

Chers membres de la Commission,

La question que je voudrais poser concerne une méthode qui semble de plus en plus courante et par laquelle certaines compagnies aériennes interdites dans l'Union européenne parviennent trop aisément à contourner l'interdiction, en s'établissant sous une autre dénomination dans un autre état, dont elles obtiennent une nouvelle licence et de nouveaux enregistrements des aéronefs utilisés précédemment.

Je donne deux exemples récents qui illustrent la dite méthode.

Au début de 2007 une compagnie aérienne est constituée et s'établie au Tchad sous la dénomination Aircraft Machinery Works Tchad<sup>(1)</sup>. Sa flotte aérienne comporte deux Lockheed TriStar<sup>(2)</sup>. Un de ces aéronefs a été présent fin août, début septembre à Tallinn, Estonie<sup>(3)</sup>.

Les deux aéronefs portaient précédemment des numéros d'identification de la Guinée Equatoriale et du Libéria et opéraient pour des compagnies constituées<sup>(4)</sup> par le même fondateur que celui de la nouvelle compagnie tchadienne. Tout aéronef sous surveillance de la Guinée Equatoriale et du Libéria n'est pas admis dans les états de la Communauté. Toutefois grâce à une nouvelle licence et des identifications tchadiennes, les deux aéronefs peuvent librement atterrir sur nos aéroports.

Le second exemple concerne un aéronef Antonov-12 de la Serbie.

Dans son règlement 235 du 5 mars<sup>(5)</sup> la Commission fait savoir que la compagnie bulgare Air Sofia n'est pas autorisée à exercer ses activités dans les états de la Communauté. Toutefois un nombre de ses aéronefs est transféré à des compagnies en dehors de la Bulgarie. Ainsi une compagnie serbe, United International Airlines<sup>(6)</sup>, a été constituée très récemment et son aéronef, opérant précédemment pour Air Sofia, s'est déjà présenté dans les trois pays du Benelux, la France, l'Angleterre et la Tchéquie, pourvu d'une identification serbe<sup>(7)</sup>.

La publication d'une liste des aéronefs non admis sur base de leur *Manufacturer Serial Number* (MSN) pourrait à la rigueur servir d'instrument de contrôle.

Ma question à la Commission se résume à lui demander, quelles mesures elle compte prendre pour remédier à la présente lacune.

(1)

Name	Alias	ICAO	Country
AMW Tchad	Air Machinery Works	MCW	Tchad
Formed by Duane Egli in 2007			

(2)

Registration	Type	MSN	Status
TT-DAE	L.1011-100	1101	Active
TT-DWE	L.1011-100	1093	Conversion at Ras Al Khaimah

(3) [www.planepictures.net/netshow.php?id=670851](http://www.planepictures.net/netshow.php?id=670851) & [www.airliners.net/open.file?id=1264268](http://www.airliners.net/open.file?id=1264268)

(4) Historique depuis 2002

TT-DAE	3C-QRQ (2002-2003)	A8-AAA (2003-2005)	EX-072 (2006)
	Ducor World Airlines (*)	Int'l Air Services (*)	Reem Air
	Equatorial Guinea	Liberia	Kyrgyzstan
TT-DWE	3C-QRL (2002-2003)	A8-AAB (2003-2005)	
	Ducor World Airlines (*)	Int'l Air Services (*)	
	Equatorial Guinea	Liberia	

(\*) Formed by Duane Egli

(5) [http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/site/fr/oj/2007/l\\_066/l\\_06620070306fr00030013.pdf](http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/site/fr/oj/2007/l_066/l_06620070306fr00030013.pdf), paragraphe 34

(6)

Name	Alias	ICAO	Country
UIA	United International Airlines	UIL	Serbia
Formed 2007 as a successor of Air Sofia			

(7)

Registration	Type	MSN	Operator	Status
YU-UIA	An-12BP	1348007	UIA	Active