REGULAMENTO DE EXECUÇÃO (UE) 2025/1144 DA COMISSÃO

de 3 de junho de 2025

que altera o Regulamento (CE) n.º 474/2006 no que respeita à lista das transportadoras aéreas objeto de uma proibição de operação ou sujeitas a restrições operacionais na União

(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 das transportadoras aéreas que são objeto de uma proibição de operação na União.

(2) Alguns Estados-Membros e a Agência da União Europeia para a Segurança da Aviação («a Agência») comunicaram à Comissão, nos termos do artigo 4.º, n.º 3, do Regulamento (CE) n.º 2111/2005, informações pertinentes para a atualização dessa lista. Os países terceiros e as organizações internacionais também forneceram informações pertinentes. Com base nas informações fornecidas, a lista deve ser atualizada.

(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 estariam na base de uma decisão destinada a impor-lhes uma proibição de operação na União ou a alterar as condições relacionadas com uma proibição de operação imposta a uma transportadora aérea incluída nas listas que constam dos anexos A e B do Regulamento (CE) n.º 474/2006.

(4) A Comissão concedeu às transportadoras aéreas em causa a possibilidade de consultarem todos os documentos relevantes, de apresentarem as suas observações por escrito e de fazerem uma exposição oral à Comissão e ao Comité da Segurança Aérea da UE.

(5) No âmbito do Regulamento (CE) n.º 2111/2005 e do Regulamento Delegado (UE) 2023/660 da Comissão ([3]), a Comissão informou o Comité da Segurança Aérea da UE sobre as consultas em curso com as autoridades competentes e as transportadoras aéreas da Arménia, Iraque, Quirguistão, Líbia, Suriname e Tanzânia. A Comissão informou igualmente o Comité da Segurança Aérea da UE sobre a situação da segurança da aviação em Angola, no Egito, no Cazaquistão, no Quénia, no Nepal, no Paquistão e na Serra Leoa.

([1]) JO L 344 de 27.12.2005, p. 15, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2005/2111/oj.

([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, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2006/474/oj).

([3]) Regulamento Delegado (UE) 2023/660 da Comissão, de 2 de dezembro de 2022, que estabelece regras pormenorizadas para a lista de transportadoras aéreas objeto de uma proibição de operação ou sujeitas a restrições operacionais na União, referida no capítulo II do Regulamento (CE) n.º 2111/2005 do Parlamento Europeu e do Conselho, e que revoga o Regulamento (CE) n.º 473/2006 da Comissão que estabelece regras de execução para a lista comunitária de transportadoras aéreas que são objeto de uma proibição de operação na Comunidade, referida no capítulo II do Regulamento (CE) n.º 2111/2005 do Parlamento Europeu e do Conselho (JO L 83 de 22.3.2023, p. 47, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_del/2023/660/oj).

(6) A Agência prestou informações à Comissão e ao Comité da Segurança Aérea da UE sobre as avaliações técnicas realizadas para efeitos da avaliação inicial e da monitorização contínua das autorizações dos operadores de países terceiros («TCO») emitidas ao abrigo do disposto no Regulamento (UE) n.º 452/2014 da Comissão ([4]).

(7) A Agência também comunicou à Comissão e ao Comité da Segurança Aérea da UE os resultados das inspeções efetuadas nas plataformas de estacionamento, no âmbito do programa de Avaliação da Segurança de Aeronaves Estrangeiras («SAFA»), em conformidade com o Regulamento (UE) n.º 965/2012 da Comissão ([5]).

(8) Além disso, a Agência informou a Comissão e o Comité da Segurança Aérea da UE sobre os projetos de assistência técnica desenvolvidos nos países terceiros abrangidos por uma proibição de operação nos termos do Regulamento (CE) n.º 474/2006. A Agência prestou igualmente informações sobre os planos e os pedidos de reforço da assistência técnica e da cooperação com o objetivo de melhorar a capacidade administrativa e técnica das autoridades da aviação civil em países terceiros, para os ajudar a assegurar o cumprimento das normas de segurança aplicáveis à aviação civil internacional. Os Estados-Membros foram convidados a responder a esses pedidos, numa base bilateral, em coordenação com a Comissão e a Agência. Neste contexto, a Comissão reiterou a utilidade de informar a comunidade aeronáutica internacional, designadamente através da Parceria de Assistência à Implementação da Segurança da Aviação da Organização da Aviação Civil Internacional («OACI»), sobre a assistência técnica fornecida aos países terceiros pela União e pelos Estados-Membros, para melhorar a segurança da aviação no mundo.

(9) O Eurocontrol prestou informações à Comissão e ao Comité da Segurança Aérea da UE sobre a situação das funções de alerta do programa SAFA e dos TCO (operadores de países terceiros), informações essas que incluíram dados estatísticos sobre as mensagens de alerta relativas às transportadoras aéreas objeto de proibição.

Transportadoras aéreas da União

(10) Na sequência da análise pela Agência das informações resultantes das inspeções nas plataformas de estacionamento efetuadas nas aeronaves das transportadoras aéreas da União, bem como das inspeções de normalização efetuadas pela Agência, complementadas também por informações resultantes de inspeções e auditorias específicas realizadas pelas autoridades aeronáuticas nacionais, os Estados-Membros e a Agência, agindo na qualidade de autoridades competentes, tomaram determinadas medidas corretivas e coercivas, medidas essas que notificaram à Comissão e ao Comité da Segurança Aérea da UE.

(11) Os Estados-Membros e a Agência, agindo na qualidade de autoridades competentes, reiteraram a sua disponibilidade para agir, se necessário, caso as informações de segurança pertinentes apontem para riscos iminentes de segurança resultantes do incumprimento, por parte das transportadoras aéreas da União, das normas de segurança pertinentes.

Transportadoras aéreas da Arménia

(12) Em junho de 2020, todas as transportadoras aéreas certificadas na Arménia foram incluídas no anexo A do Regulamento (CE) n.º 474/2006 pelo Regulamento de Execução (UE) 2020/736 da Comissão ([6]).

([4]) Regulamento (UE) n.º 452/2014 da Comissão, de 29 de abril de 2014, que estabelece os requisitos técnicos e os procedimentos administrativos para as operações aéreas dos operadores de países terceiros, em conformidade com o Regulamento (CE) n.º 216/2008 do Parlamento Europeu e do Conselho (JO L 133 de 6.5.2014, p. 12, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2014/452/oj).

([5]) 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, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2012/965/oj).

([6]) Regulamento de Execução (UE) 2020/736 da Comissão, de 2 de junho de 2020, que altera o Regulamento (CE) n.º 474/2006 no que respeita à lista das transportadoras aéreas que são objeto de uma proibição de operação ou sujeitas a restrições operacionais na União (JO L 172 de 3.6.2020, p. 7, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2020/736/oj).

(13) Em 9 de abril de 2025, no âmbito das suas atividades de monitorização contínua da situação global da segurança na Arménia, incluindo a capacidade de supervisão da segurança e as capacidades do Comité da Aviação Civil da Arménia («CAC»), realizou-se uma reunião técnica em que participaram a Comissão, a Agência, os Estados-Membros e o CAC. Durante a reunião, a Comissão informou o CAC dos resultados da sua avaliação do plano de medidas corretivas («PMC») apresentado em dezembro de 2024. O PMC tinha sido preparado pelo CAC em resposta às observações da visita de avaliação da União no local na Arménia em 2020.

(14) O PMC apresentado pelo CAC é abrangente e pormenorizado e demonstra um esforço claro para alinhar a supervisão da aviação nacional com as expectativas regulamentares da UE em termos de resposta às observações da visita de avaliação da União no local de 2020. Os progressos registados incluem a adoção formal de vários regulamentos nacionais em conformidade com os requisitos da UE, medidas destinadas a pôr em prática princípios de supervisão baseada no risco e a melhoria da documentação de formação e dos registos para os inspetores.

