

Ce document constitue un outil de documentation et n'engage pas la responsabilité des institutions

► **B****RÈGLEMENT (CE) N° 474/2006 DE LA COMMISSION**

du 22 mars 2006

établissant la liste communautaire des transporteurs aériens qui font l'objet d'une interdiction d'exploitation dans la Communauté, visée au chapitre II du règlement (CE) n° 2111/2005 du Parlement européen et du Conseil

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

(JO L 84 du 23.3.2006, p. 14)

Modifié par:

		Journal officiel		
		n°	page	date
► <u>M1</u>	Règlement (CE) n° 910/2006 de la Commission du 20 juin 2006	L 168	16	21.6.2006
► <u>M2</u>	Règlement (CE) n° 1543/2006 de la Commission du 12 octobre 2006	L 283	27	14.10.2006
► <u>M3</u>	Règlement (CE) n° 235/2007 de la Commission du 5 mars 2007	L 66	3	6.3.2007
► <u>M4</u>	Règlement (CE) n° 787/2007 de la Commission du 4 juillet 2007	L 175	10	5.7.2007
► <u>M5</u>	Règlement (CE) n° 1043/2007 de la Commission du 11 septembre 2007	L 239	50	12.9.2007
► <u>M6</u>	Règlement (CE) n° 1400/2007 de la Commission du 28 novembre 2007	L 311	12	29.11.2007
► <u>M7</u>	Règlement (CE) n° 331/2008 de la Commission du 11 avril 2008	L 102	3	12.4.2008
► <u>M8</u>	Règlement (CE) n° 715/2008 de la Commission du 24 juillet 2008	L 197	36	25.7.2008
► <u>M9</u>	Règlement (CE) n° 1131/2008 de la Commission du 14 novembre 2008	L 306	47	15.11.2008
► <u>M10</u>	Règlement (CE) n° 298/2009 de la Commission du 8 avril 2009	L 95	16	9.4.2009
► <u>M11</u>	Règlement (CE) n° 619/2009 de la Commission du 13 juillet 2009	L 182	4	15.7.2009
► <u>M12</u>	Règlement (CE) n° 1144/2009 de la Commission du 26 novembre 2009	L 312	16	27.11.2009
► <u>M13</u>	Règlement (UE) n° 273/2010 de la Commission au 30 mars 2010	L 84	25	31.3.2010
► <u>M14</u>	Règlement (UE) n° 590/2010 de la Commission du 5 juillet 2010	L 170	9	6.7.2010
► <u>M15</u>	Règlement (UE) n° 791/2010 de la Commission du 6 septembre 2010	L 237	10	8.9.2010
► <u>M16</u>	Règlement (UE) n° 1071/2010 de la Commission du 22 novembre 2010	L 306	44	23.11.2010
► <u>M17</u>	Règlement d'exécution (UE) n° 390/2011 de la Commission du 19 avril 2011	L 104	10	20.4.2011
► <u>M18</u>	Règlement d'exécution (UE) n° 1197/2011 de la Commission du 21 novembre 2011	L 303	14	22.11.2011

**RÈGLEMENT (CE) N° 474/2006 DE LA COMMISSION****du 22 mars 2006****établissant la liste communautaire des transporteurs aériens qui font l'objet d'une interdiction d'exploitation dans la Communauté, visée au chapitre II du règlement (CE) n° 2111/2005 du Parlement européen et du Conseil****(Texte présentant de l'intérêt pour l'EEE)**

LA COMMISSION DES COMMUNAUTÉS EUROPÉENNES,

vu le traité instituant la Communauté 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⁽¹⁾, et notamment son article 3,

considérant ce qui suit:

- (1) Le chapitre II du règlement (CE) n° 2111/2005 (ci-après dénommé «règlement de base») établit les procédures pour l'établissement de la liste communautaire des transporteurs aériens qui font l'objet d'une interdiction d'exploitation dans la Communauté, et les procédures autorisant les États membres, dans certaines circonstances, à adopter des mesures exceptionnelles imposant des interdictions d'exploitation sur leur territoire.
- (2) Conformément à l'article 3, paragraphe 3 du règlement de base, chaque État membre communique à la Commission l'identité des transporteurs aériens qui font l'objet d'une interdiction d'exploitation sur son territoire ainsi que les raisons qui ont conduit au prononcé de cette interdiction, et toute autre information pertinente.
- (3) La Commission a informé tous les transporteurs aériens concernés directement ou, lorsque cela n'était pas possible, par l'intermédiaire des autorités chargées de leur surveillance réglementaire, en indiquant les considérations et faits essentiels qui devraient former la base d'une décision leur imposant une interdiction d'exploitation dans la Communauté.
- (4) Conformément à l'article 7 du règlement de base, la Commission a donné aux transporteurs aériens concernés la possibilité de consulter les documents fournis par les États membres, de soumettre des observations écrites et de présenter oralement leur défense à la Commission dans un délai de dix jours ouvrables ainsi qu'au comité de la sécurité aérienne⁽²⁾.
- (5) Les critères communs retenus lors de l'examen d'une interdiction d'exploitation pour des motifs de sécurité au niveau communautaire sont exposés dans l'annexe du règlement de base.

⁽¹⁾ JO L 344 du 27.12.2005, p. 15.

⁽²⁾ Établi par l'article 12 du règlement (CEE) n° 3922/91 du Conseil du 16 décembre 1991 relatif à l'harmonisation de règles techniques et de procédures administratives dans le domaine de l'aviation civile (JO L 373 du 31.12.1991, p. 4).

▼B**Air Bangladesh**

- (6) Il existe des informations avérées prouvant de graves manquements en matière de sécurité de la part du transporteur Air Bangladesh en ce qui concerne un aéronef de sa flotte. Ces manquements graves ont été décelés lors d'inspections au sol effectuées par l'Allemagne dans le cadre du programme SAFA ⁽¹⁾.
- (7) Air Bangladesh n'a pas donné de réponse adéquate et rapide à la suite d'une enquête menée par l'autorité de l'aviation civile de l'Allemagne concernant la sécurité de son exploitation, et a ainsi fait preuve d'un manque de transparence ou de communication attesté par l'absence de réponse aux lettres envoyées par cet État membre. À ce jour, l'Allemagne n'a pas eu la possibilité de vérifier s'il avait été remédié aux manquements en matière de sécurité.
- (8) Les autorités du Bangladesh compétentes pour la surveillance réglementaire d'Air Bangladesh n'ont pas exercé une surveillance adéquate d'un aéronef particulier utilisé par ce transporteur conformément aux obligations qui leur incombent en vertu de la convention de Chicago.
- (9) Pour ces motifs, sur la base des critères communs, il est estimé qu'Air Bangladesh doit être soumis à une stricte restriction d'exploitation et figurer dans l'annexe B.

