe A en attendant que soient présentés des éléments attestant que les insuffisances signalées dans le rapport type émanant des autorités compétentes de la France ont été rectifiées.

#### **Transporteurs aériens de la République du Congo**

- (63) Les autorités compétentes de la République du Congo (ANAC) ont fait savoir qu'un nouveau CTA avait été délivré au transporteur aérien Equatorial Congo Airlines S.A. le 23 septembre 2011 et ce, sans démontrer que la certification et la surveillance de ce transporteur aérien respectent pleinement les normes internationales applicables en matière de sécurité. Par conséquent, sur la base des critères communs, il est estimé que le transporteur Equatorial Congo Airlines S.A. devrait également être inscrit dans l'annexe A.

#### **Transporteurs aériens de la République démocratique du Congo**

- (64) Il existe des informations avérées attestant que les autorités compétentes de la République démocratique du Congo (AAC) ont délivré un nouveau CTA au transporteur aérien Stellar Airways, alors qu'il n'est pas établi si la certification et la surveillance de ce transporteur aérien répondent pleinement aux normes internationales applicables en matière de sécurité. Par conséquent, sur la base des critères communs, il est estimé que le transporteur Stellar Airways doit également être inscrit dans l'annexe A.

#### **Transporteurs aériens des Philippines**

- (65) La Commission a été informée que les autorités compétentes des Philippines (CAAP) auraient délivré de nouveaux CTA à des transporteurs aériens tels que Aeromajestic et Interisland Airlines. Les autorités compétentes des Philippines n'ont pas répondu à la demande d'informations envoyée par la Commission le 26 octobre 2011 concernant la validité des certificats détenus par ces compagnies et n'ont pas démontré par ailleurs que leurs activités de certification et de surveillance sont conformes aux normes internationales applicables en matière de sécurité. Par conséquent, sur la base des critères communs, il est estimé que ces transporteurs doivent également être inscrits dans l'annexe A.

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

(66) Aucune preuve de la mise en œuvre intégrale de mesures correctives appropriées par les autres transporteurs aériens figurant sur la liste communautaire actualisée le 19 avril 2011 et par les autorités chargées de la surveillance réglementaire de ces transporteurs aériens n'a été transmise à la Commission à ce jour malgré les demandes spécifiques de cette dernière. Par conséquent, il est estimé, sur la base des critères communs, que ces transporteurs aériens devraient continuer à faire l'objet d'une interdiction d'exploitation (annexe A) ou de restrictions d'exploitation (annexe B), selon le cas.

(67) 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.

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

Fait à Bruxelles, le 21 novembre 2011.

*Par la Commission,  
au nom du président,  
Joaquín ALMUNIA  
Vice-président*

---

## ANNEXE A

LISTE DES TRANSPORTEURS AÉRIENS FAISANT L'OBJET D'UNE INTERDICTION D'EXPLOITATION GÉNÉRALE DANS L'UNION EUROPÉENNE <sup>(1)</sup>

Nom de personne morale du transporteur aérien figurant sur son CTA (et raison sociale si elle diffère)	Numéro de certificat de transporteur aérien (CTA) ou numéro de la licence d'exploitation	Code OACI de la compagnie aérienne	État du transporteur
BLUE WING AIRLINES	SRBWA-01/2002	BWI	Suriname
MERIDIAN AIRWAYS LTD	AOC 023	MAG	République du Ghana
ROLLINS AIR	HR-005	RAV	Honduras
SILVERBACK CARGO FREIGHTERS	Inconnu	VRB	République du Rwanda
<b>Tous les transporteurs aériens certifiés par les autorités de l'Afghanistan responsables de la surveillance réglementaire, notamment:</b>			<b>République islamique d'Afghanistan</b>
ARIANA AFGHAN AIRLINES	AOC 009	AFG	République islamique d'Afghanistan
KAM AIR	AOC 001	KMF	République islamique d'Afghanistan
PAMIR AIRLINES	Inconnu	PIR	République islamique d'Afghanistan
SAFI AIRWAYS	AOC 181	SFW	République islamique d'Afghanistan
<b>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:</b>			<b>République d'Angola</b>
AEROJET	AO 008-01/11	Inconnu	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