(15) Embora o PMC apresente uma abordagem abrangente em resposta às observações identificadas, várias questões parecem continuar por resolver ou ser inadequadamente sustentadas por elementos de prova, como a ausência de classificação das constatações, a insuficiência de provas da execução dos planos de supervisão e deficiências no controlo e na tradução da documentação. Além disso, persistem incoerências na qualidade e exaustividade da documentação de formação, dos procedimentos de licenciamento e dos mecanismos de supervisão, que devem ser avaliadas através de avaliações adicionais no local antes de se poder tomar uma decisão final sobre a adequação do PMC.

(16) Tendo em conta as deficiências que ainda subsistem e a necessidade de uma avaliação mais exaustiva da execução no terreno, a Comissão considera que uma nova avaliação à distância da situação da segurança na Arménia não proporcionaria os esclarecimentos adicionais suficientes. Por conseguinte, está prevista uma visita de avaliação da União no local para o terceiro trimestre de 2025. O objetivo dessa visita é verificar a aplicação efetiva das medidas corretivas apresentadas pelo CAC, incluindo as que foram debatidas durante as trocas de pontos de vista de 2024 e 2025.

(17) De acordo com os critérios comuns estabelecidos no anexo do Regulamento (CE) n.º 2111/2005, a Comissão considera não haver atualmente fundamento para alterar a lista das transportadoras aéreas objeto de uma proibição de operação na União no que diz respeito às transportadoras aéreas certificadas na Arménia.

(18) Os Estados-Membros devem continuar a verificar o cumprimento efetivo pelas transportadoras aéreas certificadas na Arménia das normas de segurança internacionais pertinentes, atribuindo prioridade às inspeções nas plataformas de estacionamento dessas transportadoras aéreas, em conformidade com o Regulamento (UE) n.º 965/2012.

Transportadoras aéreas do Iraque

(19) Em dezembro de 2015 e em novembro de 2023, as transportadoras aéreas *Iraqi Airways* e *Fly Baghdad* foram incluídas no anexo A do Regulamento (CE) n.º 474/2006 pelos Regulamentos de Execução (UE) 2015/2322 ([7]) e (UE) 2023/2691 ([8]) da Comissão, respetivamente.

(20) Em 23 de abril de 2025, no âmbito das atividades de monitorização contínua da situação global da segurança no Iraque pela Comissão, incluindo a capacidade de supervisão da segurança e as capacidades da Autoridade da Aviação Civil do Iraque («ICAA»), realizou-se uma reunião técnica em que participaram a Comissão, a Agência, os Estados-Membros e a ICAA. Na reunião, a ICAA apresentou informações atualizadas sobre os seus esforços para melhorar o seu quadro legislativo e regulamentar, bem como sobre o seu desempenho em matéria de supervisão.

(21) A ICAA apresentou pormenorizadamente os seus esforços em curso para reforçar a supervisão da segurança da aviação através de alterações legislativas, desenvolvimento da regulamentação, iniciativas de reforço de capacidade e reformas institucionais. Embora sejam reconhecidos como passos importantes, estes esforços encontram-se ainda numa fase inicial de execução. Persistem preocupações significativas quanto à atualidade destas medidas, à coerência e qualidade dos resultados da regulamentação e ao seu alinhamento com as normas de segurança internacionais.

([7]) Regulamento de Execução (UE) 2015/2322 da Comissão, de 10 de dezembro de 2015, 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 (JO L 328 de 12.12.2015, p. 67, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2015/2322/oj).

([8]) Regulamento de Execução (UE) 2023/2691 da Comissão, de 29 de novembro de 2023, que altera o Regulamento (CE) n.º 474/2006 no que respeita à lista das transportadoras aéreas objeto de uma proibição de operação ou sujeitas a restrições operacionais na União (JO L, 2023/2691, 30.11.2023, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2023/2691/oj).

(22) Registaram-se alguns progressos, nomeadamente em domínios como o recrutamento de meios humanos, as iniciativas de formação e a elaboração de regulamentos nacionais atualizados em matéria de aviação. As reformas críticas, como a adoção de uma lei de bases revista em matéria de aviação e o reforço do sistema de supervisão da segurança, continuam incompletas ou carecem de resultados verificáveis.

(23) Por conseguinte, reconheceu-se conjuntamente que a realização de uma visita de avaliação da União no local em setembro de 2025, tal como anteriormente debatido, seria prematura e potencialmente contraproducente, dada a necessidade de progressos tangíveis e demonstráveis mais profundos em todos os domínios fundamentais do sistema iraquiano de supervisão da segurança da aviação.

(24) De acordo com os critérios comuns estabelecidos no anexo do Regulamento (CE) n.º 2111/2005, a Comissão considera não haver atualmente fundamento para alterar a lista das transportadoras aéreas objeto de uma proibição de operação na União relativamente às transportadoras aéreas do Iraque.

(25) Os Estados-Membros devem continuar a verificar o cumprimento efetivo pelas transportadoras aéreas certificadas no Iraque das normas de segurança internacionais pertinentes, atribuindo prioridade às inspeções nas plataformas de estacionamento dessas transportadoras, em conformidade com o Regulamento (UE) n.º 965/2012.

(26) A Comissão deverá tomar outras medidas, na medida do necessário, em conformidade com o Regulamento (CE) n.º 2111/2005, caso surjam informações de segurança pertinentes que indiciem riscos de segurança iminente decorrentes do incumprimento das normas de segurança internacionais pertinentes.

Transportadoras aéreas do Quirguistão

(27) Em outubro de 2006, as transportadoras aéreas certificadas no Quirguistão foram incluídas no anexo A do Regulamento (CE) n.º 474/2006 pelo Regulamento (CE) n.º 1543/2006 da Comissão ([9]).

(28) No contexto das trocas de pontos de vista em curso, resultantes do reatamento, desde 2023, dos contactos entre a Comissão e a Agência Estatal da Aviação Civil («SCAA»), através do Gabinete de Ministros da República Quirguiz, a Comissão lançou uma iniciativa de assistência técnica, executada pela Agência, no âmbito do Regulamento (CE) n.º 2111/2005. Essa iniciativa visa apoiar os esforços da SCAA com vista a reforçar a sua capacidade de supervisão.

(29) No âmbito dessa iniciativa, já foram realizadas uma atividade à distância e uma missão no local. A missão no local constituiu uma oportunidade para recolher informações em primeira mão sobre a forma como a SCAA aplica as normas de segurança internacionais. Constituiu igualmente uma oportunidade para realizar uma simulação de uma visita de avaliação da União no local. A simulação forneceu informações valiosas sobre o quadro organizacional e regulamentar da SCAA, com a determinação de que, embora a sua eficácia operacional deva ser melhorada, a estrutura geral da SCAA parece adequada à sua dimensão e responsabilidades. O manual de gestão, embora aprovado, requer maior desenvolvimento e coerência, e a responsabilidade pela investigação de incidentes graves ainda carece de ser suficientemente determinada.

(30) A simulação permitiu igualmente identificar lacunas na transposição das normas e práticas recomendadas da OACI, em especial nos anexos 1, 6, 8, 18 e 19 da OACI, que impedem o pleno alinhamento com as normas de segurança internacionais. A SCAA reconheceu essas lacunas e tomou as primeiras medidas no sentido de alterar a legislação pertinente, encontrando-se vários projetos de alterações sujeitos a consulta interministerial. Além disso, a SCAA tomou medidas para reforçar a comunicação de ocorrências de segurança, bem como a formação do pessoal através de parcerias com organizações de formação internacionais. É essencial continuar a envidar esforços nestes domínios, a fim de melhorar ainda mais a supervisão da segurança da aviação no Quirguistão.

([9]) Regulamento (CE) n.º 1543/2006 da Comissão, de 12 de outubro de 2006, que altera o Regulamento (CE) n.º 474/2006 que estabelece a lista das transportadoras aéreas comunitárias 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, com a redação que lhe foi dada pelo Regulamento (CE) n.º 910/2006 (JO L 283 de 14.10.2006, p. 27, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2006/1543/oj).