Air Koryo

- (10) Il existe des informations avérées prouvant de graves manquements en matière de sécurité de la part du transporteur Air Koryo. Ces manquements graves ont été décelés par la France et l'Allemagne lors d'inspections au sol effectuées dans le cadre du programme SAFA ⁽²⁾.
- (11) Une incapacité persistante de la part d'Air Koryo à remédier à des manquements déjà signalés auparavant par la France, a été décelée lors d'autres inspections au sol effectuées dans le cadre du programme SAFA ⁽³⁾.
- (12) Des informations étayées relatives à un grave incident communiquées par la France révèlent des manquements systémiques latents en matière de sécurité de la part d'Air Koryo.
- (13) Air Koryo a manifesté un manque de capacité de traiter ces manquements en matière de sécurité.
- (14) Air Koryo n'a pas donné de réponse adéquate et rapide à la suite d'une enquête menée par l'autorité de l'aviation civile de la France concernant la sécurité de son exploitation, et a ainsi fait preuve d'un manque de transparence ou de communication attesté par l'absence de toute réponse à une demande de cet État membre.
- (15) Le plan de mesures correctives présenté par Air Koryo en réponse à une demande de la France n'était ni adéquat ni suffisant pour remédier aux sérieux manquements en matière de sécurité qui avaient été décelés.

⁽¹⁾ LBA-D-2005-0003
LBA-D-2005-0004
LBA-D-2005-0004

⁽²⁾ DGAC/F 2000-210
Pas de n° de référence pour une autre inspection effectuée par l'Allemagne dans le cadre du programme SAFA.

⁽³⁾ DGAC/F-2000-895

▼B

- (16) Les autorités du Bangladesh compétentes pour la surveillance réglementaire d'Air Koryo n'ont pas exercé une surveillance adéquate de ce transporteur conforme aux obligations qui leur incombent en vertu de la convention de Chicago.
- (17) Pour ces motifs, sur la base des critères communs, Air Koryo est jugé ne pas respecter les normes de sécurité applicables.

Ariana Afghan Airlines

- (18) Il existe des informations avérées prouvant de graves manquements en matière de sécurité en ce qui concerne certains aéronefs exploités par Ariana Afghan Airlines. Ces manquements graves ont été décelés par l'Allemagne lors d'inspections au sol effectuées dans le cadre du programme SAFA ⁽¹⁾.
- (19) Ariana Afghan Airlines a manifesté un manque de capacité de traiter ces manquements en matière de sécurité.
- (20) Ariana Afghan Airlines n'a pas donné de réponse adéquate et rapide à la suite d'une enquête menée par l'autorité de l'aviation civile de l'Allemagne concernant la sécurité de son exploitation, et a ainsi fait preuve d'un manque de communication, attesté par l'absence de réponse adéquate aux lettres envoyées par cet État membre.
- (21) Les autorités compétentes de l'Afghanistan, où les aéronefs utilisés par le transporteur aérien sont immatriculés, n'ont pas exercé une surveillance totalement adéquate des aéronefs utilisés par Air Bangladesh, conforme aux obligations qui leur incombent en vertu de la convention de Chicago.
- (22) Pour ces motifs, sur la base des critères communs, il est estimé que le transporteur aérien Ariana Afghan ne respecte pas les normes de sécurité applicables sur les aéronefs qu'il exploite, à l'exception de l'A310 immatriculé F-GYYY, qui est enregistré en France et est soumis à la surveillance des autorités françaises.

BGB Air

- (23) Il existe des informations avérées prouvant de graves manquements en matière de sécurité de la part du transporteur BGB Air. Ces manquements graves ont été décelés par l'Italie lors d'inspections au sol effectuées dans le cadre du programme SAFA ⁽²⁾.
- (24) BGB Air a manifesté un manque de capacité ou de volonté de traiter des manquements en matière de sécurité attesté par le fait que ce transporteur a soumis une autoévaluation au regard des normes de l'OACI sur la base de la liste de contrôle des exploitants étrangers (Foreign Operator Check List) fournie par l'Italie, qui s'est révélée non conforme avec les résultats des inspections SAFA qui ont été effectuée ultérieurement.
- (25) BGB Air n'a pas donné de réponse adéquate et rapide à la suite d'une enquête menée par l'autorité de l'aviation civile de l'Italie concernant la sécurité de son exploitation, et a ainsi fait preuve d'un manque de transparence ou de communication attesté par l'absence de réponse à des lettres qui lui ont été adressées par cet État membre.

⁽¹⁾ LBA-D-2004-269
LBA-D-2004-341
LBA-D-2004-374
LBA-D-2004-597

⁽²⁾ ENAC-IT-2005-237

▼B

- (26) Il n'existe aucune preuve témoignant de la mise en œuvre d'un plan de mesures correctives présenté par BGB Air pour remédier aux sérieux manquements en matière de sécurité en réponse à la demande de l'Italie.
- (27) Les autorités du Kazakhstan compétentes en matière de surveillance réglementaire de BGB Air n'ont pas coopéré pleinement avec l'autorité de l'aviation civile de l'Italie lorsque des craintes ont été émises concernant la sécurité d'exploitation de BGB Air, transporteur aérien certifié dans cet État, comme en témoigne l'absence de réponse aux lettres envoyées par cet État membre.
- (28) Pour ces motifs, sur la base des critères communs, il est estimé que BGB Air ne respecte pas les normes de sécurité applicables.

Buraq Air

- (29) Il existe des informations avérées prouvant de graves manquements en matière de sécurité de la part du transporteur Buraq Air en ce qui concerne ses activités de fret. Ces manquements graves ont été décelés par la Suède et les Pays-Bas lors d'inspections au sol effectuées dans le cadre du programme SAFA ⁽¹⁾.
- (30) Buraq Air n'a pas donné de réponse adéquate et rapide à la suite d'une enquête menée par l'autorité de l'aviation civile de l'Allemagne concernant la sécurité de son exploitation dans le domaine du fret, et a ainsi fait preuve d'un manque de transparence ou de communication attestée par l'absence de réponse aux lettres envoyées par cet État membre.
- (31) Les autorités de la Lybie compétentes pour la surveillance réglementaire de Buraq Air n'ont pas exercé une surveillance adéquate des opérations de fret effectuées par ce transporteur conforme aux obligations qui leur incombent en vertu de la convention de Chicago.
- (32) Pour ces motifs, sur la base des critères communs, il est estimé que Buraq Air doit être soumis à de strictes restrictions d'exploitation et figurer dans l'annexe B.

Air Service Comores

- (33) Il existe des informations avérées prouvant de graves manquements en matière de sécurité de la part du transporteur Air Service Comores. Ces manquements graves ont été décelés par la France lors d'une inspection au sol effectuée dans le cadre du programme SAFA ⁽²⁾.
- (34) Il n'existe aucune preuve témoignant de la mise en œuvre d'un plan de mesures correctives présenté par Air Service Comores pour remédier aux sérieux manquements décelés en matière de sécurité en réponse à la demande de la France.
- (35) Les autorités compétentes pour la surveillance réglementaire à exercer sur Air Service Comores ont fait preuve d'un manque de capacité de traiter les manquements en matière de sécurité.
- (36) Les autorités des Comores compétentes en matière de surveillance réglementaire n'ont pas coopéré en temps utile avec l'autorité de l'aviation civile de la France lorsque des craintes ont été émises concernant la sécurité d'exploitation d'un transporteur licencié ou certifié dans cet État.

⁽¹⁾ LFV-S-2004-2004-52
CAA-NL-2005-47

⁽²⁾ DGAC/F-2005-1222

▼B

- (37) Pour ces motifs, sur la base des critères communs, il est estimé que Air Service Comores ne respecte pas les normes de sécurité applicables.

