REGULAMENTO DE EXECUÇÃO (UE) N.º 1318/2014 DA COMISSÃO

de 11 de dezembro de 2014

que altera o Regulamento (CE) n.º 474/2006 que estabelece a lista comunitária das transportadoras aéreas que são objeto de uma proibição de operação na Comunidade

(Texto relevante para efeitos do EEE)

A COMISSÃO EUROPEIA,

Tendo em conta o Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia,

Tendo em conta o Regulamento (CE) n.º 2111/2005 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 14 de dezembro de 2005, relativo ao estabelecimento de uma lista comunitária das transportadoras aéreas que são objeto de uma proibição de operação na Comunidade e à informação dos passageiros do transporte aéreo sobre a identidade da transportadora aérea operadora, e que revoga o artigo 9.º da Diretiva 2004/36/CE ([1]), nomeadamente o artigo 4.º, n.º 2,

Considerando o seguinte:

(1) O Regulamento (CE) n.º 474/2006 da Comissão ([2]) estabelece a lista comunitária das transportadoras aéreas que são objeto de uma proibição de operação na Comunidade, a que se refere o capítulo II do Regulamento (CE) n.º 2111/2005.

(2) Nos termos do artigo 4.º, n.º 3, do Regulamento (CE) n.º 2111/2005, alguns Estados-Membros e a Agência Europeia para a Segurança da Aviação (AESA) transmitiram à Comissão informações relevantes para a atualização daquela lista. Alguns países terceiros também comunicaram informações relevantes. A lista deve ser atualizada com base nessas informações.

(3) A Comissão informou todas as transportadoras aéreas em causa, diretamente ou por intermédio das autoridades responsáveis pela sua supervisão regulamentar, sobre os factos e as considerações essenciais que fundamentarão uma decisão de impor a essas transportadoras proibições de operação na União ou de alterar as condições de uma proibição de operações imposta às transportadoras aéreas incluídas na lista comunitária.

(4) A Comissão concedeu às transportadoras aéreas em causa a possibilidade de consultarem os documentos comunicados pelos Estados-Membros, de apresentarem as suas observações por escrito e de fazerem uma exposição oral à Comissão e ao comité instituído pelo Regulamento (CEE) n.º 3922/1991 do Conselho ([3]) (Comité da Segurança Aérea).

(5) O Comité da Segurança Aérea recebeu da Comissão informações atualizadas sobre as consultas conjuntas com as autoridades competentes e as transportadoras aéreas de Angola, do Botsuana, da Geórgia, da República da Guiné, da Índia, da Indonésia, do Cazaquistão, da República Quirguiz, do Líbano, da Líbia, de Madagáscar, da República Islâmica da Mauritânia, de Moçambique, do Nepal, das Filipinas, de São Tomé e Príncipe, do Sudão e da Zâmbia, havidas no âmbito do Regulamento (CE) n.º 2111/2005 e do correspondente Regulamento de Execução (CE) n.º 473/2006 da Comissão ([4]). O Comité da Segurança Aérea recebeu ainda da Comissão informações sobre a situação no Afeganistão, no Gana, no Irão e na Coreia do Norte, bem como informações atualizadas sobre as consultas técnicas com a Federação da Rússia.

(6) O Comité da Segurança Aérea ouviu as exposições da AESA sobre os resultados da análise aos relatórios das auditorias realizadas pela Organização da Aviação Civil Internacional (OACI), no âmbito do seu Programa Universal de Auditoria da Supervisão da Segurança (PUASS). Os Estados-Membros foram convidados a dar prioridade, nas inspeções a efetuar na plataforma de estacionamento, às transportadoras aéreas licenciadas nos Estados em que a OACI detetou problemas de segurança graves («PSG») ou relativamente aos quais a AESA tenha concluído que o sistema de supervisão da segurança apresenta deficiências graves. Além das consultas realizadas pela Comissão nos termos do Regulamento (CE) n.º 2111/2005, a atribuição de prioridade nas inspeções a efetuar na plataforma de estacionamento permite recolher informações suplementares sobre o desempenho, em termos de segurança, das transportadoras aéreas licenciadas nesses Estados.

([1]) JO L 344 de 27.12.2005, p. 15.
([2]) Regulamento (CE) n.º 474/2006 da Comissão, de 22 de março de 2006, que estabelece a lista comunitária das transportadoras aéreas que são objeto de uma proibição de operação na Comunidade, prevista no capítulo II do Regulamento (CE) n.º 2111/2005 do Parlamento Europeu e do Conselho (JO L 84 de 23.3.2006, p. 14).
([3]) Regulamento (CEE) n.º 3922/91 do Conselho, de 16 de dezembro de 1991, relativo à harmonização de normas técnicas e dos procedimentos administrativos no setor da aviação civil (JO L 373 de 31.12.1991, p. 4).
([4]) Regulamento (CE) n.º 473/2006 da Comissão, de 22 de março de 2006, que estabelece regras de execução para a lista comunitária de transportadoras aéreas que são objeto de uma proibição de operação na Comunidade, prevista no capítulo II do Regulamento (CE) n.º 2111/2005 do Parlamento Europeu e do Conselho (JO L 84 de 23.3.2006, p. 8).

(7) O Comité da Segurança Aérea ouviu as exposições da AESA sobre os resultados das inspeções efetuadas na plataforma de estacionamento, segundo o Programa de Avaliação da Segurança das Aeronaves Estrangeiras (SAFA), em conformidade com o Regulamento (UE) n.º 965/2012 da Comissão ([1]).

(8) A AESA também apresentou exposições ao Comité da Segurança Aérea sobre os projetos de assistência técnica desenvolvidos nos Estados aos quais se apliquem medidas ou atividades de monitorização constantes do Regulamento (CE) n.º 2111/2005. O Comité foi informado dos planos da AESA e dos pedidos de assistência técnica e de cooperação suplementares, destinados a reforçar a capacidade administrativa e técnica das autoridades da aviação civil (AAC) para resolverem problemas de incumprimento de normas internacionais. Além disso, os Estados-Membros foram convidados a responder bilateralmente a esses pedidos, em coordenação com a Comissão e a AESA. Neste contexto, a Comissão salientou a utilidade de manter a comunidade aeronáutica internacional informada, designadamente através da base de dados SCAN da OACI, sobre a assistência técnica dispensada pela União e pelos seus Estados-Membros, no interesse do reforço da segurança da aviação ao nível mundial.

(9) O Comité da Segurança Aérea ouviu igualmente informações atualizadas, que o Eurocontrol facultou, sobre o estado da função de alerta do programa SAFA e as estatísticas das mensagens de alerta relativas a transportadoras proibidas.

Transportadoras aéreas da União

(10) Após análise pela AESA das informações recolhidas durante as inspeções do SAFA às aeronaves das transportadoras aéreas da União na plataforma de estacionamento, ou por ocasião das inspeções de normalização realizadas pela própria AESA, assim como durante as inspeções e auditorias específicas levadas a efeito pelas autoridades da aviação nacionais, vários Estados-Membros adotaram determinadas medidas de fiscalização, que comunicaram à Comissão e ao Comité da Segurança Aérea. A Grécia informou que a AAC helénica efetuara inspeções em aeronaves das transportadoras *Gain Jet Aviation* e *Skygreece Airlines*. Nas inspeções suplementares não se detetaram problemas de relevo.

(11) Os Estados-Membros reiteraram a sua disponibilidade para tomarem as medidas necessárias, caso informações de segurança relevantes revelem riscos de segurança iminentes decorrentes do incumprimento das normas de segurança pelas transportadoras aéreas da União.

Transportadoras aéreas de Angola

(12) Por força do Regulamento (CE) n.º 474/2006, com a redação que lhe foi dada pelo Regulamento de Execução (UE) n.º 1197/2011 da Comissão ([2]), a *TAAG — Linhas Aéreas de Angola*, certificada em Angola, só está autorizada a operar na UE com quatro aeronaves do tipo Boeing 737-700, com as matrículas D2-TBF, D2-TBG, D2-TBH e D2-TBJ, com três aeronaves do tipo Boeing 777-200, com as matrículas D2-TED, D2-TEE e D2-TEF, e com duas aeronaves do tipo Boeing 777-300, com as matrículas D2-TEG e D2-TEH.

(13) Em 21 de novembro de 2014, a *TAAG — Linhas Aéreas de Angola* pediu, por intermédio da autoridade competente angolana (INAVIC), que fosse acrescentada uma nova aeronave do tipo Boeing 777-300 ao anexo B do Regulamento (CE) n.º 474/2006. Mantêm-se, contudo, as dificuldades em criar e manter contactos regulares com o INAVIC e com a *TAAG — Linhas Aéreas de Angola*. Verificam-se as mesmas dificuldades nos contactos da OACI com o INAVIC, o que determinou recentemente o cancelamento de várias auditorias a que aquela organização devia ter procedido. Este facto indica a existência de problemas de comunicação interna, tanto com a *TAAG — Linhas Aéreas de Angola* como com o INAVIC, e bem assim entre estas duas entidades, o que dificulta uma apreciação adequada do risco que o deferimento do pedido da *TAAG* poderia acarretar. A Comissão entende, pois, que o mais adequado é pedir ao INAVIC e à *TAAG — Linhas Aéreas de Angola* que se comprometam plenamente a efetuar em breve uma análise exaustiva de todos os aspetos da segurança, incluindo o do acréscimo de novas aeronaves à frota da *TAAG — Linhas Aéreas de Angola*.

(14) Em conformidade com os critérios comuns estabelecidos no anexo do Regulamento (CE) n.º 2111/2005, considera-se, por conseguinte, não existirem atualmente motivos para alterar a lista comunitária das transportadoras aéreas proibidas de operar na União, mediante a inclusão de outras aeronaves operadas pela *TAAG — Linhas Aéreas de Angola*.

([1]) Regulamento (UE) n.º 965/2012 da Comissão, de 5 de outubro de 2012, que estabelece os requisitos técnicos e os procedimentos administrativos para as operações aéreas, em conformidade com o Regulamento (CE) n.º 216/2008 do Parlamento Europeu e do Conselho (JO L 296 de 25.10.2012, p. 1).

([2]) Regulamento de Execução (UE) n.º 1197/2011 da Comissão, de 21 de novembro de 2011 (JO L 303 de 22.11.2011, p. 14). Cf., em particular, os considerandos 26 a 30 do presente regulamento.

(15) Os Estados-Membros devem continuar a verificar o cumprimento efetivo, pela *TAAG — Linhas Aéreas de Angola*, das normas de segurança, atribuindo prioridade às aeronaves desta transportadora nas inspeções na plataforma de estacionamento, nos termos do Regulamento (UE) n.º 965/2012.

Transportadoras aéreas do Botsuana

(16) Em abril de 2013, a OACI conduziu uma missão de validação coordenada (MVC) no Botsuana. Os resultados da MVC da OACI foram parcialmente positivos, porquanto melhorou a aplicação efetiva; porém, verificou-se também um resultado negativo, dado terem sido detetados dois problemas de segurança graves. Além disso, desde 2010, ocorreram dois acidentes com aeronaves registadas neste país.

(17) Com base nas informações disponíveis, na não-aplicação efetiva de quase 46 % das normas da OACI e das práticas recomendadas, nos dois problemas de segurança graves, nos dois acidentes e na comunicação intermitente entre a Comissão e a Autoridade da Aviação Civil do Botsuana (CAAB), a Comissão pediu a esta autoridade, por ofício de 8 de julho de 2014, informações sobre as transportadoras aéreas certificadas no país.

(18) A CAAB respondeu em 3 de outubro de 2014, prestando as informações pedidas, tendentes a demonstrar a efetiva aplicação, pelo Botsuana, das normas da OACI e das práticas recomendadas, e a resolver os dois problemas de segurança graves.

(19) Com base nessas informações, conclui-se que a CAAB apreciaria que a OACI realizasse nova MVC antes do final do presente ano, para verificar se as medidas corretivas tomadas são suficientes para resolver os dois problemas de segurança graves.