(31) Em 2 de maio de 2025, no âmbito das atividades de monitorização contínua da situação global da segurança no Quirguistão pela Comissão, incluindo a capacidade de supervisão da segurança e as capacidades da SCAA, realizou-se uma reunião técnica em que participaram a Comissão, a Agência, os Estados-Membros e a SCAA. Durante esta reunião, a SCAA fez uma apresentação pormenorizada das suas iniciativas em curso para reforçar a supervisão da segurança da aviação, incluindo alterações legislativas, desenvolvimento da regulamentação, medidas de reforço de capacidade e reformas institucionais.

(32) A SCAA descreveu igualmente a sua estrutura organizacional e os seus níveis de dotação de recursos humanos, incluindo o desenvolvimento de um sistema de cálculo das necessidades de mão de obra com uma ligação direta às necessidades de formação individual.

(33) A SCAA apresentou igualmente os progressos realizados no alinhamento da sua regulamentação com as normas de segurança internacionais e a sua aplicação em todos os domínios chave de supervisão. Além disso, destacou os trabalhos em curso com vista a melhorar os processos de certificação e os mecanismos de controlo do cumprimento.

(34) A SCAA partilhou um plano de ação detalhado destinado a colmatar as lacunas regulamentares identificadas e a apoiar o desenvolvimento de um sistema de aviação civil seguro que esteja em conformidade com as normas de segurança internacionais.

(35) Atualmente, no entanto, não existem elementos de prova fundamentados suficientes para confirmar que a SCAA corrigiu efetivamente todas as deficiências de segurança que levaram à proibição de operação imposta pelo Regulamento (CE) n.º 1543/2006.

(36) De acordo com os critérios comuns estabelecidos no anexo do Regulamento (CE) n.º 2111/2005, a Comissão considera não haver atualmente fundamento para alterar a lista das transportadoras aéreas objeto de uma proibição de operação na União no que diz respeito às transportadoras aéreas certificadas no Quirguistão.

(37) Os Estados-Membros devem continuar a verificar o cumprimento efetivo pelas transportadoras aéreas certificadas no Quirguistão das normas de segurança internacionais pertinentes, atribuindo prioridade às inspeções nas plataformas de estacionamento dessas transportadoras aéreas, em conformidade com o Regulamento (UE) n.º 965/2012.

Transportadoras aéreas da Líbia

(38) Em dezembro de 2014, as transportadoras aéreas da Líbia foram incluídas no anexo A do Regulamento (CE) n.º 474/2006 pelo Regulamento de Execução (UE) n.º 1318/2014 da Comissão ([10]).

(39) Em 25 de março de 2025, no âmbito das atividades de monitorização contínua da situação global da segurança na Líbia pela Comissão, incluindo a capacidade de supervisão da segurança e as capacidades da Autoridade da Aviação Civil da Líbia («LYCAA»), realizou-se uma reunião técnica em que participaram a Comissão, a Agência, os Estados-Membros e a LYCAA.

(40) A Comissão apresentou o resultado da sua avaliação das informações apresentadas pela LYCAA em 2023 e 2024. A avaliação identificou deficiências significativas, em especial no que diz respeito aos níveis de dotação de recursos humanos, à coerência da respetiva formação e à execução eficaz das atividades de supervisão. Foi igualmente destacada a ausência de documentação fundamental anteriormente solicitada pela Comissão. A avaliação concluiu que são necessárias melhorias substanciais adicionais tanto no quadro regulamentar da LYCAA como na sua capacidade de supervisão. Na reunião, a Comissão reiterou as suas expectativas quanto ao tipo e à qualidade dos documentos e dados necessários para assegurar uma avaliação adequada do sistema de supervisão da segurança da Líbia.

([10]) 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 (JO L 355 de 12.12.2014, p. 8, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2014/1318/oj).

(41) A LYCAA forneceu informações atualizadas sobre as iniciativas administrativas e técnicas destinadas a reforçar a supervisão da segurança. As iniciativas incluíram revisões da legislação e da regulamentação no setor da aviação, um aumento da frequência das inspeções e a introdução de sistemas de supervisão digitais. A apresentação do Centro Integrado de Supervisão («COI»), uma plataforma digital concebida para melhorar a monitorização e a gestão dos dados sobre segurança da aviação, foi um elemento central desses esforços. A plataforma digital destina-se a apoiar o cumprimento da regulamentação e a melhorar o acesso a informações e a documentação de segurança pertinentes.

(42) As informações e os materiais associados apresentados pela LYCAA como demonstração do COI, incluindo manuais e listas de verificações utilizados nos processos de certificação e supervisão, baseavam-se na regulamentação da União e foram adaptados ao contexto nacional. A LYCAA apresentou igualmente resultados de auditoria selecionados a partir do processo de recertificação, com dados do COI apresentados num formato claro e estruturado.

(43) No entanto, observou-se que essa documentação não tinha sido partilhada com a Comissão em anteriores trocas realizadas em 2023 e 2024, apesar dos múltiplos pedidos formais. Além disso, observou-se que a eficácia do COI a longo prazo depende da coerência e da qualidade da sua aplicação.

(44) A LYCAA informou igualmente a Comissão a respeito do processo de recertificação em curso para todas as transportadoras aéreas líbias no período de novembro de 2023 a novembro de 2024. A LYCAA comunicou que durante esse período foram realizadas mais de 100 missões de auditoria. No entanto, não foram fornecidos pormenores suficientes sobre os resultados dessas auditorias, tais como as constatações específicas e quaisquer medidas corretivas correspondentes. Foi acordado que a LYCAA fornecerá as informações e a documentação pertinentes o mais rapidamente possível.

(45) Atualmente, no entanto, não existem elementos de prova fundamentados suficientes para confirmar que a LYCAA corrigiu efetivamente todas as deficiências de segurança que levaram à proibição de operação imposta pelo Regulamento de Execução (UE) n.º 1318/2014 da Comissão.

(46) De acordo com os critérios comuns estabelecidos no anexo do Regulamento (CE) n.º 2111/2005, a Comissão considera não haver atualmente fundamento para alterar a lista das transportadoras aéreas objeto de uma proibição de operação na União no que diz respeito às transportadoras aéreas certificadas na Líbia.

(47) Os Estados-Membros devem continuar a verificar o cumprimento efetivo pelas transportadoras aéreas certificadas na Líbia das normas de segurança internacionais pertinentes, atribuindo prioridade às inspeções nas plataformas de estacionamento dessas transportadoras aéreas, em conformidade com o Regulamento (UE) n.º 965/2012.

Transportadoras aéreas do Suriname

(48) Em julho de 2010, a *Blue Wing Airlines* foi incluída no anexo A do Regulamento (CE) n.º 474/2006 pelo Regulamento (UE) n.º 590/2010 da Comissão ([11]).

(49) No seguimento das deliberações do Comité da Segurança Aérea da UE em novembro de 2024, peritos da Comissão, da Agência e dos Estados-Membros realizaram uma visita de avaliação da União no local ao Suriname, de 24 a 28 de fevereiro de 2025, à Autoridade para a Segurança da Aviação Civil do Suriname («CASAS»). A visita ao local incluiu uma avaliação por amostragem de três transportadoras aéreas certificadas pela CASAS, nomeadamente a *Blue Wing Airlines*, a *Fly All Ways* e a *Gum Air*.

(50) A visita de avaliação da União no local centrou as suas atividades na CASAS, tendo em conta o seu papel e responsabilidade pela supervisão da segurança das transportadoras aéreas certificadas no Suriname. A visita de avaliação identificou deficiências importantes no sistema regulamentar da aviação civil no que diz respeito ao cumprimento das normas de segurança internacionais, que impedem uma supervisão da segurança eficaz.

([11]) Regulamento (UE) n.º 590/2010 da Comissão, de 5 de julho de 2010, relativo à alteração do Regulamento (CE) n.º 474/2006 que estabelece a lista das transportadoras aéreas comunitárias que são objeto de uma proibição de operação na Comunidade (JO L 170 de 6.7.2010, p. 9, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2010/590/oj).