GST Aero Air Company

- (38) Il existe des informations avérées prouvant de graves manquements en matière de sécurité de la part du transporteur GST Aero Air Company. Ces manquements graves ont été décelés par l'Italie lors d'inspections au sol effectuées dans le cadre du programme SAFA ⁽¹⁾.
- (39) GST Aero Air Company a manifesté un manque de capacité ou de volonté de traiter les manquements en matière de sécurité.
- (40) GST Aero Air Company n'a pas donné de réponse adéquate et rapide à la suite d'une enquête menée par l'autorité de l'aviation civile de l'Italie concernant la sécurité de son exploitation, et a ainsi fait preuve d'un manque de transparence ou de communication attesté par l'absence de réponse aux lettres envoyées par cet État membre.
- (41) Il n'existe aucune preuve témoignant de la mise en œuvre d'un plan de mesures correctives adéquat présenté par GST Aero Air Company pour remédier aux sérieux manquements en matière de sécurité en réponse à la demande de l'Italie.
- (42) Les autorités du Kazakhstan compétentes en matière de surveillance réglementaire de GST Aero Air Company n'ont pas coopéré pleinement avec l'autorité de l'aviation civile de l'Italie lorsque des craintes ont été émises concernant la sécurité d'exploitation d'un transporteur aérien licencié ou certifié dans cet État, comme en témoigne la réponse sommaire aux lettres envoyées par cet État membre.
- (43) Pour ces motifs, sur la base des critères communs, il est estimé que GST Aero Air Company ne respecte pas les normes de sécurité applicables.

Phoenix Aviation

- (44) Les autorités du Kirghizstan compétentes en matière de surveillance ont démontré une capacité insuffisante de mettre en œuvre et de faire respecter les normes de sécurité applicables eu égard au transporteur Phoenix Aviation. Alors que le certificat d'opérateur aérien de Phoenix Aviation a été délivré par le Kirghizstan, il existe des éléments de preuve indiquant que cette compagnie a son établissement principal dans les Émirats arabes unis, ce qui est contraire aux exigences de l'annexe 6 de la convention de Chicago. Le rapport factuel du «US National Transportation Safety Board ⁽²⁾» sur un accident concernant le vol 904 de la Kam Air, qui était exploité par Phoenix Aviation, indique que Phoenix Aviation a son siège social dans les Émirats arabes unis.
- (45) Pour ces motifs, sur la base des critères communs, il est estimé que Phoenix Aviation ne respecte pas les normes de sécurité applicables.

⁽¹⁾ ENAC-IT-2005-170
ENAC-IT-2005-370

⁽²⁾ Factual Aviation Report, USA-National Transportation Safety Board, 2 March 2005, (NTSB ID: DCA05RA033).

▼B**Phuket Airlines**

- (46) Il existe des informations avérées prouvant de graves manquements en matière de sécurité de la part du transporteur Phuket Airlines. Ces manquements graves ont été décelés par le Royaume-Uni et les Pays-Bas lors d'inspections au sol effectuées dans le cadre du programme SAFA ⁽¹⁾.
- (47) Phuket Airlines a manifesté un manque de capacité de traiter en temps utile et convenablement ces manquements en matière de sécurité.
- (48) Les autorités de Thaïlande compétentes en matière de surveillance réglementaire n'ont pas coopéré pleinement avec l'autorité de l'aviation civile des Pays-Bas lorsque des craintes ont été émises concernant la sécurité d'exploitation de Phuket Airlines, transporteur aérien certifié dans cet État, comme en témoigne l'absence de réponse au courrier de cet État membre.
- (49) Pour ces motifs, sur la base des critères communs, il est estimé que Phuket Airlines ne respecte pas les normes de sécurité applicables.

Reem Air

- (50) Il existe des informations avérées prouvant de graves manquements en matière de sécurité de la part du transporteur Reem Air. Ces manquements graves ont été décelés dans un premier temps par les Pays-Bas lors d'inspections au sol effectuées dans le cadre du programme SAFA ⁽²⁾.
- (51) L'incapacité persistante de Reem Air de remédier aux manquements a été confirmée par les Pays-Bas lors des inspections au sol effectuées ultérieurement sur un aéronef particulier dans le cadre du programme SAFA ⁽³⁾.
- (52) Reem Air a manifesté un manque de capacité ou de volonté de traiter les manquements en matière de sécurité.
- (53) Reem Air n'a pas donné de réponse adéquate et rapide à la suite d'une enquête menée par l'autorité de l'aviation civile des Pays-Bas concernant la sécurité de son exploitation, et a ainsi fait preuve d'un manque de transparence ou de communication attesté par l'absence de réponse au courrier de cet État membre.

⁽¹⁾ CAA-UK-2005-40
CAA-UK-2005-41
CAA-UK-2005-42
CAA-UK-2005-46
CAA-UK-2005-47
CAA-UK-2005-48
CAA-NL-2005-49
CAA-NL-2005-51
CAA-NL-2005-54
CAA-NL-2005-55
CAA-NL-2005-56

⁽²⁾ CAA-NL-2005-119
CAA-NL-2005-122
CAA-NL-2005-128
CAA-NL-2005-171
CAA-NL-2005-176
CAA-NL-2005-177
CAA-NL-2005-191
CAA-NL-2005-195
CAA-NL-2005-196

⁽³⁾ CAA-NL-2005-230
CAA-NL-2005-234
CAA-NL-2005-235

▼B

- (54) Il n'existe aucune preuve témoignant de la mise en œuvre d'un plan de mesures correctives présenté par Reem Air pour remédier aux sérieux manquements décelés en matière de sécurité en réponse à la demande des Pays-Bas.
- (55) Les autorités du Kirghizstan compétentes pour la surveillance réglementaire de Reem Air n'ont pas exercé une surveillance adéquate des opérations de fret effectuées par ce transporteur conforme aux obligations qui leur incombent en vertu de la convention de Chicago, comme en témoigne la persistance de manquements graves en matière de sécurité. En outre, les informations fournies par Reem Air à la Commission au cours de l'audition qui a été accordée à cette compagnie prouvent qu'alors que le certificat d'opérateur aérien de Reem Air a été délivré par le Kirghizstan, cette compagnie a son établissement principal dans les Émirats arabes unis, ce qui est contraire aux exigences de l'annexe 6 de la convention de Chicago.
- (56) Pour ces motifs, sur la base des critères communs, il est estimé que Reem Air ne respecte pas les normes de sécurité applicables.

Silverback Cargo Freighters

- (57) Il existe des informations avérées prouvant de graves manquements en matière de sécurité de la part du transporteur Silverback Cargo Freighters. Ces manquements graves ont été décelés par la Belgique lors d'une inspection au sol effectuée dans le cadre du programme SAFA ⁽¹⁾.
- (58) Silverback Cargo Freighters, qui assure aussi l'entretien (vérifications A&B) de ses propres aéronefs, n'a pas donné de réponse adéquate et rapide à la suite d'une enquête menée par l'autorité de l'aviation civile de cet État membre concernant la sécurité de son exploitation, et a ainsi fait preuve d'un manque de transparence ou de communication attesté par l'absence d'une réponse pertinente aux demandes formulées par cet État membre.
- (59) Pour ces motifs, sur la base des critères communs, il est estimé que Silverback Cargo Freighters ne respecte pas les normes de sécurité applicables.