(20) Da apreciação das informações prestadas decorre ainda que foi renovada a certificação de todas as transportadoras aéreas, tendo-lhes sido emitidos, na mesma data, novos certificados de operador aéreo (COA). Este facto resultará num aumento da carga de trabalho da CAAB cada vez que os COA tiverem de ser renovados. A CAAB elaborou um programa de controlo da segurança das transportadoras aéreas, mas a sua execução está atrasada relativamente ao calendário previsto. Por último, nas atividades de controlo, apenas algumas constatações são registadas, sendo, portanto, difícil determinar a capacidade da CAAB para resolver as questões de segurança que emirjam. A fim de esclarecer estas questões, a Comissão pedirá informações complementares e convidará a CAAB para uma reunião técnica em que se debaterão igualmente quaisquer outras informações sobre a supervisão da segurança no Botsuana.

(21) Em conformidade com os critérios comuns estabelecidos no anexo do Regulamento (CE) n.º 2111/2005, considera-se, pois, não existirem atualmente fundamentos para uma alteração da lista comunitária das transportadoras aéreas que estão proibidas de operar na União, incluindo nela transportadoras do Botsuana.

Transportadoras aéreas da Geórgia

(22) As consultas com a autoridade competente da Geórgia (GCAA) prosseguem, no âmbito do acompanhamento da aplicação por estas do plano de medidas corretivas elaborado na sequência de problemas de segurança graves detetados pela OACI em outubro de 2013, durante a auditoria global do sistema da Geórgia.

(23) Com base nas informações prestadas pela GCAA, sobre as medidas tomadas para resolver os PSG, a Comissão não considerou necessário pedir a comparência da GCAAperante o Comité da Segurança Aérea. A Comissão informou este Comité da aplicação do plano de medidas corretivas elaborado pela GCAA.

(24) Em conformidade com os critérios comuns estabelecidos no anexo do Regulamento (CE) n.º 2111/2005, considera-se, pois, não existirem atualmente fundamentos para uma alterar a lista comunitária das transportadoras aéreas que estão proibidas de operar na União, incluindo nela transportadoras da Geórgia.

Transportadoras aéreas da República da Guiné

(25) Conforme acordado na reunião realizada em Bruxelas em janeiro de 2013, a autoridade competente da República da Guiné (DNAC) tem comunicado periodicamente informações sobre a aplicação em curso do plano de medidas corretivas, aprovado pela OACI em dezembro de 2012, assim como sobre todas as atividades com ele relacionadas.

(26) O último relatório intercalar, recebido em 21 de outubro de 2014, especifica as atividades e os progressos mais recentes na execução do referido plano. Prossegue a formação do pessoal, tendente a reforçar a capacidade de supervisão, principalmente nas áreas da aeronavegabilidade e das operações. A DNAC continuou a resolver os problemas constatados pelo PUASS que se encontram pendentes, relacionados com questões protocolares, recorrendo à ferramenta em linha de abordagem contínua do controlo («ACC») da OACI. Entre o início de agosto e o final de setembro de 2014, a OACI realizou uma validação *ex situ* do protocolo das questões suscetíveis de verificação à distância. Como resultado, a aplicação efetiva global respeitante aos oito elementos críticos melhorou ligeiramente.

(27) Está em preparação uma iniciativa legislativa que visa transformar a DNAC numa AAC independente, financeira e funcionalmente autónoma, e com estrutura de gestão própria. Prevê-se que a Autoridade da Aviação Civil da Guiné («AACG») seja formalmente criada, em plena conformidade com os requisitos da OACI, até janeiro de 2015.

(28) No final de março de 2013, foram suspensos todos os certificados do anterior operador aéreo. A certificação em plena conformidade com as normas da OACI (em 5 fases) da transportadora aérea nacional *PROBIZ Guinée*, para operar com uma aeronave do tipo BE90, está ainda em curso e conta com a ajuda e o apoio de uma missão específica da Conferência Africana de Aviação Civil/ Organização de Supervisão da Segurança da Aviação do Grupo do Acordo de Banjul, que inclui a formação simultânea, no posto de trabalho, de inspetores da DNAC sobre todo o processo. Deram igualmente início ao processo de certificação duas outras transportadoras aéreas, a *Eagle Air Guiné* e a *Sahel Aviation Service Guinée*. A DNAC, com o apoio do Gabinete Regional da OACI de Dacar, tenciona concluir o processo de certificação das três transportadoras aéreas até ao final de 2014.

(29) A DNAC pediu a realização de uma MVC para validar os progressos registados na execução do plano de medidas corretivas. Inicialmente, a OACI previra que a MVC se realizasse em maio de 2014. As alterações recentes nos quadros superiores do Ministério dos Transportes provocaram um atraso, tendo a previsão da MVC passado, em princípio, para a segunda quinzena de setembro de 2014. O atual surto de ébola determinou a suspensão, por período indefinido, da MVC da OACI, assim como de uma missão de assistência, prevista inicialmente para julho de 2014.

(30) De acordo com os critérios comuns estabelecidos no anexo do Regulamento (CE) n.º 2111/2005, considera-se, por conseguinte, não existirem atualmente motivos para alterar a lista comunitária das transportadoras aéreas que estão proibidas de operar na União, incluindo nela transportadoras da República da Guiné.

(31) Caso eventuais informações de segurança revelem riscos de segurança iminentes, decorrentes do incumprimento das normas de segurança internacionais, a Comissão poderá ver-se obrigada a tomar medidas em conformidade com aquele regulamento.

Transportadoras aéreas da Índia

(32) Em 7 de novembro de 2014, realizou-se uma reunião técnica em Bruxelas, em que participaram a Comissão e a AESA, por um lado, e altos representantes da Direção-Geral da Aviação Civil da Índia (DGCA), por outro. A reunião teve por tema o cumprimento das obrigações de segurança e de supervisão internacional pela Índia, incluindo a decisão da Administração Federal da Aviação dos Estados Unidos (FAA) de avaliar em baixa o grau de cumprimento dessas obrigações por aquele país, que passou da categoria 1 para a categoria 2, devido a deficiências detetadas na auditoria para avaliação da segurança da aviação internacional (IASA). A DGCA prestou informações sobre as medidas corretivas que tomou em resposta às conclusões que tinham levado a FAA a baixar o grau de cumprimento. A DGCA reafirmou que tomara medidas em resposta à maior parte das conclusões da FAA e que estabelecera um plano estruturado de medidas corretivas para os demais aspetos preocupantes. Na mesma reunião técnica, a DGCA informou também sobre a sustentabilidade e os melhoramentos em curso neste domínio.

(33) Na referida reunião, a DGCA comprometeu-se a estabelecer um diálogo com a Comissão, inclusive através de reuniões suplementares, se e quando a Comissão considerasse necessário. A DGCA comprometeu-se ainda a comunicar à Comissão as informações atinentes à segurança, no âmbito das consultas oficiais com as autoridades responsáveis pela supervisão regulamentar das transportadoras aéreas certificadas na Índia, em conformidade com o disposto no artigo 3.º, n.º 2, do Regulamento (CE) n.º 473/2006 da Comissão.

(34) Com base nas informações prestadas na reunião técnica de 7 de novembro de 2014 e nos compromissos assumidos pela DGCA na mesma ocasião, a Comissão entende não ser necessário impor, nesta fase, restrições de operação às transportadoras aéreas indianas.

(35) Em conformidade com os critérios comuns estabelecidos no anexo do Regulamento (CE) n.º 2111/2005, considera-se, pois, não existirem atualmente fundamentos para uma alteração da lista comunitária das transportadoras aéreas que estão proibidas de operar na União, incluindo nela transportadoras da Índia.

(36) Os Estados-Membros devem continuar a verificar o cumprimento efetivo das normas de segurança, atribuindo prioridade às transportadoras aéreas indianas nas inspeções a efetuar na plataforma de estacionamento, em conformidade com o Regulamento (UE) n.º 965/2012.

Transportadoras aéreas da Indonésia

(37) Prosseguem as consultas da autoridade competente indonésia (DGCA), com vista a acompanhar os seus progressos na garantia da supervisão da segurança de todas as transportadoras aéreas certificadas neste país, em conformidade com as normas de segurança internacionais.

(38) Reconhecem-se os esforços da DGCA para alcançar um sistema de aviação plenamente conforme com as normas da OACI. Registaram-se ainda a necessária transparência e a disponibilidade para partilhar informações, reveladas pela DGCA.

(39) A OACI procedeu a uma auditoria global do sistema de 5 a 14 de maio de 2014. O relatório final da auditoria ficou disponível em 18 de novembro de 2014 e os resultados indicam que o sistema de supervisão da segurança indonésio continua a carecer de melhoramentos substanciais. A DGCA propôs à OACI um plano de medidas corretivas para os problemas revelados pela auditoria.

(40) Em setembro de 2014, o Comité de Segurança dos Transportes Nacionais da Indonésia publicou o relatório final sobre o acidente da *Lion Air* de 13 de abril de 2013, em Bali. Da versão integral do relatório constam uma análise do acidente e recomendações de segurança dirigidas à transportadora aérea e à DGCA, entre outras entidades.

(41) No entanto, continua a não haver elementos de prova objetivos que permitam concluir sobre a adequação da execução do plano de medidas corretivas e do acatamento das recomendações de segurança.

(42) Por ofício de 20 de outubro de 2014, a DGCA informou a Comissão de que, desde a última atualização, haviam sido certificadas quatro novas transportadoras aéreas, tendo sido emitidos, nomeadamente, o COA n.º 121-042 à *PT.MY INDO Airlines*, em 15 de agosto de 2014, o COA n.º 121-054 à *PT Indonesia Air Asia Extra*, em 28 de agosto de 2014, o COA n.º 135-052 à *PT.Elang Lintas Indonesia*, em 28 de fevereiro de 2014, e o COA n.º 135--053 à *PT.Elang Nusantara Air*, em 12 de março de 2014. Contudo, a DGCA não apresentou garantias da supervisão da segurança dessas transportadoras aéreas, como determinam as normas de segurança internacionais.

(43) De acordo com os critérios comuns estabelecidos no anexo do Regulamento (CE) n.º 2111/2005, considera-se, por conseguinte, que a lista comunitária das transportadoras aéreas proibidas de operar na União deve ser alterada de modo a incluir no anexo A do Regulamento (CE) n.º 474/2006 essas quatro transportadoras aéreas.

Transportadoras aéreas do Cazaquistão

(44) Prosseguem as consultas com a autoridade competente cazaque (ACC), com vista a acompanhar os seus progressos na garantia de que a supervisão da segurança de todas as transportadoras aéreas certificadas por este país é conforme com as normas de segurança internacionais.

(45) A ACC informou a Comissão da evolução da MVC, que decorreu de 27 de maio a 4 de junho de 2014 no Cazaquistão, inclusivamente sobre o processo de resolução dos dois problemas de segurança graves detetados pela OACI em 2009. A ACC afirmou, designadamente, estar resolvido o problema de segurança grave relativo à emissão de certificados de aeronavegabilidade das aeronaves, subsistindo o segundo, relativo ao processo de certificação para emissão de certificados de operador aéreo.

(46) A *Air Astana* facultou também a sua atualização regular das questões de segurança, tendo, nomeadamente, informado das recentes alterações na sua frota, que passou a estar autorizada a operar na União. Na sua maioria, as aeronaves recentemente adicionadas são novas e objeto de locação financeira. Verificou-se ainda um acréscimo das operações, quer em curso quer previstas.

(47) Com base nas informações disponíveis sobre o sistema de supervisão da segurança do Cazaquistão, considera-se que a ACC carece de inspetores em número, formação e experiência suficientes para orientar tarefas de COA e de emissão de autorizações especiais, pelo que não pode assegurar uma supervisão contínua das operações de voo. Incentiva-se veementemente a AAC a intensificar os seus esforços de cumprimento das normas internacionais de segurança.

(48) A Comissão e a AESA tencionam acompanhar de perto os progressos realizados pela ACC na contratação, na manutenção e na qualificação dos seus inspetores, assim como as medidas tomadas pela mesma autoridade para aplicação da PAC aos PSG subsistentes.

(49) Em 29 de setembro de 2014, a Comissão pediu à ACC informações atualizadas sobre as transportadoras aéreas sob sua supervisão, nomeadamente sobre a revogação dos COA. Na sua resposta, aquela autoridade informou a Comissão sobre os COA emitidos no Cazaquistão e apresentou elementos de prova da revogação de três COA: concretamente, os da *Jet One*, da *Luk Aero* e da *Air Trust Aircompany*.