(51) A lei de bases da aviação do Suriname não foi alterada desde a sua adoção em 2002. Por conseguinte, os problemas já identificados em 2009 pela OACI continuam a existir, nomeadamente a falta de empoderamento do pessoal de inspeção da CASAS para aceder a instalações e documentação, bem como a falta de separação entre as investigações judiciais e de segurança de acidentes e incidentes graves de aviação, esta última em resultado da falta de proteção dos relatores das ocorrências de segurança.

(52) A maior parte dos regulamentos nacionais em matéria de aviação civil foram atualizados em 2023, a fim de os alinhar com as mais recentes alterações da OACI. No entanto, os manuais, os guias, as listas de verificações e todos os outros procedimentos de trabalho utilizados pela CASAS no exercício da supervisão não foram atualizados em conformidade. Esta circunstância tem repercussões negativas no cumprimento da legislação nacional e, por conseguinte, também das normas de segurança internacionais.

(53) Durante a visita, confirmou-se que a CASAS apresenta uma deficiência sistémica em termos de gestão dos recursos, nomeadamente a falta de procedimentos e metodologias para determinar as necessidades de pessoal, a ineficácia da formação inicial para o pessoal de inspeção e a ausência de formação periódica por falta de orçamento. Por conseguinte, considerou-se que os departamentos da CASAS visitados tinham falta de efetivos e o seu pessoal de inspeção não era totalmente qualificado.

(54) A visita de avaliação da União no local revelou ainda que a CASAS apresenta deficiências críticas no que diz respeito à forma como a supervisão da segurança é efetuada, nomeadamente constatações finais sem análise das causas profundas e casos deixados em aberto por um período de tempo excessivo sem a adoção de medidas coercivas. Por conseguinte, as inconformidades graves são reiteradas.

(55) Além disso, resulta claramente da visita de avaliação da União no local que a CASAS carece da função de gestão da qualidade necessária para corrigir as deficiências observadas, por exemplo, no sistema de controlo documental, na conservação dos registos, na gestão das constatações e no nível de controlo.

(56) Não existe uma função de gestão da segurança na CASAS para lidar proativamente com os riscos de segurança atuais ou emergentes, nem existe um sistema de comunicação de ocorrências obrigatório operacional que permita à CASAS identificar domínios de alto risco em que precisa de reforçar a sua supervisão.

(57) Foram observadas preocupações críticas relativas aos departamentos de operações de voo e de aeronavegabilidade da CASAS. Essas preocupações incluem a incapacidade da CASAS para cumprir os seus planos de supervisão dentro do prazo fixado e a incapacidade de abarcar plenamente o âmbito das auditorias realizadas. Foram encontrados elementos de prova que confirmam um nível insuficiente de controlo ao examinar os processos técnicos antes da emissão de certificados bem como a não identificação de situações de incumprimento das normas de segurança internacionais pertinentes por parte das transportadoras aéreas.

(58) A falta de financiamento estrutural e a ausência de medidas coercivas por parte da CASAS são dois fatores fundamentais que diminuem significativamente a sua capacidade de exercer uma supervisão eficaz, realizar auditorias circunstanciadas e responder proativamente aos riscos de segurança atuais e emergentes, como comprovam as deficiências observadas nas visitas às transportadoras aéreas.

(59) A visita de avaliação da União no local às três transportadoras aéreas, *Blue Wing Airlines*, *Gum Air* e *Fly All Ways*, em 25, 26 e 27 de fevereiro de 2025, respetivamente, revelou deficiências críticas idênticas ou semelhantes nas três, com consequências diretas para a segurança de voo e o cumprimento da regulamentação. Tal incluía, entre outros, a ausência de um sistema de gestão da segurança (SGS) e de um sistema de gestão da qualidade (SGQ) funcionais. No que diz respeito à avaliação das respetivas operações de voo, existiam provas da ocorrência das mesmas não conformidades graves nas três transportadoras aéreas e de que, embora a CASAS tenha apresentado constatações a esse respeito, as operações prosseguiram sem qualquer restrição, nem pela CASAS, nem pelas próprias transportadoras aéreas.

(60) Além disso, a visita aos três departamentos de aeronavegabilidade respetivos revelou numerosos problemas graves, como a falta de formação do pessoal para o exercício das suas funções, peças inoperacionais não devidamente separadas, nem mantidas numa área de quarentena, ferramentas calibradas com certificados de calibração caducados e ferramentas não identificadas. Todos estes problemas foram reiteradamente identificados pela CASAS ao longo dos anos sem resultados visíveis.

(61) A visita à *Fly All Ways* revelou que não foi posto em prática nenhum programa de monitorização de dados de voo, tal como exigido pelas normas de segurança internacionais para a categoria de aeronaves utilizadas por esta transportadora aérea.

(62) O número e a natureza das deficiências identificadas na visita de avaliação da União no local às três transportadoras aéreas apontaram para deficiências sistémicas, tanto em termos dos sistemas de gestão das transportadoras como da capacidade da CASAS para assegurar uma supervisão eficaz da segurança. Os sucessivos elementos de prova recolhidos apontam para a falta de capacidade das transportadoras aéreas para garantir a segurança das operações de forma sustentável e para a incapacidade da CASAS para assegurar o cumprimento da regulamentação e restabelecer a garantia de segurança.

(63) Por ofício de 11 de abril de 2025, a Comissão informou a CASAS de que o processo do Suriname tinha sido inscrito na ordem do dia da reunião do Comité da Segurança Aérea da UE a realizar de 13 a 15 de maio de 2025 e de que a CASAS e as transportadoras aéreas certificadas no Suriname teriam a oportunidade de se pronunciarem, em conformidade com o Regulamento (CE) n.º 2111/2005. A *Blue Wing Airlines* e a *Surinam Airways* aceitaram o convite para comparecer perante o Comité da Segurança Aérea da UE.

(64) A CASAS e as duas transportadoras aéreas foram ouvidas pelo Comité da Segurança Aérea da UE em 14 de maio de 2025. A apresentação da CASAS ao Comité da Segurança Aérea da UE deu uma panorâmica da determinação, pela CASAS, das fontes das deficiências subjacentes a algumas das observações identificadas, bem como das medidas corretivas e dos prazos para as corrigir. As medidas corretivas apresentadas centraram-se, nomeadamente, nas alterações à legislação nacional no domínio da aviação, na implementação das funções de gestão da qualidade e da segurança, no lançamento da formação necessária do pessoal técnico, na melhoria das funções de supervisão e nos planos de recrutamento para preencher os principais cargos de gestão e reforçar o quadro do pessoal de inspeção.

(65) Sublinhando o reconhecimento pela CASAS da situação altamente preocupante detetada na visita de avaliação da União no local ao Suriname, o Comité da Segurança Aérea da UE salientou que algumas destas deficiências já tinham sido identificadas nas auditorias do Programa Universal de Auditoria da Supervisão da Segurança da OACI de 2009 e 2012, sem que, entretanto, se tenham registado progressos para as corrigir. Por conseguinte, subsistem preocupações quanto à exequibilidade das medidas propostas e das datas-limite apresentadas pela CASAS, apesar da manifestação de vontade e empenhamento em melhorar, apoiada pelos esforços envidados pelo Governo do Suriname para garantir fontes de financiamento adicionais para a CASAS.

(66) Esta preocupação foi confirmada várias vezes durante a audição, quando a CASAS não conseguia apresentar provas de medidas concretas e credíveis para dar resposta às observações, como a falta de ação coerciva da CASAS sobre as suas transportadoras aéreas quando estas reiteradamente não abordam as não conformidades levantadas contra elas nos termos dos procedimentos nacionais.

(67) É necessário melhorar significativamente as capacidades da CASAS para corrigir importantes deficiências de segurança, nomeadamente nos domínios do recrutamento, formação e qualificação do pessoal, das atividades de certificação da gestão da qualidade e da segurança, bem como da supervisão de todas as transportadoras aéreas certificadas no Suriname. Estas deficiências são provas de que a capacidade de supervisão da CASAS não consegue assegurar que as operações de todas as transportadoras aéreas por ela certificadas se realizam sempre em conformidade com as normas de segurança internacionais.