Transporteurs aériens de la République démocratique du Congo

- (60) En dépit de leurs efforts, les autorités de la République démocratique du Congo (RDC) compétentes en matière de surveillance réglementaire ont des difficultés persistantes à mettre en œuvre et faire respecter les normes de sécurité applicables, comme en témoigne le rapport succinct d'audit de la direction de l'aviation civile de la République démocratique du Congo réalisé dans le cadre du programme universel d'évaluation de la surveillance de la sécurité (USOAP) de l'OACI (Kinshasa, 11-18 juin 2001). On constate, en particulier, qu'aucun système n'est en place pour la certification des opérateurs aériens.
- (61) Les autorités de la RDC compétentes en matière de surveillance réglementaire ont par conséquent fait preuve d'un manque de capacité d'effectuer une surveillance adéquate en matière de sécurité.
- (62) Une interdiction d'exploitation est prononcée à l'encontre de Central Air Express en raison de manquements prouvés au regard des normes internationales de sécurité, et du manque de coopération de ce transporteur avec un État membre.

⁽¹⁾ BCAA-2005-36

▼B

- (63) La Belgique ⁽¹⁾ et Hewa Bora Airways (HBA) ont fourni des informations montrant que, dans le cas de HBA, les manquements observés dans le passé par les autorités belges ont été corrigés dans une large mesure pour certains aéronefs. La Belgique a en outre informé la Commission qu'elle entendait soumettre HBA à des inspections au sol systématiques. En conséquence, il est estimé que ce transporteur aérien doit être autorisé à poursuivre ses activités actuelles.
- (64) Pour ces motifs, sur la base des critères communs, il est estimé que tous les transporteurs aériens certifiés dans la République démocratique du Congo (RDC) doivent être inscrit dans la liste de l'annexe A, à l'exception de Hewa Bora Airways (HBA), qui doit figurer dans l'annexe B.

Transporteurs aériens de la Guinée équatoriale

- (65) Les autorités de la Guinée équatoriale compétentes en matière de surveillance réglementaire n'ont pas coopéré pleinement avec l'autorité de l'aviation civile du Royaume-Uni lorsque des craintes ont été émises concernant la sécurité d'exploitation des transporteurs licencié ou certifié dans cet État. Le Royaume-Uni a envoyé une lettre au directeur général de l'aviation civile de la Guinée équatoriale en date du 27 mars 2002 ⁽²⁾ pour demander des éclaircissements sur les points suivants:
- augmentation importante du nombre d'aéronefs enregistrés en Guinée équatoriale et allusions au fait que le bureau d'immatriculation des aéronefs ou un organisme similaire pourrait gérer le registre;
 - le fait que plusieurs transporteurs détenteurs d'un certificat de transporteur aérien émis par la Guinée équatoriale n'aient pas leur établissement principal en Guinée équatoriale.

Cette lettre indiquait également au directeur général de l'aviation civile que le Royaume-Uni ne serait pas en mesure d'autoriser encore des compagnies aériennes de la Guinée équatoriale à effectuer des vols commerciaux vers son territoire aussi longtemps que les autorités britanniques ne seraient pas assurées que ces compagnies aériennes font l'objet d'une surveillance satisfaisante. La Guinée équatoriale n'a pas répondu à cette lettre.

- (66) Les autorités compétentes de la Guinée équatoriale en matière de surveillance réglementaire ont démontré une capacité insuffisante de mettre en œuvre et de faire respecter les normes de sécurité applicables, comme en témoignent les audits et plans de mesures correctives s'y rapportant établis dans le cadre du programme universel d'évaluation de la surveillance de la sécurité de l'OACI. La Guinée équatoriale a fait l'objet d'un tel audit du programme universel d'évaluation de la surveillance de la sécurité (audit USOAP) en mai 2001, et il ressort du rapport d'audit ⁽³⁾ que la direction générale de l'aviation civile n'avait pas, au moment de l'audit, la capacité d'exercer une surveillance adéquate de ses compagnies aériennes et d'assurer qu'elles étaient exploitées conformément aux normes de l'OACI. L'audit a notamment décelé les manquements suivants:

⁽¹⁾ Inspection au sol effectuée dans le cadre du programme SAFA par les autorités de la Belgique le 11 mars 2006 à Bruxelles.

⁽²⁾ Courrier entre le ministère britannique des transports et le DGAC de la Guinée équatoriale sur le registre des aéronefs de la Guinée équatoriale (27 mars 2002).

⁽³⁾ ICAO-USOAP Summary Report — Audit of the Directorate of Civil Aviation of the Republic of Equatorial Guinea (Malabo, 14-18 May 2001).

▼B

- absence d'un organisme capable d'exercer des activités de surveillance en matière de sécurité, en particulier par un manque de personnel spécialisé dans les domaines de l'octroi des licences, de l'exploitation des aéronefs ou de la navigabilité;
- incapacité de déterminer le nombre d'aéronefs dans le registre ou le nombre de certificats de navigabilité valides émis;
- non-établissement d'un système structuré pour la certification et la supervision des transporteurs aériens;
- non-adoption de règles pour les opérations aéronautiques;
- pas de surveillance exercée sur les transporteurs autorisés;
- aucun système mis en place pour assurer l'accomplissement des tâches fondamentales d'une agence d'inspection de la navigabilité.

En outre, la direction générale de l'aviation civile de la Guinée équatoriale n'a jusqu'à présent soumis aucun plan d'action à l'OACI pour remédier aux manquements décelés par l'audit ⁽¹⁾, et de ce fait il n'y a pas eu de mission de suivi de l'audit.

- (67) Les autorités de la Guinée équatoriale compétentes en matière de surveillance réglementaire ont démontré une capacité insuffisante de mettre en œuvre de à faire respecter les normes de sécurité applicables conformément aux obligations qui leur sont imposées par la convention de Chicago. En fait, certains transporteurs détenteurs d'un certificat de transporteur aérien émis par la Guinée équatoriale n'ont pas leur établissement principal en Guinée équatoriale, ce qui est contraire aux exigences de l'annexe 6 de la convention de Chicago ⁽²⁾.
- (68) Les autorités (de la Guinée équatoriale) compétentes en matière de surveillance réglementaire des transporteurs énumérés ci-après ont fait preuve d'un manque de capacité d'effectuer une surveillance adéquate en matière de sécurité des transporteurs suivants: Air Consul SA, Avirex Guinée Equatoriale, COAGE — Compagnie Aeree de Guinée Equatorial, Ecuato Guineana de Aviación, Ecuatorial Cargo, GEASA — Guinea Ecuatorial Airlines SA, GETRA — Guinea Ecuatorial de Transportes Aéreos, Jetline Inc., King Transavia Cargo, Prompt Air GE SA, UTAGE — Unión de Transporte Aéreo de Guinea Ecuatorial.
- (69) Pour ces motifs, sur la base des critères communs, il est estimé que tous les transporteurs certifiés en Guinée équatoriale doivent être soumis à une interdiction d'exploitation et être inscrits dans l'annexe A.

Transporteurs aériens du Libéria

- (70) Il existe des informations avérées prouvant de graves manquements en matière de sécurité de la part du transporteur International Air Services, certifié au Libéria. Ces manquements ont été décelés par la France lors d'inspections au sol effectuées dans le cadre du programme SAFA ⁽³⁾.