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

Nom de personne morale du transporteur aérien figurant sur son CTA (et raison sociale si elle diffère)	Numéro de certificat de transporteur aérien (CTA) ou numéro de la licence d'exploitation	Code OACI de la compagnie aérienne	État du transporteur
HELIMALONGO	AO 005-01/11	Inconnu	République d'Angola
MAVEWA	016	Inconnu	République d'Angola
SONAIR	AO 002-01/10-SOR	SOR	République d'Angola
<b>Tous les transporteurs aériens certifiés par les autorités du Bénin responsables de la surveillance réglementaire, notamment:</b>			<b>République du Bénin</b>
AERO BENIN	PEA No 014/MDCTTTATP-PR/ANAC/DEA/SCS	AEB	République du Bénin
AFRICA AIRWAYS	Inconnu	AFF	République du Bénin
ALAFIA JET	PEA No 014/ANAC/MDCTTTATP-PR/DEA/SCS	Non disponible	République du Bénin
BENIN GOLF AIR	PEA No 012/MDCTTP-PR/ANAC/DEA/SCS.	BGL	République du Bénin
BENIN LITTORAL AIRWAYS	PEA No 013/MDCTTTATP-PR/ANAC/DEA/SCS.	LTL	République du Bénin
COTAIR	PEA No 015/MDCTTTATP-PR/ANAC/DEA/SCS.	COB	République du Bénin
ROYAL AIR	PEA No 11/ANAC/MDCTTP-PR/DEA/SCS	BNR	République du Bénin
TRANS AIR BENIN	PEA No 016/MDCTTTATP-PR/ANAC/DEA/SCS	TNB	République du Bénin
<b>Tous les transporteurs aériens certifiés par les autorités de la République du Congo responsables de la surveillance réglementaire, notamment:</b>			<b>République du Congo</b>
AERO SERVICE	RAC06-002	RSR	République du Congo
EQUAFLIGHT SERVICES	RAC 06-003	EKA	République du Congo
SOCIETE NOUVELLE AIR CONGO	RAC 06-004	Inconnu	République du Congo
TRANS AIR CONGO	RAC 06-001	Inconnu	République du Congo
EQUATORIAL CONGO AIRLINES S.A.	RAC 06-014	Inconnu	République du Congo
<b>Tous les transporteurs aériens certifiés par les autorités de la République démocratique du Congo (RDC) responsables de la surveillance réglementaire, notamment:</b>			<b>République démocratique du Congo (RDC)</b>

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
AFRICAN AIR SERVICES COMMUTER	409/CAB/MIN/TVC/ 051/09	Inconnu	République démocratique du Congo (RDC)
AIR KASAI	409/CAB/MIN/ TVC/ 036/08	Inconnu	République démocratique du Congo (RDC)
AIR KATANGA	409/CAB/MIN/TVC/ 031/08	Inconnu	République démocratique du Congo (RDC)
AIR TROPIQUES	409/CAB/MIN/TVC/ 029/08	Inconnu	République démocratique du Congo (RDC)
BLUE AIRLINES	409/CAB/MIN/TVC/ 028/08	BUL	République démocratique du Congo (RDC)
BRAVO AIR CONGO	409/CAB/MIN/TC/ 0090/2006	BRV	République démocratique du Congo (RDC)
BUSINESS AVIATION	409/CAB/MIN/TVC/ 048/09	ABB	République démocratique du Congo (RDC)
BUSY BEE CONGO	409/CAB/MIN/TVC/ 052/09	Inconnu	République démocratique du Congo (RDC)
CETRACA AVIATION SERVICE	409/CAB/MIN/TVC/ 026/08	CER	République démocratique du Congo (RDC)
CHC STELLAVIA	409/CAB/MIN/TC/ 0050/2006	Inconnu	République démocratique du Congo (RDC)
CONGO EXPRESS	409/CAB/MIN/TVC/ 083/2009	Inconnu	République démocratique du Congo (RDC)
COMPAGNIE AFRICAINE D'AVIATION (CAA)	409/CAB/MIN/TVC/ 035/08	Inconnu	République démocratique du Congo (RDC)
DOREN AIR CONGO	409/CAB/MIN/TVC/ 0032/08	Inconnu	République démocratique du Congo (RDC)
ENTREPRISE WORLD AIRWAYS (EWA)	409/CAB/MIN/TVC/ 003/08	EWS	République démocratique du Congo (RDC)
FILAIR	409/CAB/MIN/TVC/ 037/08	Inconnu	République démocratique du Congo (RDC)
GALAXY KAVATSI	409/CAB/MIN/TVC/ 027/08	Inconnu	République démocratique du Congo (RDC)
GILEMBE AIR SOUTENANCE (GISAIR)	409/CAB/MIN/TVC/ 053/09	Inconnu	République démocratique du Congo (RDC)
GOMA EXPRESS	409/CAB/MIN/TC/ 0051/2006	Inconnu	République démocratique du Congo (RDC)
GOMAIR	409/CAB/MIN/TVC/ 045/09	Inconnu	République démocratique du Congo (RDC)