(68) A *Blue Wing Airlines* foi representada pelo seu representante comercial na Europa e por um conselheiro jurídico. A intervenção realizada durante a audição centrou-se numa apresentação da transportadora aérea e da sua rede operacional, no entendimento desta quanto ao objetivo da visita de avaliação da União no local e à forma como esta dizia respeito à *Blue Wing Airlines*, bem como numa apreciação, pela própria transportadora, da sua avaliação de segurança e das medidas tomadas para corrigir os problemas identificados.

(69) Em nenhum momento da apresentação os representantes da *Blue Wing Airlines* abordaram as graves deficiências identificadas pela equipa de avaliação da UE, inclusivamente nas Divisões de Operações de Voo e de Manutenção. Além disso, quando questionada pelo Comité da Segurança Aérea da UE sobre problemas específicos relacionados com as observações identificadas, a transportadora aérea não soube responder ao mérito das questões.

(70) A *Surinam Airways*, embora não tenha sido alvo de uma visita durante a avaliação da União no local, aceitou o convite para comparecer perante o Comité da Segurança Aérea da UE. Na sua apresentação, a transportadora aérea traçou o perfil da empresa, o seu historial e a respetiva rede operacional. Uma parte significativa da sua apresentação centrou-se nos elementos associados às atividades da transportadora sobre a conformidade em termos de segurança, tanto no atinente a atividades realizadas em associação com a CASAS, como com terceiros, incluindo a AESA, no contexto da sua autorização de TCO. A apresentação destacou igualmente as medidas previstas para melhorar o SGS e o SGQ da transportadora.

(71) O Comité da Segurança Aérea da UE dirigiu à transportadora questões sobre as modalidades operacionais que aplica nas suas operações com origem ou destino em territórios da UE. A transportadora foi igualmente questionada sobre o seguimento dado à constatação da CASAS relativa à falta de formação necessária do seu pessoal de manutenção.

(72) A AESA complementou as informações fornecidas pela transportadora aérea em relação às constatações efetuadas durante a auditoria TCO no local realizada em paralelo com a visita de avaliação da União no local. Tal envolveu constatações efetuadas em domínios que deveriam ter sido identificados pela CASAS no âmbito das suas atividades de supervisão e que são semelhantes às de outras companhias aéreas visitadas pela equipa da UE, o que constitui um indício do problema recorrente da CASAS na supervisão das suas transportadoras aéreas.

(73) Com base em todos os elementos de prova disponíveis, incluindo os decorrentes da visita de avaliação da União no local à CASAS e a três transportadoras aéreas incluídas na amostra, bem como nas informações prestadas durante as audições do Comité da Segurança Aérea da UE, deve concluir-se que a capacidade da CASAS não é suficiente para assegurar o cumprimento das normas de segurança internacionais em termos de supervisão eficaz de qualquer uma das transportadoras aéreas pelas quais é responsável.

(74) A Comissão e o Comité da Segurança Aérea da UE, embora salientando a extensão dos problemas que têm de ser resolvidos, reconhecem os esforços envidados e incentivam a CASAS a prosseguir tais esforços. Assinalam a importância do compromisso assumido pelo Governo do Suriname a este respeito e o seu empenho em apoiar a CASAS e em cooperar com a mesma, secundando os seus esforços.

(75) De acordo com os critérios comuns estabelecidos no anexo do Regulamento (CE) n.º 2111/2005, considera-se, por conseguinte, que a lista 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 todas as transportadoras aéreas certificadas no Suriname.

(76) Os Estados-Membros devem continuar a verificar o cumprimento efetivo pelas transportadoras aéreas certificadas no Suriname das normas de segurança internacionais pertinentes, atribuindo prioridade às inspeções nas plataformas de estacionamento dessas transportadoras aéreas, em conformidade com o Regulamento (UE) n.º 965/2012.

Transportadoras aéreas da Tanzânia

(77) Em dezembro de 2024, a transportadora aérea *Air Tanzania Company Limited* foi incluída no anexo A do Regulamento (CE) n.º 474/2006 pelo Regulamento de Execução (UE) 2024/3137 da Comissão ([12]).

(78) No seguimento das deliberações do Comité da Segurança Aérea da UE de novembro de 2024, peritos da Comissão, da Agência e dos Estados-Membros efetuaram uma visita de avaliação da União no local na Tanzânia, de 9 a 13 de dezembro de 2024, à Autoridade da Aviação Civil da Tanzânia («TCAA»). A visita de avaliação da União no local incluiu uma avaliação por amostragem de duas transportadoras aéreas certificadas na Tanzânia, nomeadamente, a *Precision Air Services PLC* («*Precision Air*») e a *Coastal Travels Limited* («*Coastal Air*»).

(79) A visita de avaliação da União no local centrou as suas atividades na TCAA, tendo em conta o seu papel e responsabilidade pelas atividades de supervisão da segurança das transportadoras aéreas certificadas na Tanzânia.

(80) Durante a visita, foi identificado que a TCAA apresenta ineficiências estruturais e limitações críticas de capacidade, incluindo a ausência de uma abordagem estratégica para o planeamento dos recursos humanos, o que se traduziu numa escassez de pessoal técnico qualificado e experiente em domínios de supervisão essenciais, nomeadamente o licenciamento do pessoal, as operações de voo e a aeronavegabilidade.

(81) No domínio do licenciamento do pessoal, foi identificada a necessidade de reforços de pessoal, em especial através do recrutamento de pessoal com experiência anterior pertinente. Além disso, deve ser estabelecido e implementado um programa estruturado de formação periódica para os inspetores, que incorpore módulos avançados em matéria de gestão da qualidade, auditoria de conformidade e análise de causas profundas. É igualmente essencial desenvolver e aplicar procedimentos, listas de verificações e formulários abrangentes e normalizados para a emissão de licenças e qualificações.

([12]) Regulamento de Execução (UE) 2024/3137 da Comissão, de 13 de dezembro de 2024, que altera o Regulamento (CE) n.º 474/2006 no que respeita à lista das transportadoras aéreas objeto de uma proibição de operação ou sujeitas a restrições operacionais na União (JO L, 2024/3137, 16.12.2024, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2024/3137/oj).

(82) No domínio das operações de voo, a TCAA não demonstrou a existência de um sistema eficaz e robusto para cumprir as suas responsabilidades regulamentares em conformidade com as normas de segurança internacionais. Tal foi sustentado pelo facto de se ter constatado que os processos de certificação das transportadoras aéreas carecem de rigor suficiente e de as atividades de supervisão não serem adequadamente planeadas e executadas, o que resultava em lacunas de supervisão significativas. Além disso, a TCAA não dispunha de um número adequado de inspetores plenamente qualificados e as competências do pessoal existente careciam de um desenvolvimento mais aprofundado.

(83) No domínio da aeronavegabilidade, os procedimentos aplicados pela TCAA não cumprem plenamente as normas de segurança internacionais, o que resulta num desempenho inadequado da supervisão e suscita preocupações quanto à aplicação coerente dos requisitos de segurança. Foram emitidos certificados de aeronavegabilidade sem garantia suficiente de que a aeronave em questão cumpria todos os critérios de projeto e de aeronavegabilidade aplicáveis.

(84) A equipa de avaliação da União efetuou uma visita no local à *Precision Air* em 11 de dezembro de 2024.

(85) A avaliação da *Precision Air* identificou várias deficiências na aplicação do seu SGS e do seu SGQ. Em especial, os objetivos de segurança não foram devidamente integrados no Manual de Gestão da Segurança («MGS») e a monitorização dos indicadores de desempenho de segurança e das metas de desempenho de segurança foi insuficiente. A monitorização de dados de voo revelou ainda desvios recorrentes em relação aos procedimentos operacionais normalizados, indicando problemas sistémicos de conformidade.

(86) Embora a estrutura global e o funcionamento da organização de manutenção e aeronavegabilidade tenham sido considerados satisfatórios, foram observadas lacunas significativas no programa de formação da tripulação de voo, incluindo a ausência de ensino teórico completo e de módulos essenciais, como a formação em prevenção da perda de controlo e recuperação do controlo.