(50) Em conformidade com os critérios comuns estabelecidos no anexo do Regulamento (CE) n.º 2111/2005, considera-se, por conseguinte, que a lista comunitária das transportadoras aéreas proibidas de operar na Comunidade deve ser alterada, suprimindo-se do anexo A do Regulamento (CE) n.º 474/2006 as transportadoras *Jet One, Luk Aero* e *Air Trust Aircompany*.

(51) Os Estados-Membros devem continuar a verificar o cumprimento efetivo das normas de segurança, atribuindo às aeronaves da *Air Astana* prioridade nas inspeções na plataforma de estacionamento, em conformidade com o Regulamento (UE) n.º 965/2012.

Transportadoras aéreas da República Quirguiz

(52) Por ofícios de 18 de outubro e 13 de novembro de 2014, a autoridade competente quirguiz («ACQ») comunicou informações atualizadas sobre as transportadoras aéreas certificadas no Quirguistão que estão proibidas de operar na União Europeia. Segundo esses ofícios e a documentação que os acompanha, a ACQ suspendeu os COA de quatro transportadoras aéreas — concretamente, da *Kyrgyz Airlines*, da *SAEMES*, da *Supreme Aviation* e da *Click Airways* — e revogou o da *Kyrgyz Trans Avia*. De acordo com a legislação quirguiz, se o titular de um certificado suspenso não requerer nova certificação no prazo de três meses após a suspensão, esta equivale à revogação do COA. Não tendo a *Kyrgyz Airlines*, a *SAEMES*, a *Supreme Aviation* e a *Click Airways* requerido novas certificações após a suspensão dos seus COA, estes podem, pois, considerar-se revogados.

(53) Em conformidade com os critérios comuns estabelecidos no anexo do Regulamento (CE) n.º 2111/2005, considera-se, por conseguinte, que a lista comunitária das transportadoras aéreas proibidas de operar na União deve ser alterada, suprimindo-se do anexo A do Regulamento (CE) n.º 474/2006 as transportadoras *Kyrgyz Airlines*, *SAEMES*, *Supreme Aviation*, *Click Airways* e *Kyrgyz Trans Avia*.

Transportadoras aéreas do Líbano

(54) Prosseguem as consultas com a autoridade competente libanesa (ACL), com o objetivo de confirmar se o Líbano está a corrigir as deficiências detetadas pela OACI durante a MVC ali realizada de 5 a 11 de dezembro de 2012. A ACL estabeleceu um plano de medidas corretivas, cuja execução se encontra em curso, sobretudo na parte referente aos PSG de certificação das transportadoras aéreas do Líbano.

(55) Em reunião técnica havida em 14 de julho de 2014, a ACL prestou informações sobre as alterações na sua gestão, a nomeação de novos efetivos — empregados pela ACL e destacados na *Middle East Airlines* –, o aperfeiçoamento da identificação das causas profundas dos PSG e a sensibilização, ao nível político, para os melhoramentos que se impõem. A ACL apresentou a lista completa dos atuais COA libaneses, assim como informações sobre a renovação dos COA de duas transportadoras aéreas.

(56) A mesma autoridade informou a Comissão do envio do relatório sobre a resolução dos PSG à OACI. No entanto, as ações corretivas têm ainda de ser verificadas.

(57) Em 14 e 15 de outubro de 2014, representantes da Comissão efetuaram uma visita informal à ACL, que sublinhou os progressos realizados desde julho de 2014, graças, em especial, a uma boa comunicação com a União Europeia. O Líbano leva a sério os PSG apontados pela OACI, tendo verificado todos os COA. A ACL sublinhou o facto de a Direção-Geral da Aviação Civil ter agora plena autoridade para controlar todos os aspetos de segurança, relativamente a todas as companhias aéreas, embora não exista ainda uma AAC autónoma e dotada dos recursos adequados. Em 9 de novembro de 2014, o Líbano transmitiu informações complementares sobre o seu Plano de Ação para a Segurança da Aviação, designadamente sobre a criação de uma AAC autónoma.

(58) Tendo em conta o que precede, e em conformidade com o artigo 3.º, n.º 2, do Regulamento (CE) n.º 473/2006, devem prosseguir as consultas com as autoridades libanesas.

(59) Em conformidade com os critérios comuns estabelecidos no anexo do Regulamento (CE) n.º 2111/2005, considera-se, portanto, não existirem na atual fase fundamentos para alterar a lista comunitária das transportadoras aéreas que estão proibidas de operar na União incluindo nela transportadoras do Líbano.

(60) Caso informações atinentes à segurança indiciem riscos iminentes, decorrentes do incumprimento das normas internacionais aplicáveis, a Comissão poderá ver-se obrigada a tomar novas medidas, nos termos do Regulamento (CE) n.º 2111/2005.

Transportadoras aéreas da Líbia

(61) Em abril de 2012, a autoridade competente líbia (AACL) acordou em impor a todas as transportadoras aéreas certificadas na Líbia restrições às suas operações na União. A AACL pretendia ganhar tempo para certificar novamente essas transportadoras aéreas e se dotar de capacidades de supervisão suficientes para assegurar o cumprimento das normas internacionais em matéria de segurança.

(62) A Comissão tem acompanhado os efeitos das restrições impostas e tem consultado regularmente a AACL sobre os progressos na reforma do sistema nacional de segurança da aviação civil.

(63) Até março de 2014, registaram-se alguns progressos, tanto ao nível da AACL como das principais transportadoras aéreas, a *Libyan Airlines* e a *Afriqiyah Airways*. Porém, a certificação destas foi mais morosa do que o previsto.

(64) Conforme a Comissão declarou em abril de 2014 ([1]), antes de a AACL poder emitir autorizações às suas transportadoras para operarem na União, deve ser demonstrado, a contento da Comissão, que o processo de nova certificação foi efetivamente concluído e que existe uma supervisão contínua sustentável, conforme com as normas da OACI.

(65) No entanto, a situação na Líbia, em termos de segurança, deteriorou-se consideravelmente em junho e julho de 2014, sobretudo após o surto de violência no interior e em torno do Aeroporto Internacional de Trípoli, situação que subsiste. A violência acarretou graves destruições e danos em edifícios, infraestruturas e aeronaves no solo daquele aeroporto, inviabilizando a sua utilização e a do espaço aéreo local.

(66) Face à incerteza quanto à capacidade da AACL para supervisionar adequadamente as suas transportadoras aéreas, devido aos atos de violência e à ausência de um governo estável e eficaz, a Comissão deixou de ter a certeza necessária de que aquela autoridade continua a deter o poder de restringir as operações das transportadoras aéreas líbias na União. Além disso, a Comissão não está convencida da capacidade da AACL para cumprir as obrigações internacionais de supervisão da segurança das suas transportadoras aéreas. Acresce que o elevado número de aeronaves danificadas por atos de violência inquieta a Comissão, que se interroga se a aeronavegabilidade permanente daquelas é tida na devida conta.

(67) A apresentação oral da AACL à Comissão e ao Comité da Segurança Aérea, em 25 de novembro de 2014, sobre as medidas tomadas para garantir a segurança da aviação na Líbia, tornou claro que subsistem preocupações de monta quanto a iminentes riscos de segurança para a aviação, que não são suficientemente controlados, não obstante os esforços da atual direção daquelas autoridades. A instabilidade atual reforça substancialmente estas preocupações.

(68) Devido à incerteza sobre a capacidade da AACL para supervisionar adequadamente as transportadoras aéreas líbias e controlar os riscos iminentes para a segurança, considera-se que esta autoridade é incapaz de cumprir as obrigações internacionais de segurança da aviação.

(69) De acordo com os critérios comuns estabelecidos no anexo do Regulamento (CE) n.º 2111/2005, considera-se, por conseguinte, que a lista comunitária das transportadoras aéreas proibidas de operar na União deve ser alterada, de modo a incluir no anexo A do Regulamento (CE) n.º 474/2006 todas as transportadoras aéreas certificadas na Líbia.

([1]) Regulamento de Execução (UE) n.º 368/2014 da Comissão, de 10 de abril de 2014 (JO L 108 de 11.4.2014, p. 16). Cf., em particular, o considerando 64 deste regulamento.

Transportadoras aéreas de Madagáscar

(70) Têm prosseguido ativamente as consultas com a autoridade competente malgaxe, com vista a acompanhar os progressos na supervisão da segurança das transportadoras aéreas certificadas em Madagáscar, em conformidade com as normas internacionais de segurança.

(71) Em 23 de outubro de 2014, a Comissão, assistida pela AESA, reuniu-se para consultas com a autoridade competente malgaxe e os representantes da transportadora aérea *Air Madagascar*. Nessa ocasião, a transportadora aérea prestou informações sobre a evolução da sua frota, nomeadamente que duas aeronaves do tipo Boeing 737, mencionadas no anexo B do Regulamento (UE) n.º 474/2006, serão gradualmente substituídas a partir de 2015 por aeronaves do mesmo tipo, e que, no primeiro trimestre de 2015, acrescerá à frota uma aeronave do tipo ATR 72-600.

(72) Em 10 de novembro de 2014, a transportadora aérea *Air Madagascar* requereu a alteração do anexo B, a fim de permitir as operações das novas aeronaves do tipo Boeing 737, que substituirão as atuais aeronaves do mesmo tipo na sua frota, assim como as operações da aeronave do tipo ATR 72-600, que acrescerá à frota.

(73) A *Air Madagascar* produziu prova do melhoramento do desempenho da sua frota em termos de segurança. Relativamente às operações efetuadas com a aeronave do tipo Boeing B737, a autoridade competente malgaxe declarou-se satisfeita com o atual nível de cumprimento das normas da OACI por aquela transportadora aérea. Os Estados-Membros e a AESA confirmaram que não detetaram qualquer problema específico nas inspeções na plataforma de estacionamento realizadas nos aeroportos da União, no âmbito do programa SAFA.

(74) Em conformidade com os critérios comuns estabelecidos no anexo do Regulamento (CE) n.º 2111/2005, considera-se, por conseguinte, que a lista comunitária das transportadoras aéreas que são objeto de uma proibição de operação na União deve ser alterada no respeitante à *Air Madagascar*. O anexo B do Regulamento (CE) n.º 474/2006 deve ser alterado para permitir a operação de aeronaves do tipo B737 e do tipo ATR 72/42 indicadas no COA da *Air Madagascar* ou que nele venham a ser incluídas.

(75) Os Estados-Membros continuarão a verificar o cumprimento efetivo das normas atinentes à segurança, atribuindo às aeronaves da *Air Madagascar* prioridade nas inspeções na plataforma de estacionamento, em conformidade com o Regulamento (UE) n.º 965/2012.

Transportadoras aéreas da República Islâmica da Mauritânia

(76) A AESA informou a Comissão de relatórios que revelam deficiências de segurança graves e a omissão persistente, por parte da transportadora aérea *Mauritania Airlines International* (MAI), na correção das deficiências detetadas durante inspeções realizadas na plataforma de estacionamento no âmbito do programa SAFA. As deficiências relacionam-se com a preparação do voo e os cálculos de desempenho. Apesar de algumas melhorias no estado das aeronaves, a natureza e a gravidade das recentes constatações repercutem-se diretamente na segurança das operações e exigem medidas corretivas.

(77) A Comissão informou diretamente as autoridades nacionais competentes (ANAC) e a *Mauritania Airlines International* (MAI) dessas deficiências, para que tomassem imediatamente as medidas requeridas. A ANAC acusou a receção da informação e, por seu turno, informou sobre uma série de medidas corretivas, assim como sobre os resultados mais recentes da auditoria da OACI aos aeródromos e serviços de navegação aérea.

(78) De acordo com os critérios comuns estabelecidos no anexo do Regulamento (CE) n.º 2111/2005, considera-se, por conseguinte, não existirem atualmente motivos para alterar a lista comunitária das transportadoras aéreas que estão proibidas de operar na União, incluindo nela transportadoras da República Islâmica da Mauritânia.

(79) Caso informações atinentes à segurança indiciem riscos iminentes, decorrentes do incumprimento das normas internacionais aplicáveis, a Comissão poderá ver-se obrigada a tomar novas medidas, nos termos do Regulamento (CE) n.º 2111/2005.