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
HEWA BORA AIRWAYS (HBA)	409/CAB/MIN/TVC/ 038/08	ALX	République démocratique du Congo (RDC)
INTERNATIONAL TRANS AIR BUSINESS (ITAB)	409/CAB/MIN/TVC/ 033/08	Inconnu	République démocratique du Congo (RDC)
KIN AVIA	409/CAB/MIN/TVC/ 042/09	Inconnu	République démocratique du Congo (RDC)
KORONGO AIRLINES	409/CAB/MIN/TVC/ 001/2011	Inconnu	République démocratique du Congo (RDC)
LIGNES AÉRIENNES CONGOLAISES (LAC)	Ministerial signature (ordonnance No. 78/205)	LCG	République démocratique du Congo (RDC)
MALU AVIATION	409/CAB/MIN/ TVC/04008	Inconnu	République démocratique du Congo (RDC)
MANGO AVIATION	409/CAB/MIN/TVC/ 034/08	Inconnu	République démocratique du Congo (RDC)
SAFE AIR COMPANY	409/CAB/MIN/TVC/ 025/08	Inconnu	République démocratique du Congo (RDC)
SERVICES AIR	409/CAB/MIN/TVC/ 030/08	Inconnu	République démocratique du Congo (RDC)
STELLAR AIRWAYS	AAC/DG/DTA/TM/ 787/2011	Inconnu	République démocratique du Congo (RDC)
SWALA AVIATION	409/CAB/MIN/TVC/ 050/09	Inconnu	République démocratique du Congo (RDC)
TMK AIR COMMUTER	409/CAB/MIN/TVC/ 044/09	Inconnu	République démocratique du Congo (RDC)
TRACEP CONGO AVIATION	409/CAB/MIN/TVC/ 046/09	Inconnu	République démocratique du Congo (RDC)
TRANS AIR CARGO SERVICES	409/CAB/MIN/TVC/ 024/08	Inconnu	République démocratique du Congo (RDC)
WIMBI DIRA AIRWAYS	409/CAB/MIN/TVC/ 039/08	WDA	République démocratique du Congo (RDC)
ZAABU INTERNATIONAL	409/CAB/MIN/TVC/ 049/09	Inconnu	République démocratique du Congo (RDC)
<b>Tous les transporteurs aériens certifiés par les autorités de Djibouti responsables de la surveillance réglementaire, notamment:</b>			<b>Djibouti</b>
DAALLO AIRLINES	Inconnu	DAO	Djibouti

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
<b>Tous les transporteurs aériens certifiés par les autorités de Guinée équatoriale responsables de la surveillance réglementaire, notamment:</b>			<b>Guinée équatoriale</b>
CRONOS AIRLINES	Inconnu	Inconnu	Guinée équatoriale
CEIBA INTERCONTINENTAL	Inconnu	CEL	Guinée équatoriale
EGAMS	Inconnu	EGM	Guinée équatoriale
EUROGUINEANA DE AVIACION Y TRANSPORTES	2006/001/MTTCT/ DGAC/SOPS	EUG	Guinée équatoriale
GENERAL WORK AVIACION	002/ANAC	Non disponible	Guinée équatoriale
GETRA - GUINEA ECUATORIAL DE TRANSPORTES AEREOS	739	GET	Guinée équatoriale
GUINEA AIRWAYS	738	Non disponible	Guinée équatoriale
STAR EQUATORIAL AIRLINES	Inconnu	Inconnu	Guinée équatoriale
UTAGE – UNION DE TRANSPORTE AEREO DE GUINEA ECUATORIAL	737	UTG	Guinée équatoriale
<b>Tous les transporteurs aériens certifiés par les autorités de l'Indonésie responsables de la surveillance réglementaire (à l'exception de Garuda Indonesia, d'Airfast Indonesia, de Mandala Airlines, d'Ekspres Transportasi Antarbenua, d'Indonesia Air Asia et de Metro Batavia), notamment:</b>			<b>République d'Indonésie</b>
AIR PACIFIC UTAMA	135-020	Inconnu	République d'Indonésie
ALFA TRANS DIRGANTATA	135-012	Inconnu	République d'Indonésie
ASCO NUSA AIR	135-022	Inconnu	République d'Indonésie
ASI PUDJIASTUTI	135-028	Inconnu	République d'Indonésie
AVIASTAR MANDIRI	135-029	Inconnu	République d'Indonésie
DABI AIR NUSANTARA	135-030	Inconnu	République d'Indonésie
DERAYA AIR TAXI	135-013	DRY	République d'Indonésie
DERAZONA AIR SERVICE	135-010	DRZ	République d'Indonésie
DIRGANTARA AIR SERVICE	135-014	DIR	République d'Indonésie
EASTINDO	135-038	Inconnu	République d'Indonésie
GATARI AIR SERVICE	135-018	GHS	République d'Indonésie
INDONESIA AIR TRANSPORT	135-034	IDA	République d'Indonésie