(87) A equipa de avaliação da União efetuou uma visita no local à *Coastal Air* em 12 de dezembro de 2024.

(88) A avaliação do SGS e do SGQ da *Coastal Air* identificou domínios importantes que requerem melhorias, a fim de assegurar o cumprimento da legislação nacional da Tanzânia e das normas de segurança internacionais.

(89) Durante a visita, a *Coastal Air* não conseguiu demonstrar a conformidade com os seus próprios procedimentos e manuais, tendo sido observadas deficiências em matéria de documentação, aprovação e controlo da conformidade interno da transportadora em vários domínios, como os privilégios organizacionais, os diários de bordo, os manuais, os registos e as normas de formação.

(90) A avaliação dos sistemas de manutenção e de gestão da aeronavegabilidade permanente da *Coastal Air* revelou várias deficiências críticas com implicações diretas para a segurança de voo e o cumprimento da regulamentação. Além disso, erros na introdução de dados no sistema de monitorização da aeronavegabilidade resultaram em espaçamentos incorretos na programação da manutenção, comprometendo a fiabilidade e integridade do rastreio da manutenção.

(91) O número e a natureza das deficiências identificadas durante a visita apontaram para deficiências sistémicas, tanto na função de controlo interno da conformidade da *Coastal Air* como nas atividades de supervisão da TCAA. Especificamente, muitas das deficiências identificadas deveriam ter sido detetadas durante o processo de certificação, através de atividades de supervisão regulares ou através dos mecanismos de garantia de segurança da própria transportadora aérea.

(92) A visita de avaliação da União no local revelou que, embora a Tanzânia tenha estabelecido um quadro jurídico que rege a aviação civil, o sistema regulamentar enfrenta desafios significativos relacionados com a precisão jurídica, a aplicação efetiva e a adaptação atempada à evolução das normas de segurança internacionais, o que, por conseguinte, resultou em desalinhamentos jurídicos e operacionais que comprometem a capacidade da Tanzânia de cumprir plenamente as suas obrigações ao abrigo da Convenção sobre a Aviação Civil Internacional (Convenção de Chicago). As observações decorrentes da visita de avaliação da União no local foram incorporadas num relatório apresentado à TCAA e por esta aprovado.

(93) Em 30 de abril de 2025, no âmbito da monitorização contínua da situação global da segurança na Tanzânia pela Comissão, realizou-se uma reunião técnica em que participaram a Comissão, a Agência, os Estados-Membros e a TCAA. A reunião tinha um duplo objetivo: rever o PMC elaborado em resposta à visita de avaliação da União no local e pôr a TCAA ao corrente dos preparativos para a próxima audição do Comité da Segurança Aérea da UE, agendada para 13 de maio de 2025.

(94) Foram apresentadas várias versões do PMC antes e depois da reunião técnica. A versão apresentada para debate durante a reunião técnica demonstrou os esforços da TCAA para dar resposta às observações formuladas durante a visita de avaliação da União no local. No entanto, os debates subsequentes identificaram uma série de deficiências graves nas medidas tomadas pela TCAA, nomeadamente a não realização de análises exaustivas das causas profundas a fim de identificar e resolver os problemas sistémicos subjacentes, a falta de documentação adequada para apoiar as medidas corretivas comunicadas e o incumprimento continuado dos requisitos de segurança da aviação aplicáveis.

(95) É de salientar a apresentação referente ao cálculo pela TCAA das necessidades de mão de obra no domínio das operações de voo, que foi considerada irrealista em termos da estimativa das horas atribuídas às principais atividades, como a preparação das inspeções de base do COA ou o seguimento das constatações das inspeções. Uma versão revista do PMC apresentada posteriormente revelou uma aparente melhoria no respeitante a uma determinação mais realista do número de inspetores necessários, mas ainda carecia de uma análise das necessidades de formação conexas e do tempo necessário para a conclusão da formação até a pessoa ficar operacional.

(96) A reunião técnica confirmou que, embora a TCAA tivesse realizado alguns progressos para dar resposta às observações identificadas, nomeadamente através de atividades de apoio técnico imediatas lançadas logo a seguir à visita de avaliação da União no local, subsistem deficiências importantes. Algumas das medidas incluídas no PMC apresentado pela TCAA foram consideradas de natureza reativa, carecendo de medidas preventivas significativas. Nos casos em que tais medidas foram incluídas, eram, de um modo geral, superficiais e não proporcionavam uma garantia credível em termos de sustentabilidade.

(97) Por ofício de 14 de abril de 2025, a Comissão informou a TCAA de que o processo da Tanzânia tinha sido inscrito na ordem do dia da reunião do Comité da Segurança Aérea da UE a realizar de 13 a 15 de maio de 2025 e de que a TCAA e as transportadoras aéreas certificadas na Tanzânia teriam a oportunidade de se pronunciarem perante o Comité da Segurança Aérea da UE, em conformidade com o Regulamento (CE) n.º 2111/2005.

(98) Em antecipação da audição, a TCAA confirmou que nenhuma transportadora aérea certificada na Tanzânia participaria. A TCAA foi ouvida pelo Comité da Segurança Aérea da UE em 13 de maio de 2025. A apresentação da TCAA ao Comité da Segurança Aérea da UE deu uma panorâmica de alto nível dos seus progressos no desenvolvimento e aplicação de um PMC na sequência da visita de avaliação da União no local. A apresentação estava bem estruturada e abrangeu as principais categorias de observações e recomendações, dando a visão da TCAA quanto às observações e recomendações que foram encerradas, estão em curso ou permanecem em aberto.

(99) A taxa de encerramento de constatações registada, tal como apresentada pela TCAA, foi considerada altamente irrealista, tal como demonstrado pelo facto de, em vários casos, as observações terem sido consideradas encerradas sem uma verificação adequada de que a observação estava a ser cumprida na sua plena extensão. Um exemplo disso prendia-se com a falta de pessoal qualificado, que a TCAA apresentou como resolvida apenas com base nos planos e prazos de recrutamento, sem ter em conta o tempo necessário para que a formação e qualificação pertinentes se tornem efetivas.

(100) No respeitante a várias outras observações, a TCAA indicou ter estado em condições de as encerrar. No entanto, após interrogação pelo Comité da Segurança Aérea da UE, por diversas vezes ficou demonstrado que não era esse o caso. Quando questionada sobre o procedimento e a lista de verificações relativos ao certificado de aeronavegabilidade, que tinham sido revistos para dar cumprimento ao Doc. 9760 da OACI, a resposta da TCAA foi inconclusiva e não conseguiu fornecer elementos de prova claros de que a tarefa tinha sido concluída. Além disso, quando questionada sobre o processo de supervisão baseada no risco recentemente adotado, especificamente no que diz respeito ao conteúdo e à aplicação dos perfis de risco das transportadoras aéreas, a resposta da TCAA foi pouco clara e não conseguiu demonstrar uma boa compreensão ou uma aplicação eficaz dos princípios de supervisão baseada no risco.

(101) A Comissão e o Comité da Segurança Aérea da UE reconhecem os esforços envidados, tanto em matéria de mobilização de recursos humanos como financeiros, e incentivam a TCAA a prosseguir tais esforços. Sublinham a importância do empenhamento do Governo da Tanzânia a este respeito. Assumem um compromisso claro no sentido de continuar a apoiar e a cooperar com a TCAA nos seus esforços para reforçar as suas capacidades de supervisão da segurança. Esperam-se contactos regulares e relatórios intercalares no âmbito da atividade de monitorização contínua, bem como a organização de futuras reuniões técnicas para análise dos progressos realizados.

(102) Com base em todos os elementos de prova disponíveis, incluindo a avaliação da União no local, conclui-se que a TCAA não dispõe das capacidades necessárias para supervisionar eficazmente as atividades de aviação na Tanzânia, em conformidade com as normas de segurança internacionais. As deficiências na gestão do pessoal, na formação do pessoal, na gestão da qualidade, nos processos de certificação e na supervisão das transportadoras aéreas indicam que a TCAA não consegue assegurar o permanente cumprimento dessas normas.