⁽¹⁾ Document de travail C-WP/12471 du Conseil de l'OACI.

⁽²⁾ Correspondence between the UK Department of Transport and ECAC on the «Issue of Aircraft Documentation by Non-Approved Companies» (6 August 2003).

⁽³⁾ DGAC/F-2004 n^{os} 315, 316

▼B

- (71) Les autorités compétentes en matière de surveillance réglementaire pour le Libéria n'ont pas coopéré pleinement avec l'autorité de l'aviation civile du Royaume-Uni lorsqu'elles ont été informées des manquements graves en matière de sécurité décelés lors d'une inspection au sol d'un aéronef immatriculé au Libéria effectuée par l'autorité de l'aviation civile du Royaume-Uni le 5 mars 1996 ⁽¹⁾. Des craintes concernant la sécurité d'exploitation des transporteurs licenciés ou certifiés au Libéria ont été émises peu de temps après lorsque, le 12 mars 1996, la direction de l'aviation civile du Libéria a été informée par la l'autorité de l'aviation civile du Royaume-Uni que toutes les demandes d'autorisation d'exploitation pour des vols commerciaux vers le Royaume-Uni effectués par des aéronefs immatriculés au Libéria seraient rejetées jusqu'à ce que les autorités libériennes puissent démontrer l'existence d'un système réglementaire effectif permettant de garantir la navigabilité des aéronefs figurant dans le registre libérien. Aucune réponse n'a été reçue des autorités libériennes. De même, les autorités libériennes n'ont pas coopéré pleinement avec l'autorité de l'aviation civile de la France lorsque cet État membre a émis des craintes concernant la sécurité d'exploitation d'un transporteur aérien licencié ou certifié au Libéria.
- (72) Les autorités libériennes compétentes en matière de surveillance ont démontré une capacité insuffisante de mettre en œuvre et de faire respecter les normes de sécurité applicables. Le gouvernement du Libéria lui-même a admis en 1996 ⁽²⁾ qu'il n'était pas capable de continuer d'assurer le contrôle réglementaire des aéronefs immatriculés au Libéria à cause de la guerre civile. Bien qu'un accord de paix global ait été signé en 2003 et que les Nations unies et le gouvernement national de transition du Libéria mettent lentement des mesures en place pour renforcer la sécurité, il est toujours peu probable que la capacité du gouvernement de gérer son registre dans les règles se soit améliorée depuis 1996. L'OACI n'a pas encore effectué un audit USOAP du Libéria en raison de la situation sur le plan de la sécurité.
- (73) Les autorités du Libéria compétentes en matière de surveillance réglementaire des transporteurs énumérés ci-après ont fait preuve d'un manque de capacité d'effectuer une surveillance adéquate en matière de sécurité desdits transporteurs, à savoir: International Air Services Inc., Satgur Air Transport Corp., Weasua Air Transport Co. Ltd.
- (74) Pour ces motifs, sur la base des critères communs, il est estimé que tous les transporteurs certifiés au Libéria doivent être soumis à une interdiction d'exploitation et être inscrits dans l'annexe A.

Transporteurs aériens de la Sierra Leone

- (75) Il existe des informations avérées prouvant de graves manquements en matière de sécurité de la part du transporteur Air Universal Ltd. Ces manquements graves ont été décelés par la Suède lors d'une inspection au sol effectuée dans le cadre du programme SAFA ⁽³⁾.

⁽¹⁾ UK-CAA Regulation Group — Aircraft Survey Report, 5 March 1996 (Office code: 223).

⁽²⁾ Échange de lettres entre le ministère des transports libérien et la direction générale de l'aviation civile du Royaume-Uni sur l'incapacité, à cause de la guerre civile, d'assurer le contrôle réglementaire des aéronefs immatriculés au Libéria, du 28 août 1996.

⁽³⁾ LfV-S-04-0037

▼B

- (76) Les autorités compétentes en matière de surveillance réglementaire pour la Sierra Leone n'ont pas coopéré pleinement avec l'autorité de l'aviation civile de la Suède lorsque des craintes ont été émises concernant la sécurité d'exploitation d'Air Universal Ltd, transporteur aérien certifié dans cet État, comme en témoigne l'absence de réponse dudit État aux lettres envoyées par cet État membre.
- (77) L'autorisation d'exploitation ou le permis technique d'un transporteur relevant de la surveillance de la Sierra Leone ont précédemment été refusés ou annulés par le Royaume-Uni.
- (78) Alors que le certificat d'opérateur aérien d'Air Universal Ltd a été délivré par la Sierra Leone, il est avéré que cette compagnie a son établissement principal en Jordanie, ce qui est contraire aux exigences de l'annexe 6 de la convention de Chicago.
- (79) Les autorités de la Sierra Leone compétentes pour la surveillance réglementaire d'Air Universal Ltd n'ont pas exercé une surveillance adéquate de ce transporteur conforme aux obligations qui leur incombent en vertu de la convention de Chicago.
- (80) Pour ces motifs, sur la base des critères communs, il est estimé qu'Air Universal Ltd ne respecte pas les normes de sécurité applicables.
- (81) Il existe des informations avérées prouvant de graves manquements en matière de sécurité de la part des transporteurs certifiés en Sierra Leone. Ces manquements graves ont été décelés par trois États membres — le Royaume-Uni, Malte et la Suède — lors d'inspections au sol effectuées dans le cadre du programme SAFA ⁽¹⁾.
- (82) Les autorités compétentes en matière de surveillance réglementaire pour la Sierra Leone n'ont pas coopéré pleinement avec les autorités de l'aviation civile de la Suède et de Malte lorsque des doutes ont été émis concernant la sécurité d'exploitation d'Air Universal Ltd, transporteur aérien certifié dans cet État, comme en témoigne l'absence de réponse dudit État aux lettres envoyées par cet État membre.
- (83) Les autorités de la Sierra Leone compétentes en matière de surveillance réglementaire ont démontré une capacité insuffisante de mettre en œuvre et de faire respecter les normes de sécurité applicables conformément aux obligations qui leur sont imposées par la convention de Chicago. La Sierra Leone ne dispose pas d'un système approprié pour superviser ses transporteurs ou les aéronefs, et n'ont ni les capacités techniques ni les ressources pour effectuer une telle tâche. Certains transporteurs détenteurs d'un certificat d'opérateur aérien émis par la Sierra Leone n'ont pas leur établissement principal en Sierra Leone, ce qui est contraire aux exigences de l'annexe 6 de la convention de Chicago.