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

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
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
<b>Tous les transporteurs aériens certifiés par les autorités du Kazakhstan responsables de la surveillance réglementaire (à l'exception d'Air Astana), notamment:</b>			<b>République du Kazakhstan</b>
AERO AIR COMPANY	AK-0429-10	ILK	République du Kazakhstan
AIR ALMATY	AK-0409-09	LMY	République du Kazakhstan
AIR TRUST AIRCOMPANY	AK-0412-10	RTR	République du Kazakhstan
AK SUNKAR AIRCOMPANY	AK-0396-09	AKS	République du Kazakhstan
ASIA CONTINENTAL AIRLINES	AK-0345-08	CID	République du Kazakhstan
ASIA WINGS	AK-0390-09	AWA	République du Kazakhstan
ATMA AIRLINES	AK-0437-10	AMA	République du Kazakhstan
AVIA-JAYNAR / AVIA-ZHAYNAR	AK-0435-10	SAP	République du Kazakhstan
BEYBARS AIRCOMPANY	AK-0383-09	BBS	République du Kazakhstan
BERKUT AIR/BEK AIR	AK-0428-10	BEK	République du Kazakhstan
BURUNDAYAVIA AIRLINES	AK-0415-10	BRY	République du Kazakhstan
COMLUX	AK-0399-09	KAZ	République du Kazakhstan
DETA AIR	AK-0417-10	DET	République du Kazakhstan
EAST WING	AK-0411-09	EWZ	République du Kazakhstan
EASTERN EXPRESS	AK-0427-10	LIS	République du Kazakhstan
EURO-ASIA AIR	AK-0384-09	EAK	République du Kazakhstan
EURO-ASIA AIR INTERNATIONAL	AK-0389-09	KZE	République du Kazakhstan
FLY JET KZ	AK-0391-09	FJK	République du Kazakhstan
INVESTAVIA	AK-0342-08	TLG	République du Kazakhstan
IRTYSH AIR	AK-0439-11	MZA	République du Kazakhstan
JET AIRLINES	AK-0419-10	SOZ	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
JET ONE	AK-0433-10	JKZ	République du Kazakhstan
KAZAIR JET	AK-0387-09	KEJ	République du Kazakhstan
KAZAIRTRANS AIRLINE	AK-0349-09	KUY	République du Kazakhstan
KAZAIRWEST	AK-0404-09	KAW	République du Kazakhstan
KAZAVIASPAS	AK-0405-09	KZS	République du Kazakhstan
MEGA AIRLINES	AK-0424-10	MGK	République du Kazakhstan
MIRAS	AK-0402-09	MIF	République du Kazakhstan
PRIME AVIATION	AK-0393-09	PKZ	République du Kazakhstan
SAMAL AIR	AK-0407-09	SAV	République du Kazakhstan
SAYAKHAT AIRLINES	AK-0426-10	SAH	République du Kazakhstan
SEMEYAVIA	AK-400-09	SMK	République du Kazakhstan
SCAT	AK-0420-10	VSV	République du Kazakhstan
SKYBUS	AK-0432-10	BYK	République du Kazakhstan
SKYJET	AK-0398-09	SEK	République du Kazakhstan
UST-KAMENOGORSK / AIR DIVISION OF EKA	AK-0440-11	UCK	République du Kazakhstan
ZHETYSU AIRCOMPANY	AK-0438-11	JTU	République du Kazakhstan
<b>Tous les transporteurs aériens certifiés par les autorités de la République kirghize responsables de la surveillance réglementaire, notamment:</b>			<b>République kirghize</b>
AIR MANAS	17	MBB	République kirghize
ASIAN AIR	36	AZZ	République kirghize
AVIA TRAFFIC COMPANY	23	AVJ	République kirghize
AEROSTAN (EX BISTAIR-FEZ BISHKEK)	08	BSC	République kirghize
CENTRAL ASIAN AVIATION SERVICES (CAAS)	13	CBK	République kirghize
CLICK AIRWAYS	11	CGK	République kirghize
DAMES	20	DAM	République kirghize
EASTOK AVIA	15	EEA	République kirghize
ITEK AIR	04	IKA	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
KYRGYZ TRANS AVIA	31	KTC	République kirghize
KYRGYZSTAN	03	LYN	République kirghize
KYRGYZSTAN AIRLINE	Inconnu	KGA	République kirghize
S GROUP AVIATION	6	SGL	République kirghize