Transportadoras aéreas de Moçambique

(80) A autoridade competente de Moçambique (IACM) comunicou informações sobre a aplicação em curso do plano de medidas corretivas apresentado à OACI e por esta aprovado. O último relatório sobre os progressos realizados e os documentos de apoio, recebidos pela Comissão e pela AESA em 26 de setembro de 2014, indicam que o IACM continuou a trabalhar na atualização do quadro legal, tendo apresentado propostas legislativas de harmonização da Lei da Aviação Civil com os requisitos da OACI, de elevação do seu estatuto, de simples regulador a autoridade, e de prossecução da harmonização das normas moçambicanas com as normas e práticas recomendadas da OACI (SARPS), na sua versão alterada. O recrutamento e a formação do pessoal prosseguem, na perspetiva do reforço da capacidade de supervisão, essencialmente nas áreas das operações e do licenciamento, dos aeródromos, da aeronavegabilidade, da regulamentação e da fiscalização. O reforço das capacidades internas é acrescido por parcerias com autoridades africanas e europeias, assim como com organizações regionais. Procedeu-se à análise das lacunas na certificação de todos os aeroportos e pediu-se um plano pormenorizado para a certificação dos aeroportos internacionais (Maputo, Beira e Nacala), para que o processo se inicie em 2015. Está em curso a elaboração do Programa de Segurança do Estado, que se prevê esteja concluído até 2017.

(81) O IACM tem dado seguimento às constatações pendentes do PUASS, relativamente às questões protocolares conexas. Além disso, foram produzidos muitos dos regulamentos e procedimentos que corroboram as respostas, tendo a correspondente documentação sido carregada através da ferramenta em linha ACC, da OACI. A validação destas medidas pela OACI continua pendente.

(82) O IACM pediu a realização de uma MVC para que sejam validados os progressos na aplicação do seu plano de medidas corretivas, que deverá ocorrer de 26 de novembro a 4 de dezembro de 2014 e abranger a legislação, a organização das autoridades competentes, os aeródromos e os serviços de navegação aérea.

(83) O IACM comunicou progressos significativos na correção das deficiências detetadas pela OACI. Encorajam-se os esforços do IACM para instaurar um sistema de aviação plenamente conforme com as normas internacionais. Reconhecendo os progressos significativos já alcançados, e na expectativa de que prossigam, a UE poderá realizar uma missão de apreciação da segurança no primeiro trimestre de 2015. Porém, de momento, continuam por resolver, adequada e cabalmente, várias questões importantes em matéria de segurança da aviação.

(84) Encontra-se ainda em curso o inquérito sobre o acidente da transportadora aérea *Linhas Aéreas de Moçambique S. A.* (LAM) de 29 de novembro de 2013. Prevê-se que o relatório final de investigação do acidente seja conhecido em finais de 2014. Após o acidente, a LAM procedeu a uma revisão extensiva da segurança interna e da formação em segurança, assim como dos mecanismos e procedimentos, com vista à aplicação de requisitos orgânicos e operacionais mais severos. Paralelamente, prosseguiram os trabalhos de aperfeiçoamento do Sistema de Gestão da Segurança (SGS), em particular da análise e do intercâmbio de dados de voo.

(85) O IACM informou ainda que tem prosseguido o processo de certificação das transportadoras aéreas, cumprindo os SARPS da OACI. Segundo a lista apresentada pelo IACM, foi certificada uma nova transportadora aérea, a *Makond Lda*. Contudo, o IACM não apresentou garantias de supervisão da segurança da nova transportadora, como determinam as normas internacionais de segurança.

(86) De acordo com os critérios comuns estabelecidos no anexo do Regulamento (CE) n.º 2111/2005, considera-se, por conseguinte, que a lista comunitária das transportadoras aéreas proibidas de operar na União deve ser alterada, de modo a incluir no anexo A do Regulamento (CE) n.º 474/2006 a transportadora aérea *Makond Lda*.

Transportadoras aéreas do Nepal

(87) A Comissão prosseguiu as consultas com a autoridade competente nepalesa (CAAN) a fim de determinar as capacidades desta para aplicar e fazer cumprir as normas internacionais de segurança aplicáveis.

(88) Em resposta a um pedido da Comissão, a CAAN apresentou documentação relativa aos progressos nas atividades de supervisão da segurança, nomeadamente as incidentes nas deficiências detetadas em fevereiro de 2014 durante a visita de avaliação ao Nepal por representantes da Comissão, assim como nos PSG e nas auditorias da OACI.

(89) A Comissão e a AESA reuniram-se com a CAAN em 24 de setembro de 2014. A reunião incidiu, em particular, nos progressos alcançados nos domínios do licenciamento das tripulações, da certificação das transportadoras aéreas e da supervisão das operações aéreas.

(90) Afigura-se, porém, que os progressos são insuficientes e de que é necessário mais tempo. Há, designadamente, receios de que os requisitos aplicáveis ao pessoal em funções num ambiente de tripulação múltipla não têm sido aplicados corretamente pela CAAN, uma vez que o relatório sobre o acidente mortal de 16 de fevereiro de 2014 indica como causa provável a falta de formação adequada da tripulação.

(91) Mantêm-se, além disso, as preocupações quanto à justeza das novas certificações das transportadoras aéreas pela CAAN, que pode ser insuficiente para assegurar o cumprimento dos requisitos de segurança aérea internacional por todas as transportadoras aéreas nepalesas. Incentiva-se, portanto, a CAAN a recorrer à assistência de peritos na matéria para avaliar o processo, verificar a sua adequação e, se necessário, tomar medidas.

(92) Em 11 de novembro de 2014, houve uma reunião entre a Comissão e a AESA, por um lado, e a *Nepal Airlines Corporation*, a *Buddha Air*, a *Shree Airlines*, a *Tara Air* e a *Yeti Airlines*, por outro, para se examinarem os progressos nos aspetos que são objeto das observações da União após a visita de avaliação *in loco* efetuada por representantes seus, assim como noutros aspetos, relativos ao melhoramento da segurança da aviação no Nepal.

(93) A capacidade de algumas transportadoras aéreas para gerirem os riscos das suas operações de modo a atenuarem os riscos decorrentes de insuficiente supervisão pela CAAN é considerada encorajadora. No entanto, a Comissão entende que, na atual fase, a autoridade competente nepalesa não tem capacidade suficiente para aplicar e fazer cumprir as normas de segurança internacionais, de modo que justifique uma atenuação da proibição de operação vigente.

(94) Refira-se ainda que, em 25 de agosto de 2014, a Comissão pediu por ofício à CAAN informações atualizadas sobre as transportadoras aéreas que supervisiona. Por ofício de 10 de setembro de 2014, a CAAN informou a Comissão de que, após a última atualização, fora certificada uma nova transportadora aérea, a *Manang Air Pvt. Ltd.*, tendo-lhe sido emitido o COA n.º 082/2014, de 3 de julho de 2014. No entanto, a CAAN não apresentou garantias da supervisão da segurança desta transportadora aérea, como determinam as normas de segurança internacionais.

(95) As transportadoras aéreas para as quais, no passado, foram emitidos COA apenas para as operações internacionais, receberam já COA únicos, para todas as operações. Por este motivo, a CAAN revogou o COA n.º 058/2010 da *Buddha Air (International Operations)* e o COA n.º 059/2010 da *Shree Airlines (International Operations)*.

(96) Em conformidade com os critérios comuns estabelecidos no anexo do Regulamento (CE) n.º 2111/2005, considera-se, por conseguinte, que a lista comunitária das transportadoras aéreas que são objeto de uma proibição de operação na União deve ser alterada, de modo a incluir no anexo A do Regulamento (CE) n.º 474/2006 a *Manang Air Pvt.* e a excluir do mesmo anexo a *Buddha Air (International Operations)* e a *Shree Airlines (International Operations)*.

Transportadoras aéreas das Filipinas

(97) Em 9 de abril de 2014, a FAA anunciou a sua decisão de elevar o grau de conformidade do programa de auditoria do IASA, das Filipinas, da categoria 2 para a categoria 1. Por ofício de 24 de julho de 2014 dirigido à Comissão, a autoridade da aviação civil das Filipinas (CAAP) remeteu para aquela decisão de elevação do grau de cumprimento por este país. No mesmo ofício remetia-se igualmente para a comunicação da OACI segundo a qual as Filipinas tinham resolvido os problemas de segurança graves anteriormente detetados. Por último, a CAAP declarava que o objetivo seguinte era a obtenção do levantamento da proibição de operação na União ainda imposta às transportadoras aéreas certificadas nas Filipinas.

(98) Por ofício de 22 de setembro de 2014 dirigido à CAAP, a Comissão reiterou que as decisões de retirada de transportadoras aéreas certificadas nas Filipinas da lista comunitária das transportadoras aéreas que são objeto de uma proibição de operação na União têm de se fundamentar em provas. Em 4 de novembro de 2014, houve uma reunião técnica entre peritos da Comissão e da AESA e altos representantes da CAAP, para debater o assunto.

(99) Entre os elementos de prova apresentados pela CAAP, antes e durante a reunião, incluíam-se dados sobre a sua atual estrutura orgânica, assim como propostas para aumentar as suas capacidades de controlo. Foram igualmente comunicadas informações sobre a atual atividade de fiscalização da CAAP às transportadoras aéreas certificadas neste país. A CAAP citou ainda os melhoramentos em curso nas infraestruturas e apresentou uma atualização da nova proposta de desenvolvimento do seu Programa de Segurança do Estado («PSE»).

(100) No seu ofício de 22 de setembro de 2014, a Comissão propusera igualmente que a AESA realizasse uma visita de assistência técnica às Filipinas. A visita realizou-se durante a semana de 10 de novembro de 2014.

(101) O debate e as provas produzidas pela CAAP na reunião técnica de 4 de novembro de 2014, respeitantes aos progressos alcançados pela autoridade competente filipina na supervisão das transportadoras aéreas certificadas nas Filipinas, foram considerados encorajadores. Este facto abre a possibilidade de a União realizar uma missão de verificação no local.

(102) Porém, quanto ao objetivo da CAAP de obter o levantamento total da proibição de operações imposta a transportadoras aéreas certificadas nas Filipinas, sublinhe-se que tal requer uma avaliação completa de todas as informações pertinentes, assim como resultados favoráveis da verificação no local a efetuar pela União.

(103) Em conformidade com os critérios comuns estabelecidos no anexo do Regulamento (CE) n.º 2111/2005, considera-se, pois, não existirem atualmente fundamentos para alterar a lista comunitária das transportadoras aéreas que estão proibidas de operar na União, incluindo nela transportadoras das Filipinas.

(104) Os Estados-Membros devem continuar a verificar o cumprimento efetivo das normas de segurança pelas transportadoras *Philippine Airlines* e *Cebu Pacific Air*, atribuindo-lhes prioridade nas inspeções efetuadas na plataforma de estacionamento, em conformidade com o Regulamento (UE) n.º 965/2012.

Transportadoras aéreas da Federação da Rússia

(105) A Comissão, a AESA e os Estados-Membros continuaram a acompanhar de perto o desempenho, em termos de segurança, das transportadoras aéreas certificadas na Federação da Rússia que operam na União, nomeadamente atribuindo prioridade a determinadas transportadoras nas inspeções a efetuar na plataforma de estacionamento, em conformidade com o Regulamento (UE) n.º 965/2012.

(106) Em 15 de julho de 2014, a Comissão reuniu-se com representantes da transportadora aérea *Kogalymavia*, para confirmar a eficácia das medidas por ela tomadas a fim de melhorar o seu desempenho em termos de segurança. Globalmente, os progressos da *Kogalymavia* revelaram-se sustentáveis. Encoraja-se esta transportadora aérea a prosseguir o estabelecimento interno de uma cultura de segurança positiva, incluindo a comunicação de informações de segurança essenciais.

(107) Em 6 de novembro de 2014, a Comissão, assistida pela AESA e por um Estado-Membro, reuniu-se com representantes da Agência Federal Russa do Transporte Aéreo (AFTA). O propósito da reunião era assegurar que as constatações das inspeções do SAFA às transportadoras aéreas russas na plataforma de estacionamento nos últimos 12 meses haviam merecido das visadas um seguimento adequado. Na reunião, a AFTA comprometeu-se a prosseguir a investigação das razões de determinadas constatações graves e a acompanhar os casos cujas irregularidades não foram ainda devidamente retificadas.