(103) De acordo com os critérios comuns estabelecidos no anexo do Regulamento (CE) n.º 2111/2005, considera-se, por conseguinte, que a lista 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 Tanzânia.

(104) Os Estados-Membros devem continuar a verificar o cumprimento efetivo pelas transportadoras aéreas certificadas na Tanzânia das normas de segurança internacionais pertinentes, atribuindo prioridade às inspeções nas plataformas de estacionamento dessas transportadoras aéreas, em conformidade com o Regulamento (UE) n.º 965/2012.

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

(106) Os artigos 5.º e 6.º do Regulamento (CE) n.º 2111/2005 reconhecem a necessidade de as decisões serem tomadas com celeridade e, quando se justifica, com urgência, dadas as implicações para a segurança. Para proteger as informações sensíveis e o público viajante é, pois, essencial que quaisquer decisões tomadas no contexto da atualização da lista das transportadoras aéreas objeto de uma proibição ou de restrições de operação na União sejam aplicadas imediatamente após a sua adoção.

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

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 do anexo I do presente regulamento;

2) O anexo B é substituído pelo texto do anexo II 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 3 de junho de 2025.

Pela Comissão
Em nome da Presidente,
Apostolos TZITZIKOSTAS
Membro da Comissão

ANEXO I

«*ANEXO A*

LISTA DAS TRANSPORTADORAS AÉREAS OBJETO DE UMA PROIBIÇÃO DE OPERAÇÃO NA UNIÃO, COM EXCEÇÕES ([1])

Nome da entidade jurídica da transportadora aérea, conforme consta do COA (e sua designação comercial, caso seja diferente)	Número do certificado de operador aéreo ("COA") ou número da licença de operação	Código da companhia aérea da OACI com três letras	Estado do operador
AIR ZIMBABWE (PVT)	177/04	AZW	Zimbabué
AVIOR AIRLINES	ROI-RNR-011	ROI	Venezuela
IRAN ASEMAN AIRLINES	FS-102	IRC	Irão
FLY BAGHDAD	007	FBA	Iraque
IRAQI AIRWAYS	001	IAW	Iraque
Todas as transportadoras aéreas certificadas pelas autoridades do Afeganistão responsáveis pela supervisão regulamentar, incluindo:			**Afeganistão**
ARIANA AFGHAN AIRLINES	AOC 009	AFG	Afeganistão
KAM AIR	AOC 001	KMF	Afeganistão
Todas as transportadoras aéreas certificadas pelas autoridades de Angola responsáveis pela supervisão regulamentar, à exceção da *TAAG Angola Airlines* e da *Heli Malongo*, incluindo:			**Angola**
AEROJET	AO-008/11-07/17 TEJ	TEJ	Angola
GUICANGO	AO-009/11-06/17 YYY	Desconhecido	Angola
AIR JET	AO-006/11-08/18 MBC	MBC	Angola
BESTFLYA AIRCRAFT MANAGEMENT	AO-015/15-06/17YYY	Desconhecido	Angola
HELIANG	AO 007/11-08/18 YYY	Desconhecido	Angola
SJL	AO-014/13-08/18YYY	Desconhecido	Angola
SONAIR	AO-002/11-08/17 SOR	SOR	Angola
Todas as transportadoras aéreas certificadas pelas autoridades da Arménia responsáveis pela supervisão regulamentar, incluindo:			**Arménia**
AR DILIJANS	AM AOC 065	NGT	Arménia
ARMENIAN AIRLINES	AM AOC 076	AAG	Arménia
ARMENIA AIRWAYS	AM AOC 063	AMW	Arménia

([1]) As transportadoras aéreas constantes do presente anexo podem ser autorizadas a exercer direitos de tráfego se utilizarem aeronaves fretadas com tripulação a 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 COA (e sua designação comercial, caso seja diferente)	Número do certificado de operador aéreo ("COA") ou número da licença de operação	Código da companhia aérea da OACI com três letras	Estado do operador
ARMENIAN HELICOPTERS	AM AOC 067	KAV	Arménia
FLY ARNA	AM AOC 075	ACY	Arménia
FLYONE ARMÉNIA	AM AOC 074	FIE	Arménia
NOVAIR	AM AOC 071	NAI	Arménia
SHIRAK AVIA	AM AOC 072	SHS	Arménia
SKYBALL	AM AOC 073	N/D	Arménia
Todas as transportadoras aéreas certificadas pelas autoridades do Congo (Brazzaville) responsáveis pela supervisão regulamentar, incluindo:			**Congo (Brazzaville)**
CANADIAN AIRWAYS CONGO	CG-CTA 006	TWC	Congo (Brazzaville)
EQUAFLIGHT SERVICES	CG-CTA 002	EKA	Congo (Brazzaville)
EQUAJET	RAC06-007	EKJ	Congo (Brazzaville)
TRANS AIR CONGO	CG-CTA 001	TSG	Congo (Brazzaville)
SOCIETE NOUVELLE AIR CONGO	CG-CTA 004	Desconhecido	Congo (Brazzaville)
Todas as transportadoras aéreas certificadas pelas autoridades da República Democrática do Congo (RDC) responsáveis pela supervisão regulamentar, incluindo:			**República Democrática do Congo (RDC)**
AB BUSINESS	AAC/DG/OPS-09/14	Desconhecido	República Democrática do Congo (RDC)
AIR FAST CONGO	AAC/DG/OPS-09/03	Desconhecido	República Democrática do Congo (RDC)
AIR KASAI	AAC/DG/OPS-09/11	Desconhecido	República Democrática do Congo (RDC)
AIR KATANGA	AAC/DG/OPS-09/08	Desconhecido	República Democrática do Congo (RDC)
BUSY BEE CONGO	AAC/DG/OPS-09/04	Desconhecido	República Democrática do Congo (RDC)
COMPAGNIE AFRICAINE D'AVIATION (CAA)	AAC/DG/OPS-09/02	DPB	República Democrática do Congo (RDC)

Nome da entidade jurídica da transportadora aérea, conforme consta do COA (e sua designação comercial, caso seja diferente)	Número do certificado de operador aéreo ("COA") ou número da licença de operação	Código da companhia aérea da OACI com três letras	Estado do operador
CONGO AIRWAYS	AAC/DG/OPS-09/01	COG	República Democrática do Congo (RDC)
GOMA EXPRESS	AAC/DG/OPS-09/13	Desconhecido	República Democrática do Congo (RDC)
KIN AVIA	AAC/DG/OPS-09/10	Desconhecido	República Democrática do Congo (RDC)
MALU AVIATION	AAC/DG/OPS-09/05	Desconhecido	República Democrática do Congo (RDC)
SERVE AIR CARGO	AAC/DG/OPS-09/07	Desconhecido	República Democrática do Congo (RDC)
SWALA AVIATION	AAC/DG/OPS-09/06	Desconhecido	República Democrática do Congo (RDC)
TRACEP CONGO AVIATION	AAC/DG/OPS-09/15	Desconhecido	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
Todas as transportadoras aéreas certificadas pelas autoridades da Eritreia responsáveis pela supervisão regulamentar, incluindo:			**Eritreia**
ERITREAN AIRLINES	AOC N.º 004	ERT	Eritreia
NASAIR ERITREA	AOC N.º 005	NAS	Eritreia
Todas as transportadoras aéreas certificadas pelas autoridades do Quirguistão responsáveis pela supervisão regulamentar, incluindo:			**Quirguistão**
AERO NOMAD AIRLINES	57	ANK	Quirguistão
AEROSTAN	08	BSC	Quirguistão