SKY WAY AIR	21	SAB	République kirghize
TRAST AERO	05	TSJ	République kirghize
VALOR AIR	07	VAC	République kirghize
<b>Tous les transporteurs aériens certifiés par les autorités du Liberia responsables de la surveillance réglementaire</b>			<b>Liberia</b>
<b>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:</b>			<b>République gabonaise</b>
AFRIC AVIATION	010/MTAC/ANAC-G/DSA	Inconnu	République gabonaise
AIR SERVICES SA	004/MTAC/ANAC-G/DSA	RVS	République gabonaise
AIR TOURIST (ALLEGIANCE)	007/MTAC/ANAC-G/DSA	LGE	République gabonaise
NATIONALE ET REGIONALE TRANSPORT (NATIONALE)	008/MTAC/ANAC-G/DSA	NRG	République gabonaise
SCD AVIATION	005/MTAC/ANAC-G/DSA	SCY	République gabonaise
SKY GABON	009/MTAC/ANAC-G/DSA	SKG	République gabonaise
SOLENTA AVIATION GABON	006/MTAC/ANAC-G/DSA	Inconnu	République gabonaise
<b>Tous les transporteurs aériens certifiés par les autorités de la République de Mauritanie responsables de la surveillance réglementaire, notamment:</b>			<b>République de Mauritanie</b>
MAURITANIA AIRWAYS		MTW	République de Mauritanie
<b>Tous les transporteurs aériens certifiés par les autorités de la République du Mozambique responsables de la surveillance réglementaire, notamment:</b>			<b>République du Mozambique</b>
MOZAMBIQUE AIRLINES – LINHAS AEREAS DE MOÇAMBIQUE	MOZ-01/2010	LAM	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
MOZAMBIQUE EXPRESS/MEX	02 of 2010	MXE	République du Mozambique
TRANS AIRWAYS/KAYA AIRLINES	03 of 2010	Inconnu	République du Mozambique
HELICOPTEROS CAPITAL	Inconnu	Inconnu	République du Mozambique
CFA MOZAMBIQUE	Inconnu	Inconnu	République du Mozambique
UNIQUE AIR CHARTER	Inconnu	Inconnu	République du Mozambique
AEROVISAO DE MOZAMBIQUE	Inconnu	Inconnu	République du Mozambique
SAFARI AIR	Inconnu	Inconnu	République du Mozambique
ETA AIR CHARTER LDA	04 of 2010	Inconnu	République du Mozambique
EMILIO AIR CHARTER LDA	05 of 2010	Inconnu	République du Mozambique
CFM-TTA SA	07 of 2010	Inconnu	République du Mozambique
AERO-SERVICOS SARL	08 of 2010	Inconnu	République du Mozambique
VR CROSPRAYERS LDA	06 of 2010	Inconnu	République du Mozambique
<b>Tous les transporteurs aériens certifiés par les autorités des Philippines responsables de la surveillance réglementaire, notamment:</b>			<b>République des Philippines</b>
AEROMAJESTIC	Inconnu	Inconnu	République des Philippines
AEROWURKS AERIAL SPRAYING SERVICES	2010030	Inconnu	République des Philippines
AIR PHILIPPINES CORPORATION	2009006	GAP	République des Philippines
AIR WOLF AVIATION INC.	200911	Inconnu	République des Philippines
AIRTRACK AGRICULTURAL CORPORATION	2010027	Inconnu	République des Philippines
ASIA AIRCRAFT OVERSEAS PHILIPPINES INC.	4AN9800036	Inconnu	République des Philippines
AVIATION TECHNOLOGY INNOVATORS, INC.	4AN2007005	Inconnu	République des Philippines
AVIATOUR'S FLY'N INC.	200910	Inconnu	République des Philippines
AYALA AVIATION CORP.	4AN9900003	Inconnu	République des Philippines
BEACON	Inconnu	Inconnu	République des Philippines
BENDICE TRANSPORT MANAGEMENT INC.	4AN2008006	Inconnu	République des Philippines
CANADIAN HELICOPTERS PHILIPPINES INC.	4AN9800025	Inconnu	République des Philippines
CEBU PACIFIC AIR	2009002	CEB	République des Philippines