(108) Em 21 de novembro de 2014, a AFTA informou a Comissão de que aconselhara as transportadoras aéreas a resolverem atempadamente os problemas constatados que, segundo a base de dados do SAFA, se encontravam pendentes, e a aplicarem medidas corretivas de forma contínua, para evitarem problemas nas inspeções e constatações do SAFA.

(109) Com base nas informações disponíveis, concluiu-se não ser necessária uma audição, perante o Comité da Segurança Aérea, das autoridades da aviação russas ou das transportadoras aéreas certificadas na Federação da Rússia.

(110) Em conformidade com os critérios comuns estabelecidos no anexo do Regulamento (CE) n.º 2111/2005, considera-se, pois, não existirem atualmente fundamentos para alterar a lista comunitária das transportadoras aéreas que estão proibidas de operar na União, incluindo nela transportadoras da Federação da Rússia.

(111) Todavia, os Estados-Membros devem continuar a verificar o cumprimento efetivo das normas de segurança internacionais pelas transportadoras aéreas russas, atribuindo-lhes prioridade nas inspeções na plataforma de estacionamento, em conformidade com o Regulamento (UE) n.º 965/2012. Se as inspeções revelarem um risco iminente para a segurança, devido ao incumprimento das normas de segurança, a Comissão poderá ver-se obrigada a tomar medidas contra transportadoras aéreas da Federação da Rússia, em conformidade com o Regulamento (CE) n.º 2111/2005.

Transportadoras aéreas de São Tomé e Príncipe

(112) Após um longo período sem comunicação, em 22 de setembro de 2014, a autoridade competente são-tomense («INAC») apresentou um relatório sobre os progressos entretanto alcançados.

(113) Em 28 de maio de 2014, a OACI anunciou a resolução dos problemas de segurança graves relacionados com o processo de certificação e de vigilância dos operadores aéreos, e a garantia de proteção dada pelos operadores de aeródromos. São Tomé e Príncipe resolveu, pois, todos os problemas de segurança graves anteriormente detetados.

(114) Está em curso a execução do plano de medidas corretivas apresentado pelo INAC. A síntese da sua execução em meados de abril de 2014 revela que 20 % das atividades se realizaram antes do final de novembro de 2014, conforme planeado, que 25 % estão ainda em curso e que os restantes 55 % não se iniciaram ainda, tendo a data-limite sido significativamente retardada.

(115) O INAC revogou os COA de oito transportadoras aéreas, designadamente: *British Gulf International Company Ltd*, *Executive Jet Services*, *Global Aviation Operation*, *Goliaf Air*, *Island Oil Exploration*, *Transafrik International Ltd*, *Transcargo* e *Transliz Aviation*. O INAC apresentou elementos escritos de prova da revogação dos COA destas transportadoras aéreas.

(116) A Comissão regista a evolução positiva comunicada pelo INAC e louva, particularmente, a revogação dos COA das transportadoras aéreas cujo principal local de atividade se situa fora do país, assim como a retirada de todas as suas aeronaves do registo de São Tomé e Príncipe.

(117) De acordo com os critérios comuns estabelecidos no anexo do Regulamento (CE) n.º 2111/2005, considera-se, por conseguinte, que a lista comunitária das transportadoras aéreas que estão proibidas de operar na União deve ser alterada, de modo a retirar do anexo A do Regulamento (CE) n.º 474/2006 aquelas transportadoras aéreas.

(118) O INAC informou ainda que foram emitidos COA para as transportadoras aéreas *STP Airways* e *Africa's Connection*. Contudo, o INAC não apresentou provas de que a supervisão da segurança destas duas transportadoras aéreas está garantida, em conformidade com as normas de segurança internacionais.

(119) De acordo com os critérios comuns estabelecidos no anexo do Regulamento (CE) n.º 2111/2005, considera-se, por conseguinte, que a lista comunitária das transportadoras aéreas que estão proibidas de operar na União deve ser alterada, de modo a incluir no anexo A do Regulamento (CE) n.º 474/2006 as transportadoras aéreas *STP Airways* e *Africa's Connection*.

Transportadoras aéreas do Sudão

(120) A autoridade da aviação civil sudanesa (SCAA) transmitiu à Comissão informações sobre quatro transportadoras aéreas: *BADR Airlines* (BDR), *Nova Airlines* (NOV), *Sudan Airways* (SUD) e *Tarco Air* (TRQ). Os documentos comprovativos indicam que estas companhias aéreas têm níveis diferentes de gestão da segurança, mas também que se alcançaram progressos satisfatórios na preparação de uma eventual missão de verificação pela União em 2015.

(121) A SCAA informou igualmente a Comissão dos resultados da última auditoria da OACI aos aeródromos e serviços de navegação aérea. Embora as auditorias tenham incidido em áreas que se não relacionam essencialmente com os domínios técnicos das principais preocupações da União relativamente às transportadoras aéreas matriculadas no Sudão — ou seja, licenças do pessoal, operações e aeronavegabilidade –, essa informação demonstrou que a SCAA procurou resolver de forma abrangente todas as questões da segurança da aviação.

(122) Verifica-se que a SCAA concretizou, realística e gradualmente, melhoramentos sustentáveis. No entanto, é ainda necessário proceder a uma apreciação exaustiva, para se verificar se a SCAA e as transportadoras aéreas certificadas no Sudão cumprem as normas de segurança internacionais. Além disso, é necessário que representantes da União realizem uma missão de verificação aprofundada, antes de ser apreciada qualquer proposta de alteração da lista comunitária das transportadoras aéreas que são objeto de uma proibição de operação na União.

(123) Em conformidade com os critérios comuns estabelecidos no anexo do Regulamento (CE) n.º 2111/2005, considera-se, pois, não existirem atualmente fundamentos para alterar a lista comunitária das transportadoras aéreas que estão proibidas de operar na União, no que diz respeito às do Sudão.

Transportadoras aéreas da Zâmbia

(124) Por ofício de 15 de maio de 2014, o Departamento da Aviação Civil da Zâmbia informou a Comissão de que a autoridade da aviação civil zambiana (ZCAA) está operacional e de que a sua capacidade administrativa está a ser reforçada. O ofício atualizou igualmente as informações sobre as medidas tomadas para corrigir as deficiências, incluindo um plano de segurança, que a Comissão recebeu em 5 de agosto de 2014. O plano de segurança estabelece as medidas suplementares a tomar a fim de estabelecer um sistema de segurança e de supervisão eficiente na Zâmbia, e fixa objetivos claros a curto, médio e longo prazos.

(125) Verifica-se que o Departamento da Aviação Civil da Zâmbia realizou progressos e encorajam-se as autoridades zambianas a prosseguirem os melhoramentos, tendo em vista a reapreciação das atuais restrições, no momento oportuno e após a necessária verificação. Todavia, de momento, persiste uma série de deficiências importantes, nomeadamente na criação da ZCAA, com destaque para o número adequado de pessoal devidamente formado, e na atualização da legislação e dos regulamentos que dão força de lei ao disposto nos anexos da OACI, conforme indica o plano de segurança, faltando ainda as correspondentes medidas.

(126) Em conformidade com os critérios comuns estabelecidos no anexo do Regulamento (CE) n.º 2111/2005, considera-se, pois, não existirem atualmente fundamentos para alterar a lista comunitária das transportadoras aéreas que estão proibidas de operar na União, no que diz respeito às da Zâmbia.

(127) O artigo 8.º, n.º 2, do Regulamento (CE) n.º 2111/2005 reconhece a necessidade de as decisões serem tomadas com celeridade e, se for caso disso, com urgência, dadas as implicações para a segurança. Para proteger as informações sensíveis e minimizar os impactos comerciais, é pois essencial que as decisões tomadas no contexto da atualização da lista das transportadoras aéreas objeto de uma proibição ou de restrições de operação na União sejam publicadas e entrem em vigor imediatamente após a sua adoção.

(128) O Regulamento (CE) n.º 474/2006 deve, por conseguinte, ser alterado em conformidade.

(129) As medidas previstas no presente regulamento estão em conformidade com o parecer do Comité da Segurança Aérea,

ADOTOU O PRESENTE REGULAMENTO:

Artigo 1.º

O Regulamento (CE) n.º 474/2006 é alterado do seguinte modo:

1) O anexo A é substituído pelo texto constante do anexo A do presente regulamento.

2) O anexo B é substituído pelo texto constante do anexo B do presente regulamento.

Artigo 2.º

O presente regulamento entra em vigor no dia seguinte ao da sua publicação no *Jornal Oficial da União Europeia*.

O presente regulamento é obrigatório em todos os seus elementos e diretamente aplicável em todos os Estados-Membros.

Feito em Bruxelas, em 11 de dezembro de 2014.

Pela Comissão
Em nome do Presidente,
Violeta BULC
Membro da Comissão

ANEXO A

LISTA DAS TRANSPORTADORAS AÉREAS CUJAS OPERAÇÕES SÃO OBJETO DE PROIBIÇÃO NA UE, COM EXCEÇÕES [1]

Nome da entidade jurídica da transportadora aérea, conforme consta do seu COA (e sua designação comercial, caso seja diferente)	Número do certificado de operador aéreo (COA) ou número da licença de exploração	Número OACI que designa a companhia aérea	Estado do operador
BLUE WING AIRLINES	SRBWA-01/2002	BWI	Suriname
MERIDIAN AIRWAYS LTD	COA 023	MAG	República do Gana
Todas as transportadoras aéreas certificadas pelas autoridades do Afeganistão responsáveis pela supervisão regulamentar, incluindo:			**República Islâmica do Afeganistão**
ARIANA AFGHAN AIRLINES	COA 009	AFG	República Islâmica do Afeganistão
KAM AIR	COA 001	KMF	República Islâmica do Afeganistão
PAMIR AIRLINES	Desconhecido	PIR	República Islâmica do Afeganistão
SAFI AIRWAYS	COA 181	SFW	República Islâmica do Afeganistão
Todas as transportadoras aéreas certificadas pelas autoridades de Angola responsáveis pela supervisão regulamentar, à exceção da *TAAG Angola Airlines*, que consta do anexo B, incluindo:			**República de Angola**
AEROJET	OA 008-01/11	TEJ	República de Angola
AIR GICANGO	009	Desconhecido	República de Angola
AIR JET	OA 006-01/11-MBC	MBC	República de Angola
AIR NAVE	017	Desconhecido	República de Angola
AIR26	OA 003-01/11-DCD	DCD	República de Angola
ANGOLA AIR SERVICES	006	Desconhecido	República de Angola
DIEXIM	007	Desconhecido	República de Angola
FLY540	OA 004-01 FLYA	Desconhecido	República de Angola
GIRA GLOBO	008	GGL	República de Angola
HELIANG	010	Desconhecido	República de Angola

[1] As transportadoras aéreas constantes do anexo A podem ser autorizadas a exercer direitos de tráfego se utilizarem aeronaves fretadas com tripulação de uma transportadora aérea que não seja objeto de proibição de operação, desde que sejam cumpridas as normas de segurança pertinentes.