⁽¹⁾ CAA-UK-2003-103
CAA-UK-2003-111
CAA-UK-2003-136
CAA-UK-2003-198
CAA-MA-2003-4
LFV-S-2004-37

▼B

- (84) Le plan de mesures correctives présenté par la Sierra Leone est jugé inapproprié (ou insuffisant) pour remédier aux sérieux manquements en matière de sécurité qui ont été décelés. L'autorité de l'aviation civile de la Sierra Leone a engagé une société privée, International Aviation Surveyors (IAS), pour conduire certaines activités de surveillance en son nom. Cependant, les arrangements conclus entre les deux parties dans un protocole d'accord⁽¹⁾ ne constituent pas un système approprié de surveillance des aéronefs figurant dans le registre de la Sierra Leone. En particulier:
- Les aéronefs/compagnies visées par le protocole d'accord n'étaient pas basés en Sierra Leone, et le personnel de IAS n'était basé ni en Sierra Leone, ni dans le pays d'établissement des compagnies aériennes.
 - IAS ne semblait avoir aucun pouvoir de coercition.
 - IAS avait la responsabilité des inspections de routine des compagnies aériennes concernées mais le niveau des activités d'inspection n'était pas précisé.
 - Le protocole d'accord établissait une relation contractuelle entre IAS et les compagnies aériennes concernées.
 - Le protocole d'accord ne semblait pas traiter de manière adéquate la surveillance des opérations aériennes.
- (85) Les autorités de la Sierra Leone compétentes en matière de surveillance réglementaire des transporteurs énumérés ci-après ont fait preuve d'un manque de capacité d'effectuer une surveillance adéquate en matière de sécurité desdits transporteurs, à savoir: Aerolift Co. Ltd, Afrik Air Links, Air Leone Ltd, Air Rum Ltd, Air Salone, Ltd, Air Universal Ltd, Destiny Air Services Ltd, First Line Air (SL) Ltd, Heavylift Cargo, Paramount Airlines, Ltd, Star Air Ltd, Teebah Airways, West Coast Airways Ltd.
- (86) Pour ces motifs, sur la base des critères communs, il est estimé que tous les transporteurs certifiés en Sierra Leone doivent être soumis à une interdiction d'exploitation et être inscrits dans l'annexe A.

Transporteurs aériens du Swaziland

- (87) Il existe des informations avérées prouvant de graves manquements en matière de sécurité de la part du transporteur aérien Jet Africa, certifié au Swaziland. Ces manquements ont été décelés par les Pays Bas lors d'une inspection au sol effectuée dans le cadre du programme SAFA⁽²⁾.
- (88) Jet Africa n'a pas donné de réponse adéquate et rapide à la suite d'une enquête menée par l'autorité de l'aviation civile des Pays-Bas concernant la sécurité de son exploitation, et a ainsi fait preuve d'un manque de transparence ou de communication attesté par l'absence de réponse au courrier de cet État membre.
- (89) Il n'existe aucune preuve de l'existence d'un plan de mesures correctives présenté par Jet Africa pour remédier aux sérieux manquements en matière de sécurité en réponse à la demande des Pays-Bas.

⁽¹⁾ Memorandum of Understanding between DCA Sierra Leone and 'FAST International Aviation Surveyors on the inspection, surveillance and provision of regulatory services to extra-regional air operators (IAS/SL DCA MOA 201101).

⁽²⁾ CAA/NL-2004-98

▼B

- (90) Les autorités du Swaziland compétentes en matière de surveillance réglementaire ont démontré une capacité insuffisante de mettre en œuvre et de faire respecter les normes de sécurité applicables, comme cela a été démontré, en particulier, par un audit USOAP effectué en mars 1999. Dans ses conclusions, le rapport d'audit ⁽¹⁾ indiquait qu'au moment de l'audit, le Swaziland n'était pas capable d'assumer des responsabilités liées à la surveillance en matière de sécurité de ses compagnies aériennes et de son registre des aéronefs. Il indiquait aussi qu'il n'était pas possible de déterminer le nombre effectif des aéronefs inscrits dans le registre parce que celui-ci n'était pas convenablement tenu à jour. L'équipe qui a réalisé l'audit n'a pas non plus été en mesure de déterminer le nombre effectif des licences du personnel émises par le Swaziland qui étaient encore valides, les dossiers n'étant pas tenus à jour. Il n'y a pas eu de mission de suivi de l'audit USOAP parce que le Swaziland n'a donné aucune information à l'OACI sur les progrès réalisés dans la mise en œuvre du plan d'action pour répondre aux conclusions de l'audit.
- (91) Les autorités du Swaziland compétentes en matière de surveillance réglementaire des transporteurs énumérés ci-après ont fait preuve d'un manque de capacité d'effectuer une surveillance adéquate en matière de sécurité desdits transporteurs, à savoir: Aero Africa (Pty) Ltd, African International Airways (Pty) Ltd, Airlink Swaziland Ltd, Northeast Airlines (Pty) Ltd, Scan Air Charter Ltd, Swazi express Airways, Jet Africa.
- (92) Pour ces motifs, sur la base des critères communs, il est estimé que tous les transporteurs certifiés au Swaziland doivent être soumis à une interdiction d'exploitation et être inscrits dans l'annexe A.

Considérations générales concernant les transporteurs figurant dans la liste

- (93) Comme cela ne compromettrait pas la sécurité, tous les transporteurs aériens susmentionnés peuvent être autorisés à exercer des droits de trafic en affrétant un aéronef avec équipage appartenant à un transporteur aérien qui ne fait pas l'objet d'une interdiction d'exploitation, pour autant que les normes de sécurité applicables soient respectées.
- (94) La liste communautaire doit être mise à jour régulièrement et aussi tôt qu'il le faut, afin de tenir compte de l'évolution des conditions de sécurité relatives aux transporteurs concernés et sur la base de nouveaux éléments témoignant de la mise en œuvre de mesures correctives.

Transporteurs aériens ne figurant pas dans la liste

- (95) Compte tenu des éléments de preuve fournis par Tuninter et les autorités tunisiennes compétentes en matière de surveillance réglementaire et de la confirmation fournie par l'Italie, il est estimé qu'il est dûment prouvé que le transporteur aérien précité a remédié aux manquements en matière de sécurité qui avaient été observés lors de deux inspections sur place effectuées par les autorités italiennes.

⁽¹⁾ ICAO-USOAP Summary Report — Audit of the Directorate of Civil Aviation of Swaziland, (Mbabane, 9-12 March 1999).

▼B

- (96) Sur la base des informations fournies par l'Allemagne, il est estimé qu'il n'existe plus de preuve étayée du manque de capacité ou de volonté des autorités du Tadjikistan compétentes en matière de surveillance réglementaire des transporteurs aériens certifiés dans cet État.
- (97) Sur la base des informations fournies par la Belgique montrant qu'il a été totalement remédié aux manquements qui avaient conduit ce pays à prononcer une interdiction d'exploitation sur son territoire à l'encontre d'I.C.T.T.P.W. et de South Airlines, il est estimé qu'il n'existe plus de preuve étayée de manquements graves et persistants en matière de sécurité de la part de ces transporteurs aériens.
- (98) Sur la base des informations fournies par l'Allemagne montrant que l'aéronef particulier qui avait conduit à imposer une restriction d'exploitation au transporteur Atlant Soyouz ne fait plus partie de la flotte de ce transporteur, il est estimé qu'il n'existe plus de preuve étayée de manquements graves et persistants en matière de sécurité de la part dudit transporteur.
- (99) Sur la base des informations disponibles au stade actuel, il est estimé qu'il n'existe pas de preuve étayée de manquements graves non corrigés en matière de sécurité de la part d'Air Mauritanie. Il est toutefois nécessaire de poursuivre l'évaluation de la capacité des autorités de la Mauritanie compétentes en matière de surveillance réglementaire de ce transporteur aérien. À cette fin, une évaluation des autorités de la Mauritanie compétentes en matière de surveillance réglementaire de ce transporteur aérien et des entreprises relevant de sa responsabilité doit être effectuée dans 2 mois sous la conduite de la Commission avec l'aide des autorités de tout État membre intéressé.
- (100) Les mesures prévues au présent règlement sont conformes à l'avis du comité de la sécurité aérienne,

A ARRÊTÉ LE PRÉSENT RÈGLEMENT:

Article premier

Objet

Le présent règlement établit la liste communautaire des transporteurs aériens qui font l'objet d'une interdiction d'exploitation dans la Communauté, visée au chapitre II du règlement de base.