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
CHEMTRAD AVIATION CORPORATION	2009018	Inconnu	République des Philippines
CM AERO	4AN2000001	Inconnu	République des Philippines
CORPORATE AIR	Inconnu	Inconnu	République des Philippines
CYCLONE AIRWAYS	4AN9900008	Inconnu	République des Philippines
FAR EAST AVIATION SERVICES	2009013	Inconnu	République des Philippines
F.F. CRUZ AND COMPANY, INC.	2009017	Inconnu	République des Philippines
HUMA CORPORATION	2009014	Inconnu	République des Philippines
INAEC AVIATION CORP.	4AN2002004	Inconnu	République des Philippines
INTERISLAND	Inconnu	Inconnu	République des Philippines
ISLAND AVIATION	2009009	SOY	République des Philippines
ISLAND TRANSVOYAGER	2010022	Inconnu	République des Philippines
LION AIR, INCORPORATED	2009019	Inconnu	République des Philippines
MACRO ASIA AIR TAXI SERVICES	2010029	Inconnu	République des Philippines
MINDANAO RAINBOW AGRICULTURAL DEVELOPMENT SERVICES	2009016	Inconnu	République des Philippines
MISIBIS AVIATION & DEVELOPMENT CORP	2010020	Inconnu	République des Philippines
OMNI AVIATION CORP.	2010033	Inconnu	République des Philippines
PACIFIC EAST ASIA CARGO AIRLINES, INC.	4AS9800006	PEC	République des Philippines
PACIFIC AIRWAYS CORPORATION	4AN9700007	Inconnu	République des Philippines
PACIFIC ALLIANCE CORPORATION	4AN2006001	Inconnu	République des Philippines
PHILIPPINE AIRLINES	2009001	PAL	République des Philippines
PHILIPPINE AGRICULTURAL AVIATION CORP.	4AN9800015	Inconnu	République des Philippines
ROYAL AIR CHARTER SERVICES INC.	2010024	Inconnu	République des Philippines
ROYAL STAR AVIATION, INC.	2010021	Inconnu	République des Philippines
SOUTH EAST ASIA AIRLINE INC. (SEAIR)	2009004	Inconnu	République des Philippines
SOUTHSTAR AVIATION COMPANY, INC.	4AN9800037	Inconnu	République des Philippines
SPIRIT OF MANILA AIRLINES CORPORATION	2009008	MNP	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
SUBIC INTERNATIONAL AIR CHARTER	4AN9900010	Inconnu	République des Philippines
SUBIC SEAPLANE, INC.	4AN2000002	Inconnu	République des Philippines
TOPFLITE AIRWAYS, INC.	4AN9900012	Inconnu	République des Philippines
TRANSGLOBAL AIRWAYS CORPORATION	2009007	TCU	République des Philippines
WORLD AVIATION, CORP.	Inconnu	Inconnu	République des Philippines
WCC AVIATION COMPANY	2009015	Inconnu	République des Philippines
YOKOTA AVIATION, INC.	Inconnu	Inconnu	République des Philippines
ZENITH AIR, INC.	2009012	Inconnu	République des Philippines
ZEST AIRWAYS INCORPORATED	2009003	RIT	République des Philippines
<b>Tous les transporteurs aériens certifiés par les autorités de Sao Tomé-et-Principe responsables de la surveillance réglementaire, notamment:</b>			<b>Sao Tomé-et-Principe</b>
AFRICA CONNECTION	10/AOC/2008	Inconnu	Sao Tomé-et-Principe
BRITISH GULF INTERNATIONAL COMPANY LTD	01/AOC/2007	BGI	Sao Tomé-et-Principe
EXECUTIVE JET SERVICES	03/AOC/2006	EJZ	Sao Tomé-et-Principe
GLOBAL AVIATION OPERATION	04/AOC/2006	Inconnu	Sao Tomé-et-Principe
GOLIAF AIR	05/AOC/2001	GLE	Sao Tomé-et-Principe
ISLAND OIL EXPLORATION	01/AOC/2008	Inconnu	Sao Tomé-et-Principe
STP AIRWAYS	03/AOC/2006	STP	Sao Tomé-et-Principe
TRANSAFRIK INTERNATIONAL LTD	02/AOC/2002	TFK	Sao Tomé-et-Principe
TRANSCARG	01/AOC/2009	Inconnu	Sao Tomé-et-Principe
TRANSLIZ AVIATION (TMS)	02/AOC/2007	TMS	Sao Tomé-et-Principe
<b>Tous les transporteurs aériens certifiés par les autorités de la Sierra Leone responsables de la surveillance réglementaire, notamment:</b>			<b>Sierra Leone</b>
AIR RUM, LTD	Inconnu	RUM	Sierra Leone
DESTINY AIR SERVICES, LTD	Inconnu	DTY	Sierra Leone
HEAVYLIFT CARGO	Inconnu	Inconnu	Sierra Leone
ORANGE AIR SIERRA LEONE LTD	Inconnu	ORJ	Sierra Leone