Nome da entidade jurídica da transportadora aérea, conforme consta do seu COA (e sua designação comercial, caso seja diferente)	Número do certificado de operador aéreo (COA) ou número da licença de exploração	Número OACI que designa a companhia aérea	Estado do operador
HELIMALONGO	OA 005-01/11	Desconhecido	República de Angola
MAVEWA	016	Desconhecido	República de Angola
SONAIR	OA 002-01/10-SOR	SOR	República de Angola
Todas as transportadoras aéreas certificadas pelas autoridades do Benim responsáveis pela supervisão regulamentar, incluindo:			**República do Benim**
AERO BENIN	PEA N.º 014/MDCTTTATP--PR/ANAC/DEA/SCS	AEB	República do Benim
AFRICA AIRWAYS	Desconhecido	AFF	República do Benim
ALAFIA JET	PEA N.º 014/ANAC/ /MDCTTTATP-PR/DEA/SCS	Desconhecido	República do Benim
BENIN GOLF AIR	PEA N.º 012/MDCTTP-PR/ /ANAC/DEA/SCS	BGL	República do Benim
BENIN LITTORAL AIRWAYS	PEA N.º 013/MDCTTTATP--PR/ANAC/DEA/SCS	LTL	República do Benim
COTAIR	PEA N.º 015/MDCTTTATP--PR/ANAC/DEA/SCS	COB	República do Benim
ROYAL AIR	PEA N.º 11/ANAC/ /MDCTTP-PR/DEA/SCS	BNR	República do Benim
TRANS AIR BENIN	PEA N.º 016/MDCTTTATP--PR/ANAC/DEA/SCS	TNB	República do Benim
Todas as transportadoras aéreas certificadas pelas autoridades da República do Congo responsáveis pela supervisão regulamentar, incluindo:			**República do Congo**
AERO SERVICE	RAC06-002	RSR	República do Congo
CANADIAN AIRWAYS CONGO	RAC06-012	Desconhecido	República do Congo
EMERAUDE	RAC06-008	Desconhecido	República do Congo
EQUAFLIGHT SERVICES	RAC 06-003	EKA	República do Congo
EQUAJET	RAC06-007	EKJ	República do Congo
EQUATORIAL CONGO AIRLINES S.A.	RAC 06-014	Desconhecido	República do Congo
MISTRAL AVIATION	RAC06-011	Desconhecido	República do Congo
TRANS AIR CONGO	RAC 06-001	TSG	República do Congo

Nome da entidade jurídica da transportadora aérea, conforme consta do seu COA (e sua designação comercial, caso seja diferente)	Número do certificado de operador aéreo (COA) ou número da licença de exploração	Número OACI que designa a companhia aérea	Estado do operador
Todas as transportadoras aéreas certificadas pelas autoridades da República Democrática do Congo (RDC) responsáveis pela supervisão regulamentar, incluindo:			**República Democrática do Congo (RDC)**
AFRICAN AIR SERVICE COMMUTER	104/CAB/MIN/TVC/2012	Desconhecido	República Democrática do Congo (RDC)
AIR BARAKA	409/CAB/MIN/TVC/002/ /2011	Desconhecido	República Democrática do Congo (RDC)
AIR CASTILLA	409/CAB/MIN/TVC/007/ /2010	Desconhecido	República Democrática do Congo (RDC)
AIR FAST CONGO	409/CAB/MIN/TVC/0112/ /2011	Desconhecido	República Democrática do Congo (RDC)
AIR KASAI	409/CAB/MIN/TVC/0053/ /2012	Desconhecido	República Democrática do Congo (RDC)
AIR KATANGA	409/CAB/MIN/TVC/0056/ /2012	Desconhecido	República Democrática do Congo (RDC)
AIR MALEBO	409/CAB/MIN/TVC/0122/ /2012	Desconhecido	República Democrática do Congo (RDC)
AIR TROPIQUES	409/CAB/MIN/TVC/00625/ /2011	Desconhecido	República Democrática do Congo (RDC)
ARMI GLOBAL BUSINESS AIRWAYS	409/CAB/MIN/TVC/029/ /2012	Desconhecido	República Democrática do Congo (RDC)
BIEGA AIRWAYS	409/CAB/MIN/TVC/051/ /2012	Desconhecido	República Democrática do Congo (RDC)
BLUE AIRLINES	106/CAB/MIN/TVC/2012	BUL	República Democrática do Congo (RDC)
BLUE SKY	409/CAB/MIN/TVC/0028/ /2012	Desconhecido	República Democrática do Congo (RDC)
BUSINESS AVIATION	409/CAB/MIN/TVC/048/09	ABB	República Democrática do Congo (RDC)
BUSY BEE CONGO	409/CAB/MIN/TVC/0064/ /2010	Desconhecido	República Democrática do Congo (RDC)
CETRACA	105/CAB/MIN/TVC/2012	CER	República Democrática do Congo (RDC)
CHC STELLAVIA	409/CAB/MIN/TVC/0078/ /2011	Desconhecido	República Democrática do Congo (RDC)
COMPAGNIE AFRICAINE D'AVIATION (CAA)	409/CAB/MIN/TVC/0050/ /2012	Desconhecido	República Democrática do Congo (RDC)
CONGO EXPRESS AIRLINES	409/CAB/MIN/TVC/059/ /2012	CXR	República Democrática do Congo (RDC)
DOREN AIR CONGO	102/CAB/MIN/TVC/2012	Desconhecido	República Democrática do Congo (RDC)

Nome da entidade jurídica da transportadora aérea, conforme consta do seu COA (e sua designação comercial, caso seja diferente)	Número do certificado de operador aéreo (COA) ou número da licença de exploração	Número OACI que designa a companhia aérea	Estado do operador
EAGLES SERVICES	409/CAB/MIN/TVC/0196/ /2011	Desconhecido	República Democrática do Congo (RDC)
EPHRATA AIRLINES	409/CAB/MIN/TVC/040/ /2011	Desconhecido	República Democrática do Congo (RDC)
FILAIR	409/CAB/MIN/TVC/037/ /2008	Desconhecido	República Democrática do Congo (RDC)
FLY CONGO	409/CAB/MIN/TVC/0126/ /2012	Desconhecido	República Democrática do Congo (RDC)
GALAXY KAVATSI	409/CAB/MIN/TVC/0027/ /2008	Desconhecido	República Democrática do Congo (RDC)
GILEMBE AIR SOUTENANCE (GISAIR)	409/CAB/MIN/TVC/0082/ /2010	Desconhecido	República Democrática do Congo (RDC)
GOMA EXPRESS	409/CAB/MIN/TVC/0051/ /2011	Desconhecido	República Democrática do Congo (RDC)
GOMAIR	409/CAB/MIN/TVC/011/ /2010	Desconhecido	República Democrática do Congo (RDC)
GTRA	409/CAB/MIN/TVC/0060/ /2011	Desconhecido	República Democrática do Congo (RDC)
INTERNATIONAL TRANS AIR BUSINESS (ITAB)	409/CAB/MIN/TVC/0065/ /2010	Desconhecido	República Democrática do Congo (RDC)
JET CONGO AIRLINES	409/CAB/MIN/TVC/0011/ /2012	Desconhecido	República Democrática do Congo (RDC)
KATANGA EXPRESS	409/CAB/MIN/TVC/0083/ /2010	Desconhecido	República Democrática do Congo (RDC)
KATANGA WINGS	409/CAB/MIN/TVC/0092/ /2011	Desconhecido	República Democrática do Congo (RDC)
KIN AVIA	409/CAB/MIN/TVC/0059/ /2010	Desconhecido	República Democrática do Congo (RDC)
KORONGO AIRLINES	409/CAB/MIN/TVC/001/ /2011	KGO	República Democrática do Congo (RDC)
LIGNES AERIENNES CONGOLAISES (LAC)	Assinatura ministerial (despacho n.º 78/205)	LCG	República Democrática do Congo (RDC)
MANGO AIRLINES	409/CAB/MIN/TVC/009/ /2011	Desconhecido	República Democrática do Congo (RDC)
MAVIVI AIR TRADE	409/CAB/MIN/TVC/00/ /2011	Desconhecido	República Democrática do Congo (RDC)
OKAPI AIRLINES	409/CAB/MIN/TVC/086/ /2011	OKP	República Democrática do Congo (RDC)
PATRON AIRWAYS	409/CAB/MIN/TVC/0066/ /2011	Desconhecido	República Democrática do Congo (RDC)

Nome da entidade jurídica da transportadora aérea, conforme consta do seu COA (e sua designação comercial, caso seja diferente)	Número do certificado de operador aéreo (COA) ou número da licença de exploração	Número OACI que designa a companhia aérea	Estado do operador
PEGASUS	409/CAB/MIN/TVC/021/ /2012	Desconhecido	República Democrática do Congo (RDC)
SAFE AIR	409/CAB/MIN/TVC/021/ /2008	Desconhecido	República Democrática do Congo (RDC)
SERVICES AIR	103/CAB/MIN/TVC/2012	Desconhecido	República Democrática do Congo (RDC)
SION AIRLINES	409/CAB/MIN/TVC/0081/ /2011	Desconhecido	República Democrática do Congo (RDC)
STELLAR AIRWAYS	409/CAB/MIN/TVC/056/ /2011	Desconhecido	República Democrática do Congo (RDC)
SWALA AVIATION	409/CAB/MIN/TVC/0084/ /2010	Desconhecido	República Democrática do Congo (RDC)
TRACEP CONGO	409/CAB/MIN/TVC/0085/ /2010	Desconhecido	República Democrática do Congo (RDC)
TRANSAIR CARGO SERVICES	409/CAB/MIN/TVC/073/ /2011	Desconhecido	República Democrática do Congo (RDC)
WALTAIR AVIATION	409/CAB/MIN/TVC/004/ /2011	Desconhecido	República Democrática do Congo (RDC)
WILL AIRLIFT	409/CAB/MIN/TVC/0247/ /2011	Desconhecido	República Democrática do Congo (RDC)
WIMBI DIRA AIRWAYS	409/CAB/MIN/TVC/039/ /2008	WDA	República Democrática do Congo (RDC)
Todas as transportadoras aéreas certificadas pelas autoridades de Jibuti responsáveis pela supervisão regulamentar, incluindo:			**Jibuti**
DAALLO AIRLINES	Desconhecido	DAO	Jibuti
Todas as transportadoras aéreas certificadas pelas autoridades da Guiné Equatorial responsáveis pela supervisão regulamentar, incluindo:			**Guiné Equatorial**
CEIBA INTERCONTINENTAL	2011/0001/MTTCT/DGAC/ /SOPS	CEL	Guiné Equatorial
CRONOS AIRLINES	2011/0004/MTTCT/DGAC/ /SOPS	Desconhecido	Guiné Equatorial
PUNTO AZUL	2012/0006/MTTCT/DGAC/ /SOPS	Desconhecido	Guiné Equatorial
TANGO AIRWAYS	Desconhecido	Desconhecido	Guiné Equatorial
Todas as transportadoras aéreas certificadas pelas autoridades da Eritreia responsáveis pela supervisão regulamentar, incluindo:			**Eritreia**

Nome da entidade jurídica da transportadora aérea, conforme consta do seu COA (e sua designação comercial, caso seja diferente)	Número do certificado de operador aéreo (COA) ou número da licença de exploração	Número OACI que designa a companhia aérea	Estado do operador
ERITREAN AIRLINES	COA N.º 004	ERT	Eritreia
NASAIR ERITREA	COA N.º 005	NAS	Eritreia
Todas as transportadoras aéreas certificadas pelas autoridades da República do Gabão responsáveis pela supervisão regulamentar, à exceção da *Gabon Airlines*, da *Afrijet* e da *SN2AG*, que constam do anexo B, incluindo:			**República do Gabão**
AFRIC AVIATION	010/MTAC/ANAC-G/DSA	EKG	República do Gabão
AIR SERVICES SA	004/MTAC/ANAC-G/DSA	RVS	República do Gabão
AIR TOURIST (ALLEGIANCE)	007/MTAC/ANAC-G/DSA	LGE	República do Gabão
NATIONALE ET REGIONALE TRANSPORT (NATIONALE)	008/MTAC/ANAC-G/DSA	NRG	República do Gabão
SCD AVIATION	005/MTAC/ANAC-G/DSA	SCY	República do Gabão
SKY GABON	009/MTAC/ANAC-G/DSA	SKG	República do Gabão
SOLENTA AVIATION GABON	006/MTAC/ANAC-G/DSA	SVG	República do Gabão
Todas as transportadoras aéreas certificadas pelas autoridades da Indonésia responsáveis pela supervisão regulamentar, com exceção da *Garuda Indonesia*, da *Airfast Indonesia*, da *Mandala Airlines*, da *Ekspres Transportasi Antarbenua* e da *Indonesia Air Asia*, incluindo:			**República da Indonésia**
AIR BORN INDONESIA	135-055	Desconhecido	República da Indonésia
AIR PACIFIC UTAMA	135-020	Desconhecido	República da Indonésia
ALFA TRANS DIRGANTATA	135-012	Desconhecido	República da Indonésia
ANGKASA SUPER SERVICES	135-050	LBZ	República da Indonésia
ASCO NUSA AIR	135-022	Desconhecido	República da Indonésia
ASI PUDJIASTUTI	135-028	SQS	República da Indonésia
AVIASTAR MANDIRI	121-043	Desconhecido	República da Indonésia