Article 2

Interdictions d'exploitation

1. Les transporteurs aériens énumérés à l'annexe A font l'objet d'une interdiction d'exploitation générale dans la Communauté.
2. Les transporteurs aériens énumérés à l'annexe B font l'objet de restrictions d'exploitation dans la Communauté. Les restrictions d'exploitation consistent en une interdiction d'utiliser l'aéronef particulier ou les types d'aéronef mentionnés à l'annexe B.

▼B

Article 3

Application effective

Les États membres informent la Commission des mesures prises conformément à l'article 3, paragraphe 1 du règlement de base pour faire appliquer, sur leur territoire, les interdictions d'exploitation figurant dans la liste communautaire à l'encontre des transporteurs qui font l'objet de ces interdictions.

Article 4

Entrée en vigueur

Le présent règlement entre en vigueur le premier 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.

▼ M18

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	AOC 023	MAG	République du Ghana
ROLLINS AIR	HR-005	RAV	Honduras
SILVERBACK CARGO FREIGHTERS	Inconnu	VRB	République du Rwanda
Tous les transporteurs aériens certifiés par les autorités de l'Afghanistan responsables de la surveillance réglementaire, notamment:			République islamique d'Afghanistan
ARIANA AFGHAN AIRLINES	AOC 009	AFG	République islamique d'Afghanistan
KAM AIR	AOC 001	KMF	République islamique d'Afghanistan
PAMIR AIRLINES	Inconnu	PIR	République islamique d'Afghanistan
SAFI AIRWAYS	AOC 181	SFW	République islamique d'Afghanistan
Tous les transporteurs aériens certifiés par les autorités de l'Angola responsables de la surveillance réglementaire (à l'exception de TAAG Angola Airlines qui figure à l'annexe B), notamment:			République d'Angola
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
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

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

▼M18

Nom de personne morale du transporteur aérien figurant sur son CTA (et raison sociale si elle diffère)	Numéro de certificat de transporteur aérien (CTA) ou numéro de la licence d'exploitation	Code OACI de la compagnie aérienne	État du transporteur
Tous les transporteurs aériens certifiés par les autorités du Bénin responsables de la surveillance réglementaire, 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	Non disponible	République du Bénin
BENIN GOLF AIR	PEA No 012/MDCTTP- PR/ANAC/DEA/SCS.	BGL	République du Bénin
BENIN LITTORAL AIRWAYS	PEA No 013/ MDCTTTATP-PR/ ANAC/DEA/SCS.	LTL	République du Bénin
COTAIR	PEA No 015/ MDCTTTATP-PR/ ANAC/DEA/SCS.	COB	République du Bénin
ROYAL AIR	PEA No 11/ANAC/ MDCTTP-PR/DEA/SCS	BNR	République du Bénin
TRANS AIR BENIN	PEA No 016/ MDCTTTATP-PR/ ANAC/DEA/SCS	TNB	République du Bénin
Tous les transporteurs aériens certifiés par les autorités de la République du Congo responsables de la surveillance réglementaire, notamment:			République du Congo
AERO SERVICE	RAC06-002	RSR	République du Congo
EQUAFLIGHT SERVICES	RAC 06-003	EKA	République du Congo
SOCIETE NOUVELLE AIR CONGO	RAC 06-004	Inconnu	République du Congo
TRANS AIR CONGO	RAC 06-001	Inconnu	République du Congo
EQUATORIAL CONGO AIRLINES S.A.	RAC 06-014	Inconnu	République du Congo
Tous les transporteurs aériens certifiés par les autorités de la République démocratique du Congo (RDC) responsables de la surveillance réglementaire, notamment:			République démocratique du Congo (RDC)
AFRICAN AIR SERVICES COMMUTER	409/CAB/MIN/TVC/ 051/09	Inconnu	République démocratique du Congo (RDC)
AIR KASAI	409/CAB/MIN/ TVC/ 036/08	Inconnu	République démocratique du Congo (RDC)
AIR KATANGA	409/CAB/MIN/TVC/ 031/08	Inconnu	République démocratique du Congo (RDC)
AIR TROPIQUES	409/CAB/MIN/TVC/ 029/08	Inconnu	République démocratique du Congo (RDC)
BLUE AIRLINES	409/CAB/MIN/TVC/ 028/08	BUL	République démocratique du Congo (RDC)

▼ M18

Nom de personne morale du transporteur aérien figurant sur son CTA (et raison sociale si elle diffère)	Numéro de certificat de transporteur aérien (CTA) ou numéro de la licence d'exploitation	Code OACI de la compagnie aérienne	État du transporteur
BRAVO AIR CONGO	409/CAB/MIN/TC/0090/2006	BRV	République démocratique du Congo (RDC)
BUSINESS AVIATION	409/CAB/MIN/TVC/048/09	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)
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)

▼M18

Nom de personne morale du transporteur aérien figurant sur son CTA (et raison sociale si elle diffère)	Numéro de certificat de transporteur aérien (CTA) ou numéro de la licence d'exploitation	Code OACI de la compagnie aérienne	État du transporteur
SERVICES AIR	409/CAB/MIN/TVC/030/08	Inconnu	République démocratique du Congo (RDC)
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)
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	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
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:			République d'Indonésie

▼ M18

Nom de personne morale du transporteur aérien figurant sur son CTA (et raison sociale si elle diffère)	Numéro de certificat de transporteur aérien (CTA) ou numéro de la licence d'exploitation	Code OACI de la compagnie aérienne	État du transporteur
AIR 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
INTAN ANGKASA AIR SERVICE	135-019	Inconnu	République d'Indonésie
JOHNLIN AIR TRANSPORT	135-043	Inconnu	République d'Indonésie
KAL STAR	121-037	KLS	République d'Indonésie
KARTIKA AIRLINES	121-003	KAE	République d'Indonésie
KURA-KURA AVIATION	135-016	KUR	République d'Indonésie
LION MENTARI AIRLINES	121-010	LNI	République d'Indonésie
MANUNGGAL AIR SERVICE	121-020	Inconnu	République d'Indonésie
MEGANTARA	121-025	MKE	République d'Indonésie
MERPATI NUSANTARA AIRLINES	121-002	MNA	République d'Indonésie
MIMIKA AIR	135-007	Inconnu	République d'Indonésie
NATIONAL UTILITY HELICOPTER	135-011	Inconnu	République d'Indonésie
NUSANTARA AIR CHARTER	121-022	Inconnu	République d'Indonésie
NUSANTARA BUANA AIR	135-041	Inconnu	République d'Indonésie
NYAMAN AIR	135-042	Inconnu	République d'Indonésie
PELITA AIR SERVICE	121-008	PAS	République d'Indonésie
PENERBANGAN ANGKASA SEMESTA	135-026	Inconnu	République d'Indonésie
PURA WISATA BARUNA	135-025	Inconnu	République d'Indonésie
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