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
PARAMOUNT AIRLINES, LTD	Inconnu	PRR	Sierra Leone
SEVEN FOUR EIGHT AIR SERVICES LTD	Inconnu	SVT	Sierra Leone
TEEBAH AIRWAYS	Inconnu	Inconnu	Sierra Leone
<b>Tous les transporteurs aériens certifiés par les autorités du Soudan responsables de la surveillance réglementaire, notamment:</b>			<b>République du Soudan</b>
SUDAN AIRWAYS	Inconnu	SUD	République du Soudan
SUN AIR COMPANY	051	SNR	République du Soudan
MARSLAND COMPANY	040	MSL	République du Soudan
ATTICO AIRLINES	023	ETC	République du Soudan
FOURTY EIGHT AVIATION	054	WHB	République du Soudan
SUDANESE STATES AVIATION COMPANY	010	SNV	République du Soudan
ALMAJARA AVIATION	Inconnu	MJA	République du Soudan
BADER AIRLINES	035	BDR	République du Soudan
ALFA AIRLINES	054	AAJ	République du Soudan
AZZA TRANSPORT COMPANY	012	AZZ	République du Soudan
GREEN FLAG AVIATION	017	Inconnu	République du Soudan
ALMAJAL AVIATION SERVICE	015	MGG	République du Soudan
NOVA AIRLINES	001	NOV	République du Soudan
TARCO AIRLINES	056	Inconnu	République du Soudan
<b>Tous les transporteurs aériens certifiés par les autorités du Swaziland responsables de la surveillance réglementaire, notamment:</b>			<b>Swaziland</b>
SWAZILAND AIRLINK	Inconnu	SZL	Swaziland
<b>Tous les transporteurs aériens certifiés par les autorités de la Zambie responsables de la surveillance réglementaire, notamment:</b>			<b>Zambie</b>
ZAMBEZI AIRLINES	Z/AOC/001/2009	ZMA	Zambie