Nome da entidade jurídica da transportadora aérea, conforme consta do seu COA (e sua designação comercial, caso seja diferente)	Número do certificado de operador aéreo (COA) ou número da licença de exploração	Número OACI que designa a companhia aérea	Estado do operador
AVIASTAR MANDIRI	135-029	VIT	República da Indonésia
BATIK AIR	121-050	BTK	República da Indonésia
CITILINK INDONESIA	121-046	CTV	República da Indonésia
DABI AIR NUSANTARA	135-030	Desconhecido	República da Indonésia
DERAYA AIR TAXI	135-013	DRY	República da Indonésia
DERAZONA AIR SERVICE	135-010	DRZ	República da Indonésia
DIRGANTARA AIR SERVICE	135-014	DIR	República da Indonésia
EASTINDO	135-038	ESD	República da Indonésia
ELANG LINTAS INDONESIA	135-052	Desconhecido	República da Indonésia
ELANG NUSANTARA AIR	135-053	Desconhecido	República da Indonésia
ENGGANG AIR SERVICE	135-045	Desconhecido	República da Indonésia
ERSA EASTERN AVIATION	135-047	Desconhecido	República da Indonésia
GATARI AIR SERVICE	135-018	GHS	República da Indonésia
HEAVY LIFT	135-042	Desconhecido	República da Indonésia
INDONESIA AIR ASIA EXTRA	121-054	Desconhecido	República da Indonésia
INDONESIA AIR TRANSPORT	121-034	IDA	República da Indonésia
INTAN ANGKASA AIR SERVICE	135-019	Desconhecido	República da Indonésia
JAYAWIJAYA DIRGANTARA	121-044	JWD	República da Indonésia
JOHNLIN AIR TRANSPORT	135-043	JLB	República da Indonésia
KAL STAR	121-037	KLS	República da Indonésia
KARTIKA AIRLINES	121-003	KAE	República da Indonésia
KOMALA INDONESIA	135-051	Desconhecido	República da Indonésia
KURA-KURA AVIATION	135-016	KUR	República da Indonésia
LION MENTARI AIRLINES	121-010	LNI	República da Indonésia
MANUNGGAL AIR SERVICE	121-020	MNS	República da Indonésia

Nome da entidade jurídica da transportadora aérea, conforme consta do seu COA (e sua designação comercial, caso seja diferente)	Número do certificado de operador aéreo (COA) ou número da licença de exploração	Número OACI que designa a companhia aérea	Estado do operador
MARTABUANA ABADION	135-049	Desconhecido	República da Indonésia
MATTHEW AIR NUSANTARA	135-048	Desconhecido	República da Indonésia
MERPATI NUSANTARA AIRLINES	121-002	MNA	República da Indonésia
MIMIKA AIR	135-007	Desconhecido	República da Indonésia
MY INDO AIRLINES	121-042	Desconhecido	República da Indonésia
NAM AIR	121-058	Desconhecido	República da Indonésia
NATIONAL UTILITY HELICOPTER	135-011	Desconhecido	República da Indonésia
NUSANTARA AIR CHARTER	121-022	SJK	República da Indonésia
NUSANTARA BUANA AIR	135-041	Desconhecido	República da Indonésia
PACIFIC ROYALE AIRWAYS	121-045	PRQ	República da Indonésia
PEGASUS AIR SERVICES	135-036	Desconhecido	República da Indonésia
PELITA AIR SERVICE	121-008	PAS	República da Indonésia
PENERBANGAN ANGKASA SEMESTA	135-026	Desconhecido	República da Indonésia
PURA WISATA BARUNA	135-025	Desconhecido	República da Indonésia
RIAU AIRLINES	121-016	RIU	República da Indonésia
SAYAP GARUDA INDAH	135-004	Desconhecido	República da Indonésia
SKY AVIATION	121-028	Desconhecido	República da Indonésia
SKY AVIATION	135-044	Desconhecido	República da Indonésia
SMAC	135-015	SMC	República da Indonésia
SRIWIJAYA AIR	121-035	SJY	República da Indonésia
SURVEI UDARA PENAS	135-006	PNS	República da Indonésia
SURYA AIR	135-046	Desconhecido	República da Indonésia
TRANSNUSA AVIATION MANDIRI	121-048	TNU	República da Indonésia

Nome da entidade jurídica da transportadora aérea, conforme consta do seu COA (e sua designação comercial, caso seja diferente)	Número do certificado de operador aéreo (COA) ou número da licença de exploração	Número OACI que designa a companhia aérea	Estado do operador
TRANSWISATA PRIMA AVIATION	135-021	TWT	República da Indonésia
TRAVEL EXPRESS AVIATION SERVICE	121-038	XAR	República da Indonésia
TRAVIRA UTAMA	135-009	TVV	República da Indonésia
TRI MG INTRA ASIA AIRLINES	121-018	TMG	República da Indonésia
TRIGANA AIR SERVICE	121-006	TGN	República da Indonésia
UNINDO	135-040	Desconhecido	República da Indonésia
WING ABADI AIRLINES	121-012	WON	República da Indonésia
Todas as transportadoras aéreas certificadas pelas autoridades do Cazaquistão responsáveis pela supervisão regulamentar, à exceção da *Air Astana*, incluindo:			**República do Cazaquistão**
AIR ALMATY	AK-0483-13	LMY	República do Cazaquistão
ATMA AIRLINES	AK-0469-12	AMA	República do Cazaquistão
AVIA-JAYNAR/AVIA-ZHAYNAR	AK-0467-12	SAP	República do Cazaquistão
BEK AIR	AK-0463-12	BEK	República do Cazaquistão
BEYBARS AIRCOMPANY	AK-0473-13	BBS	República do Cazaquistão
BURUNDAYAVIA AIRLINES	KZ-01/001	BRY	República do Cazaquistão
COMLUX-KZ	KZ-01/002	KAZ	República do Cazaquistão
EAST WING	KZ-01/007	EWZ	República do Cazaquistão
EURO-ASIA AIR	AK-0472-13	EAK	República do Cazaquistão
FLY JET KZ	AK-0477-13	FJK	República do Cazaquistão
INVESTAVIA	AK-0479-13	TLG	República do Cazaquistão
IRTYSH AIR	AK-0468-13	MZA	República do Cazaquistão

Nome da entidade jurídica da transportadora aérea, conforme consta do seu COA (e sua designação comercial, caso seja diferente)	Número do certificado de operador aéreo (COA) ou número da licença de exploração	Número OACI que designa a companhia aérea	Estado do operador
JET AIRLINES	KZ-01/003	SOZ	República do Cazaquistão
KAZAIR JET	AK-0474-13	KEJ	República do Cazaquistão
KAZAIRTRANS AIRLINE	AK-0466-12	KUY	República do Cazaquistão
KAZAVIASPAS	AK-0484-13	KZS	República do Cazaquistão
PRIME AVIATION	AK-0478-13	PKZ	República do Cazaquistão
SCAT	KZ-01/004	VSV	República do Cazaquistão
ZHETYSU AIRCOMPANY	AK-0470-12	JTU	República do Cazaquistão
Todas as transportadoras aéreas certificadas pelas autoridades da República Quirguiz responsáveis pela supervisão regulamentar, incluindo:			**República Quirguiz**
AIR BISHKEK (ex-EASTOK AVIA)	15	EAA	República Quirguiz
AIR MANAS	17	MBB	República Quirguiz
AVIA TRAFFIC COMPANY	23	AVJ	República Quirguiz
CENTRAL ASIAN AVIATION SERVICES (CAAS)	13	CBK	República Quirguiz
HELI SKY	47	HAC	República Quirguiz
AIR KYRGYZSTAN	03	LYN	República Quirguiz
MANAS AIRWAYS	42	BAM	República Quirguiz
S GROUP INTERNATIONAL (ex-S GROUP AVIATION)	45	INT	República Quirguiz
SKY BISHKEK	43	BIS	República Quirguiz
SKY KG AIRLINES	41	KGK	República Quirguiz
SKY WAY AIR	39	SAB	República Quirguiz

Nome da entidade jurídica da transportadora aérea, conforme consta do seu COA (e sua designação comercial, caso seja diferente)	Número do certificado de operador aéreo (COA) ou número da licença de exploração	Número OACI que designa a companhia aérea	Estado do operador
TEZ JET	46	TEZ	República Quirguiz
VALOR AIR	07	VAC	República Quirguiz
Todas as transportadoras aéreas certificadas pelas autoridades da Libéria responsáveis pela supervisão regulamentar			**Libéria**
Todas as transportadoras aéreas certificadas pelas autoridades da Líbia responsáveis pela supervisão regulamentar, incluindo:			**Líbia**
AFRIQIYAH AIRWAYS	007/01	AAW	Líbia
AIR LIBYA	004/01	TLR	Líbia
BURAQ AIR	002/01	BRQ	Líbia
GHADAMES AIR TRANSPORT	012/05	GHT	Líbia
GLOBAL AVIATION AND SERVICES	008/05	GAK	Líbia
LIBYAN AIRLINES	001/01	LAA	Líbia
PETRO AIR	025/08	PEO	Líbia
Todas as transportadoras aéreas certificadas pelas autoridades da República de Moçambique responsáveis pela supervisão regulamentar, incluindo:			**República de Moçambique**
AERO-SERVIÇOS SARL	MOZ-08	Desconhecido	República de Moçambique
CFM — TRABALHOS E TRANSPORTES AÉREOS LDA	MOZ-07	Desconhecido	República de Moçambique
COA — COASTAL AVIATION	MOZ-15	Desconhecido	República de Moçambique
CPY — CROPSPRAYERS	MOZ-06	Desconhecido	República de Moçambique
CRA — CR AVIATION LDA	MOZ-14	Desconhecido	República de Moçambique
EMÍLIO AIR CHARTER LDA	MOZ-05	Desconhecido	República de Moçambique
ETA — EMPRESA DE TRANSPORTES AÉREOS LDA	MOZ-04	Desconhecido	República de Moçambique

Nome da entidade jurídica da transportadora aérea, conforme consta do seu COA (e sua designação comercial, caso seja diferente)	Número do certificado de operador aéreo (COA) ou número da licença de exploração	Número OACI que designa a companhia aérea	Estado do operador
HCP — HELICÓPTEROS CAPITAL LDA	MOZ-11	Desconhecido	República de Moçambique
KAY — KAYA AIRLINES, LDA	MOZ-09	KYY	República de Moçambique
LAM — LINHAS AÉREAS DE MOÇAMBIQUE S.A.	MOZ-01	LAM	República de Moçambique
MAKOND, LDA	MOZ-20	Desconhecido	República de Moçambique
MEX — MOÇAMBIQUE EXPRESSO, SARL MEX	MOZ-02	MXE	República de Moçambique
OHI — OMNI HELICÓPTEROS INTERNATIONAL LDA	MOZ-17	Desconhecido	República de Moçambique
SAF — SAFARI AIR LDA	MOZ-12	Desconhecido	República de Moçambique
SAM — SOLENTA AVIATION MOZAMBIQUE, SA	MOZ-10	Desconhecido	República de Moçambique
TTA — TRABALHOS E TRANSPORTES AÉREOS LDA	MOZ-16	TTA	República de Moçambique
UNIQUE AIR CHARTER LDA	MOZ-13	Desconhecido	República de Moçambique
Todas as transportadoras aéreas certificadas pelas autoridades do Nepal responsáveis pela supervisão regulamentar, incluindo:			**República do Nepal**
AIR DYNASTY HELI. S.	035/2001	Desconhecido	República do Nepal
AIR KASTHAMANDAP	051/2009	Desconhecido	República do Nepal
BUDDHA AIR	014/1996	BHA	República do Nepal
FISHTAIL AIR	017/2001	Desconhecido	República do Nepal
GOMA AIR	064/2010	Desconhecido	República do Nepal
MAKALU AIR	057A/2009	Desconhecido	República do Nepal
MANANG AIR PVT LTD	082/2014	Desconhecido	República do Nepal
MOUNTAIN HELICOPTERS	055/2009	Desconhecido	República do Nepal
MUKTINATH AIRLINES	081/2013	Desconhecido	República do Nepal