▼ M18

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
SKY AVIATION	135-044	Inconnu	République d'Indonésie
SMAC	135-015	SMC	République d'Indonésie
SRIWIJAYA AIR	121-035	SJY	République d'Indonésie
SURVEI UDARA PENAS	135-006	Inconnu	République d'Indonésie
TRANSWISATA PRIMA AVIATION	135-021	Inconnu	République d'Indonésie
TRAVEL EXPRESS AVIATION SERVICE	121-038	XAR	République d'Indonésie
TRAVIRA UTAMA	135-009	Inconnu	République d'Indonésie
TRI MG INTRA ASIA AIRLINES	121-018	TMG	République d'Indonésie
TRIGANA AIR SERVICE	121-006	TGN	République d'Indonésie
UNINDO	135-040	Inconnu	République d'Indonésie
WING ABADI AIRLINES	121-012	WON	République d'Indonésie
Tous les transporteurs aériens certifiés par les autorités du Kazakhstan responsables de la surveillance réglementaire (à l'exception d'Air Astana), notamment:			République du Kazakhstan
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

▼ M18

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
IRTYSH AIR	AK-0439-11	MZA	République du Kazakhstan
JET AIRLINES	AK-0419-10	SOZ	République du Kazakhstan
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
Tous les transporteurs aériens certifiés par les autorités de la République kirghize responsables de la surveillance réglementaire, notamment:			République kirghize
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
KYRGYZ TRANS AVIA	31	KTC	République kirghize

▼ **M18**

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
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
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	Inconnu	République gabonaise
AIR SERVICES SA	004/MTAC/ANAC-G/ DSA	RVS	République gabonaise
AIR TOURIST (ALLEGIANCE)	007/MTAC/ANAC-G/ DSA	LGE	République gabonaise
NATIONALE ET REGIONALE TRANSPORT (NATIONALE)	008/MTAC/ANAC-G/ DSA	NRG	République gabonaise
SCD AVIATION	005/MTAC/ANAC-G/ DSA	SCY	République gabonaise
SKY GABON	009/MTAC/ANAC-G/ DSA	SKG	République gabonaise
SOLENTA AVIATION GABON	006/MTAC/ANAC-G/ DSA	Inconnu	République gabonaise
Tous les transporteurs aériens certifiés par les autorités de la République de Mauritanie responsables de la surveillance réglementaire, notamment:			République de Mauritanie
MAURITANIA AIRWAYS		MTW	République de Mauritanie
Tous les transporteurs aériens certifiés par les autorités de la République du Mozambique responsables de la surveillance réglementaire, notamment:			République du Mozambique
MOZAMBIQUE AIRLINES – LINHAS AEREAS DE MOÇAMBIQUE	MOZ-01/2010	LAM	République du Mozambique
MOZAMBIQUE EXPRESS/MEX	02 of 2010	MXE	République du Mozambique
TRANS AIRWAYS/KAYA AIRLINES	03 of 2010	Inconnu	République du Mozambique

▼M18

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
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
Tous les transporteurs aériens certifiés par les autorités des Philippines responsables de la surveillance réglementaire, notamment:			République des Philippines
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
CHEMTRAD AVIATION CORPORATION	2009018	Inconnu	République des Philippines
CM AERO	4AN2000001	Inconnu	République des Philippines
CORPORATE AIR	Inconnu	Inconnu	République des Philippines

▼ M18

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
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
INAEV 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
SUBIC INTERNATIONAL AIR CHARTER	4AN9900010	Inconnu	République des Philippines
SUBIC SEAPLANE, INC.	4AN2000002	Inconnu	République des Philippines

▼ **M18**

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
TOPFLITE AIRWAYS, INC.	4AN9900012	Inconnu	République des Philippines
TRANSGLOBAL AIRWAYS CORPORATION	2009007	TCU	République des Philippines
WORLD AVIATION, CORP.	Inconnu	Inconnu	République des Philippines
WCC AVIATION COMPANY	2009015	Inconnu	République des Philippines
YOKOTA AVIATION, INC.	Inconnu	Inconnu	République des Philippines
ZENITH AIR, INC.	2009012	Inconnu	République des Philippines
ZEST AIRWAYS INCORPORATED	2009003	RIT	République des Philippines
Tous les transporteurs aériens certifiés par les autorités de Sao Tomé-et-Principe responsables de la surveillance réglementaire, notamment:			Sao Tomé-et-Principe
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
Tous les transporteurs aériens certifiés par les autorités de la Sierra Leone responsables de la surveillance réglementaire, notamment:			Sierra Leone
AIR RUM, LTD	Inconnu	RUM	Sierra Leone
DESTINY AIR SERVICES, LTD	Inconnu	DTY	Sierra Leone
HEAVYLIFT CARGO	Inconnu	Inconnu	Sierra Leone
ORANGE AIR SIERRA LEONE LTD	Inconnu	ORJ	Sierra Leone
PARAMOUNT AIRLINES, LTD	Inconnu	PRR	Sierra Leone
SEVEN FOUR EIGHT AIR SERVICES LTD	Inconnu	SVT	Sierra Leone
TEEBAH AIRWAYS	Inconnu	Inconnu	Sierra Leone
Tous les transporteurs aériens certifiés par les autorités du Soudan responsables de la surveillance réglementaire, notamment:			République du Soudan
SUDAN AIRWAYS	Inconnu	SUD	République du Soudan
SUN AIR COMPANY	051	SNR	République du Soudan

▼ **M18**

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
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
Tous les transporteurs aériens certifiés par les autorités du Swaziland responsables de la surveillance réglementaire, notamment:			Swaziland
SWAZILAND AIRLINK	Inconnu	SZL	Swaziland
Tous les transporteurs aériens certifiés par les autorités de la Zambie responsables de la surveillance réglementaire, notamment:			Zambie
ZAMBEZI AIRLINES	Z/AOC/001/2009	ZMA	Zambie

▼M18

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'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 ⁽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-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

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

▼ M18

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 SERVICE COMORES	06-819/TA-15/DGACM	KMD	Comores	Toute la flotte sauf: LET 410 UVP	Toute la flotte sauf: D6-CAM (851336)	Comores
GABON AIRLINES ⁽³⁾	001/MTAC/ANAC	GBK	République gabonaise	Toute la flotte sauf: 1 appareil de type Boeing B-767-200	Toute la flotte sauf: TR-LHP	République gabonaise
IRAN AIR ⁽⁴⁾	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 du Sud

▼ M18

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 appa- reils 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

- (1) Afrijet n'est autorisé à utiliser que les aéronefs spécifiquement mentionnés pour ses activités actuelles dans l'Union européenne.
- (2) Air Astana n'est autorisé à utiliser que les aéronefs spécifiquement mentionnés pour ses activités actuelles dans l'Union européenne.
- (3) Gabon Airlines n'est autorisé à utiliser que les aéronefs spécifiquement mentionnés pour ses activités actuelles dans l'Union européenne.
- (4) Iran Air est autorisé à exercer ses activités à destination de l'Union européenne, en utilisant les aéronefs spécifiques, dans les conditions fixées au considérant (69) du règlement (UE) n° 590/2010, JO L 170 du 6.7.2010, p. 15.