## ANNEXE B

LISTE DES TRANSPORTEURS AÉRIENS FAISANT L'OBJET DE RESTRICTIONS D'EXPLOITATION DANS L'UNION EUROPÉENNE <sup>(1)</sup>

Nom de personne morale du transporteur aérien figurant sur son CTA (et raison sociale si elle diffère)	Numéro de certificat de transporteur aérien (CTA)	Code OACI de la compagnie aérienne	État du transporteur	Type d'aéronef faisant l'objet de la restriction	Numéros d'immatriculation et, si possible, numéros de série	État d'immatriculation
AIR KORYO	GAC-AOC/KOR-01	KOR	DPRK	Toute la flotte sauf: 2 appareils de type TU- 204	Toute la flotte sauf: P-632, P-633	RPDC
AFRIJET <sup>(1)</sup>	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 <sup>(2)</sup>	AK-0388-09	KZR	Kazakhstan	Toute la flotte sauf: 2 appareils de type B-767; 4 appareils de type B-757; 10 appareils de type A319/320/321; 5 appareils de type Fokker 50	Toute la flotte sauf: P4-KCA, P4-KCB, P4-EAS, P4-FAS, P4-GAS, P4-MAS; P4-NAS, P4-OAS, P4-PAS, P4-SAS, P4-TAS, P4-UAS, P4-VAS, P4-WAS, P4-YAS, P4-XAS; P4-HAS, P4-IAS, P4-JAS, P4-KAS, P4-LAS	Aruba (Royaume des Pays-Bas)
AIRLIFT INTERNATIONAL (GH) LTD	AOC 017	ALE	République du Ghana	Toute la flotte sauf: 2 appareils de type DC8-63F	Toute la flotte sauf: 9G-TOP et 9G-RAC	République du Ghana
AIR MADAGASCAR	5R-M01/2009	MDG	Madagascar	Toute la flotte sauf: 2 appareils de type Boeing B-737-300, 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-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	Comores	Toute la flotte sauf: LET 410 UVP	Toute la flotte sauf: D6-CAM (851336)	Comores

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

Nom de personne morale du transporteur aérien figurant sur son CTA (et raison sociale si elle diffère)	Numéro de certificat de transporteur aérien (CTA)	Code OACI de la compagnie aérienne	État du transporteur	Type d'aéronef faisant l'objet de la restriction	Numéros d'immatriculation et, si possible, numéros de série	État d'immatriculation
GABON AIRLINES <sup>(3)</sup>	001/MTAC/ANAC	GBK	République gabonaise	Toute la flotte sauf: 1 appareil de type Boeing B-767-200	Toute la flotte sauf: TR-LHP	République gabonaise
IRAN AIR <sup>(4)</sup>	FS100	IRA	République islamique d'Iran	Toute la flotte sauf: 14 appareils de type A-300, 8 appareils de type A-310, 1 appareil de type B-737	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
JORDAN AVIATION	C002	JAV	Royaume hachémite de Jordanie	Toute la flotte sauf: 8 appareils de type Boeing B-737, 2 appareils de type Airbus A-310, 1 appareil de type Airbus A-320	Toute la flotte sauf: JY-JAB JY-JAD JY-JAN JY-JAO JY-JAX JY-JAY JY-JAP JY-JAQ JY-JAV JY-JAH JY-JAC	Royaume hachémite de Jordanie
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

Nom de personne morale du transporteur aérien figurant sur son CTA (et raison sociale si elle diffère)	Numéro de certificat de transporteur aérien (CTA)	Code OACI de la compagnie aérienne	État du transporteur	Type d'aéronef faisant l'objet de la restriction	Numéros d'immatriculation et, si possible, numéros de série	État d'immatriculation
TAAG ANGOLA AIRLINES	001	DTA	République d'Angola	Toute la flotte sauf: 5 appareils de type Boeing B-777 et 4 appareils de type Boeing B-737-700	Toute la flotte sauf: D2-TED, D2-TEE, D2-TEF, D2-TEG, D2-TEH, D2-TBF, D2-TBG, D2-TBH, D2-TBJ	République d'Angola

(<sup>1</sup>) Afrijet n'est autorisé à utiliser que les aéronefs spécifiquement mentionnés pour ses activités actuelles dans l'Union européenne.

(<sup>2</sup>) Air Astana n'est autorisé à utiliser que les aéronefs spécifiquement mentionnés pour ses activités actuelles dans l'Union européenne.

(<sup>3</sup>) Gabon Airlines n'est autorisé à utiliser que les aéronefs spécifiquement mentionnés pour ses activités actuelles dans l'Union européenne.

(<sup>4</sup>) Iran Air est autorisé à exercer ses activités à destination de l'Union européenne, en utilisant les aéronefs spécifiques, dans les conditions fixées au considérant (69) du règlement (UE) n° 590/2010, JO L 170 du 6.7.2010, p. 15.