Nome da entidade jurídica da transportadora aérea, conforme consta do seu COA (e sua designação comercial, caso seja diferente)	Número do certificado de operador aéreo (COA) ou número da licença de exploração	Número OACI que designa a companhia aérea	Estado do operador
NEPAL AIRLINES CORPORATION	003/2000	RNA	República do Nepal
SHREE AIRLINES	030/2002	SHA	República do Nepal
SIMRIK AIR	034/2000	Desconhecido	República do Nepal
SIMRIK AIRLINES	052/2009	RMK	República do Nepal
SITA AIR	033/2000	Desconhecido	República do Nepal
TARA AIR	053/2009	Desconhecido	República do Nepal
YETI AIRLINES DOMESTIC	037/2004	NYT	República do Nepal
Todas as transportadoras aéreas certificadas pelas autoridades das Filipinas responsáveis pela supervisão regulamentar, à exceção da *Philippine Airlines* e da *Cebu Pacific Air*, incluindo:			**República das Filipinas**
AEROEQUIPEMENT AVIATION	2010037	Desconhecido	República das Filipinas
AIR ASIA PHILIPPINES	2012047	APG	República das Filipinas
AIR JUAN AVIATION	2013053	Desconhecido	República das Filipinas
AIR PHILIPPINES CORPORATION	2009006	GAP	República das Filipinas
ASIA AIRCRAFT OVERSEAS PHILIPPINES INC.	2012048	Desconhecido	República das Filipinas
ASIAN AEROSPACE CORPORATION	2012050	Desconhecido	República das Filipinas
ASTRO AIR INTERNATIONAL	2012049	AAV	República das Filipinas
AYALA AVIATION CORP.	4AN9900003	Desconhecido	República das Filipinas
CANADIAN HELICOPTERS PHILIPPINES INC.	2010026	Desconhecido	República das Filipinas
CM AERO SERVICES	20110401	Desconhecido	República das Filipinas
CYCLONE AIRWAYS	2010034	Desconhecido	República das Filipinas

Nome da entidade jurídica da transportadora aérea, conforme consta do seu COA (e sua designação comercial, caso seja diferente)	Número do certificado de operador aéreo (COA) ou número da licença de exploração	Número OACI que designa a companhia aérea	Estado do operador
FAR EAST AVIATION SERVICES	2009013	Desconhecido	República das Filipinas
INAEC AVIATION CORP.	2010028	Desconhecido	República das Filipinas
INTERISLAND AIRLINES	2010023	ISN	República das Filipinas
ISLAND AVIATION	2009009	SOY	República das Filipinas
ISLAND TRANSVOYAGER	2010022	ITI	República das Filipinas
LION AIR	2009019	Desconhecido	República das Filipinas
MACRO ASIA AIR TAXI SERVICES	2010029	Desconhecido	República das Filipinas
MAGNUM AIR	2012051	MSJ	República das Filipinas
MISIBIS AVIATION & DEVELOPMENT CORP	2010020	Desconhecido	República das Filipinas
NORTHSKY AIR INC.	2011042	Desconhecido	República das Filipinas
OMNI AVIATION CORP.	2010033	Desconhecido	República das Filipinas
ROYAL AIR CHARTER SERVICES INC.	2010024	Desconhecido	República das Filipinas
ROYAL STAR AVIATION, INC.	2010021	Desconhecido	República das Filipinas
SOUTH EAST ASIAN AIRLINES	2009 004	SRQ	República das Filipinas
SOUTH EAST ASIAN AIRLINES (SEAIR) INTERNATIONAL	2012052	SGD	República das Filipinas
SOUTHERN AIR FLIGHT SERVICES	2011045	Desconhecido	República das Filipinas
SUBIC SEAPLANE, INC.	2011035	Desconhecido	República das Filipinas
WCC AVIATION COMPANY	2009015	Desconhecido	República das Filipinas
ZEST AIRWAYS INCORPORATED	2009003	EZD	República das Filipinas

Nome da entidade jurídica da transportadora aérea, conforme consta do seu COA (e sua designação comercial, caso seja diferente)	Número do certificado de operador aéreo (COA) ou número da licença de exploração	Número OACI que designa a companhia aérea	Estado do operador
Todas as transportadoras aéreas certificadas pelas autoridades de São Tomé e Príncipe responsáveis pela supervisão regulamentar, incluindo:			**São Tomé e Príncipe**
AFRICA'S CONNECTION	10/AOC/2008	ACH	São Tomé e Príncipe
STP AIRWAYS	03/AOC/2006	STP	São Tomé e Príncipe
Todas as transportadoras aéreas certificadas pelas autoridades da Serra Leoa responsáveis pela supervisão regulamentar, incluindo:			**Serra Leoa**
AIR RUM, LTD	DESCONHECIDO	RUM	Serra Leoa
DESTINY AIR SERVICES, LTD	DESCONHECIDO	DTY	Serra Leoa
HEAVYLIFT CARGO	DESCONHECIDO	Desconhecido	Serra Leoa
ORANGE AIR SIERRA LEONE LTD	DESCONHECIDO	ORJ	Serra Leoa
PARAMOUNT AIRLINES, LTD	DESCONHECIDO	PRR	Serra Leoa
SEVEN FOUR EIGHT AIR SERVICES LTD	DESCONHECIDO	SVT	Serra Leoa
TEEBAH AIRWAYS	DESCONHECIDO	Desconhecido	Serra Leoa
Todas as transportadoras aéreas certificadas pelas autoridades do Sudão responsáveis pela supervisão regulamentar, incluindo:			**República do Sudão**
ALFA AIRLINES	54	AAJ	República do Sudão
ALMAJAL AVIATION SERVICE	15	MGG	República do Sudão
BADER AIRLINES	35	BDR	República do Sudão
BENTIU AIR TRANSPORT	29	BNT	República do Sudão
BLUE BIRD AVIATION	11	BLB	República do Sudão
DOVE AIRLINES	52	DOV	República do Sudão
ELIDINER AVIATION	8	DND	República do Sudão
FOURTY EIGHT AVIATION	53	WHB	República do Sudão

Nome da entidade jurídica da transportadora aérea, conforme consta do seu COA (e sua designação comercial, caso seja diferente)	Número do certificado de operador aéreo (COA) ou número da licença de exploração	Número OACI que designa a companhia aérea	Estado do operador
GREEN FLAG AVIATION	17	Desconhecido	República do Sudão
HELEJETIC AIR	57	HJT	República do Sudão
KATA AIR TRANSPORT	9	KTV	República do Sudão
KUSH AVIATION	60	KUH	República do Sudão
MARSLAND COMPANY	40	MSL	República do Sudão
MID AIRLINES	25	NYL	República do Sudão
NOVA AIRLINES	46	NOV	República do Sudão
SUDAN AIRWAYS	1	SUD	República do Sudão
SUN AIR COMPANY	51	SNR	República do Sudão
TARCO AIRLINES	56	TRQ	República do Sudão
Todas as transportadoras aéreas certificadas pelas autoridades da Zâmbia responsáveis pela supervisão regulamentar, incluindo:			**Zâmbia**
ZAMBEZI AIRLINES	Z/AOC/001/2009	ZMA	Zâmbia

ANEXO B

LISTA DAS TRANSPORTADORAS AÉREAS CUJAS OPERAÇÕES SÃO OBJETO DE RESTRIÇÕES OPERACIONAIS NA UE [1]

Nome da entidade jurídica da transportadora aérea, conforme consta do seu COA (e sua designação comercial, caso seja diferente)	Número do certificado de operador aéreo (COA)	Número OACI que designa a companhia aérea	Estado do operador	Tipo de aeronave objeto de restrições	Matrícula(s) e, quando disponível(is), número(s) de série da construção das aeronaves objeto de restrições	Estado de matrícula
TAAG ANGOLA AIRLINES	001	DTA	República de Angola	Toda a frota, à exceção de: 5 aeronaves de tipo Boeing B777 e 4 aeronaves de tipo Boeing B737-700.	Toda a frota, à exceção de: D2-TED, D2-TEE, D2-TEF, D2-TEG, D2-TEH, D2-TBF, D2-TBG, D2-TBH e D2-TBJ.	República de Angola
AIR ASTANA [1]	AK-0475-13	KZR	Cazaquistão	Toda a frota, à exceção de: aeronaves de tipo Boeing B767 e B757 e aeronaves de tipo Airbus A319/320/321.	Toda a frota, à exceção de: aeronaves da frota de Boeing B767, conforme referido no COA; aeronaves da frota de Boeing B757, conforme referido no COA e aeronaves da frota de Airbus A319/320/321, conforme referido no COA.	Aruba (Reino dos Países Baixos)
AIR SERVICE COMORES	06-819/TA--15/DGACM	KMD	Comores	Toda a frota, à exceção de: LET 410 UVP	Toda a frota, à exceção de: D6-CAM (851336).	Comores
AFRIJET [2]	002/MTAC/ /ANAC-G/ /DSA	ABS	República do Gabão	Toda a frota, à exceção de: 2 aeronaves de tipo Falcon 50 e 2 aeronaves de tipo Falcon 900.	Toda a frota, à exceção de: TR-LGV; TR-LGY; TR-AFJ e TR-AFR.	República do Gabão
GABON AIRLINES [3]	001/MTAC/ /ANAC	GBK	República do Gabão	Toda a frota, à exceção de: 1 aeronave de tipo Boeing B767-200.	Toda a frota, à exceção de: TR-LHP	República do Gabão
NOUVELLE AIR AFFAIRES GABON (SN2AG)	003/MTAC/ /ANAC-G/ /DSA	NVS	República do Gabão	Toda a frota, à exceção de: 1 aeronave de tipo Challenger CL-601 e 1 aeronave de tipo HS-125-800.	Toda a frota, à exceção de: TR-AAG e ZS-AFG	República do Gabão; República da África do Sul
AIRLIFT INTERNATIONAL (GH) LTD	COA 017	ALE	República do Gana	Toda a frota, à exceção de: 2 aeronaves de tipo DC8-63F.	Toda a frota, à exceção de: 9G-TOP e 9G-RAC.	República do Gana

[1] As transportadoras aéreas constantes do anexo B podem ser autorizadas a exercer direitos de tráfego se utilizarem aeronaves fretadas com tripulação de uma transportadora aérea que não seja objeto de uma proibição de operação, desde que sejam cumpridas as normas de segurança pertinentes.

Nome da entidade jurídica da transportadora aérea, conforme consta do seu COA (e sua designação comercial, caso seja diferente)	Número do certificado de operador aéreo (COA)	Número OACI que designa a companhia aérea	Estado do operador	Tipo de aeronave objeto de restrições	Matrícula(s) e, quando disponível(is), número(s) de série da construção das aeronaves objeto de restrições	Estado de matrícula
IRAN AIR (4)	FS100	IRA	República Islâmica do Irão	Toda a frota, à exceção de: 14 aeronaves de tipo Airbus A300, 8 aeronaves de tipo Airbus A310 e 1 aeronave de tipo Boeing B737.	Toda a frota, à exceção de: 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 e EP-AGA.	República Islâmica do Irão
AIR KORYO	GAC-AOC/ /KOR-01	KOR	República Popular Democrática da Coreia	Toda a frota, à exceção de: 2 aeronaves de tipo TU-204.	Toda a frota, à exceção de: P-632 e P-633.	República Popular Democrática da Coreia
AIR MADAGASCAR	5R-M01/ /2009	MDG	Madagáscar	Toda a frota, à exceção de: aeronaves de tipo Boeing B737, aeronaves de tipo ATR 72/42 e 3 aeronaves de tipo DHC 6-300.	Toda a frota, à exceção de: aeronaves da frota de Boeing B737, conforme referido no COA, e aeronaves da frota de ATR 72/42, conforme referido no COA; 5R-MGC, 5R-MGD e 5R-MGF.	República de Madagáscar

(1) A Air Astana apenas está autorizada a utilizar os tipos de aeronaves especificamente mencionados, desde que tais aeronaves estejam matriculadas em Aruba e que todas as alterações do COA sejam comunicadas em tempo útil à Comissão e ao Eurocontrol.
(2) A Afrijet apenas está autorizada a utilizar as aeronaves especificamente mencionadas para o seu nível atual de operações na União.
(3) A Gabon Airlines apenas está autorizada a utilizar as aeronaves especificamente mencionadas para o seu nível atual de operações na União.
(4) A Iran Air está autorizada a efetuar operações com destino à União utilizando as aeronaves especificamente mencionadas, nas condições enumeradas no considerando 69 do Regulamento (UE) n.º 590/2010 (JO L 170 de 6.7.2010, p. 15).