Nome da entidade jurídica da transportadora aérea, conforme consta do COA (e sua designação comercial, caso seja diferente)	Número do certificado de operador aéreo ("COA") ou número da licença de operação	Código da companhia aérea da OACI com três letras	Estado do operador
AIR COMPANY AIR KG	50	KGC	Quirguistão
AIRCOMPANY MOALEM AVIATION	56	AMA	Quirguistão
AVIA TRAFFIC COMPANY	23	AVJ	Quirguistão
CENTRAL ASIAN AVIATION SERVICES	58	KAS	Quirguistão
FLYSKY AIRLINES	53	FSQ	Quirguistão
GLOBAL 8 AIRLINES	59	Desconhecido	Quirguistão
HELI SKY	47	HAC	Quirguistão
KAP.KG AIRCOMPANY	52	KGS	Quirguistão
MAC.KG AIRLINES	61	MSK	Quirguistão
SAPSAN AIRLINE	54	KGB	Quirguistão
SKY JET	60	SJL	Quirguistão
SKY KG AIRLINES	41	KGK	Quirguistão
TRANS CARAVAN KG	55	TCK	Quirguistão
TEZ JET	46	TEZ	Quirguistão
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
AL MAHA AVIATION	030/18	Desconhecido	Líbia
BERNIQ AIRWAYS	032/21	BNL	Líbia
BURAQ AIR	002/01	BRQ	Líbia
GLOBAL AIR TRANSPORT	008/05	GAK	Líbia
HALA AIRLINES	033/21	HTP	Líbia
LIBYAN AIRLINES	001/01	LAA	Líbia
LIBYAN WINGS AIRLINES	029/15	LWA	Líbia
PETRO AIR	025/08	PEO	Líbia
Todas as transportadoras aéreas certificadas pelas autoridades do Nepal responsáveis pela supervisão regulamentar, incluindo:			**Nepal**
AIR DYNASTY HELI. S.	035/2001	Desconhecido	Nepal
ALTITUDE AIR	085/2016	Desconhecido	Nepal

Nome da entidade jurídica da transportadora aérea, conforme consta do COA (e sua designação comercial, caso seja diferente)	Número do certificado de operador aéreo ("COA") ou número da licença de operação	Código da companhia aérea da OACI com três letras	Estado do operador
BUDDHA AIR	014/1996	BHA	Nepal
FISHTAIL AIR	017/2001	Desconhecido	Nepal
SUMMIT AIR	064/2010	Desconhecido	Nepal
HELI EVEREST	086/2016	Desconhecido	Nepal
HIMALAYA AIRLINES	084/2015	HIM	Nepal
KAILASH HELICOPTER SERVICES	087/2018	Desconhecido	Nepal
MAKALU AIR	057A/2009	Desconhecido	Nepal
MANANG AIR PVT	082/2014	Desconhecido	Nepal
MOUNTAIN HELICOPTERS	055/2009	Desconhecido	Nepal
PRABHU HELICOPTERS	081/2013	Desconhecido	Nepal
NEPAL AIRLINES CORPORATION	003/2000	RNA	Nepal
SAURYA AIRLINES	083/2014	Desconhecido	Nepal
SHREE AIRLINES	030/2002	SHA	Nepal
SIMRIK AIR	034/2000	Desconhecido	Nepal
SIMRIK AIRLINES	052/2009	RMK	Nepal
SITA AIR	033/2000	Desconhecido	Nepal
TARA AIR	053/2009	Desconhecido	Nepal
YETI AIRLINES	037/2004	NYT	Nepal
As seguintes transportadoras aéreas certificadas pelas autoridades da Rússia responsáveis pela supervisão regulamentar:			**Rússia**
AURORA AIRLINES	486	SHU	Rússia
AVIACOMPANY "AVIASTAR-TU" CO. LTD	458	TUP	Rússia
IZHAVIA	479	IZA	Rússia
SOCIEDADE ANÓNIMA "AIR COMPANY YAKUTIA"	464	SYL	Rússia
SOCIEDADE ANÓNIMA "RUSJET"	498	RSJ	Rússia
SOCIEDADE ANÓNIMA "UVT AERO"	567	UVT	Rússia
SOCIEDADE ANÓNIMA "SIBERIA AIRLINES"	31	SBI	Rússia
SOCIEDADE ANÓNIMA "SMARTAVIA AIRLINES"	466	AUL	Rússia
SOCIEDADE ANÓNIMA "IRAERO" AIRLINES	480	IAE	Rússia

Nome da entidade jurídica da transportadora aérea, conforme consta do COA (e sua designação comercial, caso seja diferente)	Número do certificado de operador aéreo ("COA") ou número da licença de operação	Código da companhia aérea da OACI com três letras	Estado do operador
SOCIEDADE ANÓNIMA "URAL AIRLINES"	18	SVR	Rússia
SOCIEDADE ANÓNIMA "ALROSA AIR COMPANY"	230	DRU	Rússia
SOCIEDADE ANÓNIMA "NORDSTAR AIRLINES"	452	TYA	Rússia
JS AVIATION COMPANY "RUSLINE"	225	RLU	Rússia
JSC YAMAL AIRLINES	142	LLM	Rússia
LLC "NORD WIND"	516	NWS	Rússia
LLC "AIRCOMPANY IKAR"	36	KAR	Rússia
LTD. I FLY	533	RSY	Rússia
"POBEDA AIRLINES" SOCIEDADE DE RESPONSABILIDADE LIMITADA	562	PBD	Rússia
SOCIEDADE ANÓNIMA PÚBLICA "AEROFLOT — RUSSIAN AIRLINES"	1	AFL	Rússia
"ROSSIYA AIRLINES" SOCIEDADE ANÓNIMA	2	SDM	Rússia
SKOL AIRLINE LLC	228	CDV	Rússia
"UTAIR AVIATION" SOCIEDADE ANÓNIMA	6	UTA	Rússia
Todas as transportadoras aéreas certificadas pelas autoridades de São Tomé e Príncipe responsáveis pela supervisão regulamentar, incluindo:			**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			**Serra Leoa**
Todas as transportadoras aéreas certificadas pelas autoridades do Sudão responsáveis pela supervisão regulamentar, incluindo:			**Sudão**
ALFA AIRLINES SD	54	AAJ	Sudão
BADR AIRLINES	35	BDR	Sudão
BLUE BIRD AVIATION	11	BLB	Sudão
ELDINDER AVIATION	8	DND	Sudão
GREEN FLAG AVIATION	17	GNF	Sudão
HELEJETIC AIR	57	HJT	Sudão
KATA AIR TRANSPORT	9	KTV	Sudão

Nome da entidade jurídica da transportadora aérea, conforme consta do COA (e sua designação comercial, caso seja diferente)	Número do certificado de operador aéreo ("COA") ou número da licença de operação	Código da companhia aérea da OACI com três letras	Estado do operador
KUSH AVIATION CO.	60	KUH	Sudão
NOVA AIRWAYS	46	NOV	Sudão
SUDAN AIRWAYS CO.	1	SUD	Sudão
SUN AIR	51	SNR	Sudão
TARCO AIR	56	TRQ	Sudão
Todas as transportadoras aéreas certificadas pelas autoridades do Suriname responsáveis pela supervisão regulamentar, incluindo:			**Suriname**
BLUE WING AIRLINES N.V.	SR/BWA-02/2010	BWI	Suriname
FLY ALL WAYS N.V.	SR/FAW-06-2015	RDE	Suriname
GUM AIR N.V.	SR/GUM-03-2010	GUM	Suriname
SAMAVCO N.V. (VORTEX AIR SERVICES)	SR/VORTEX-9-2019	Desconhecido	Suriname
STICHTING MISSION AVIATION FELLOWSHIP SURINAME (STICHTING MAF SURINAME)	SR/MAF-07-2017	Desconhecido	Suriname
SURINAAMSE LUCHTVAART MAATSCHAPPIJ N.V. (SURINAM AIRWAYS)	SR/SLM-01-2010	SLM	Suriname
UNITED AVIATION SERVICES N.V.	SR/UAS-8-2019	Desconhecido	Suriname
BADJAS CARGO N.V.	SR/BAC-11-2023	Desconhecido	Suriname
Todas as transportadoras aéreas certificadas pelas autoridades da Tanzânia responsáveis pela supervisão regulamentar, incluindo:			**Tanzânia**
ADVENTURE ALOFT	TCAA/AOC/043	Desconhecido	Tanzânia
AFRICAN SKYDIVE ADVENTURES LTD.	TCAA/AOC/079	Desconhecido	Tanzânia
AIR EXCEL LTD	TCAA/AOC/028	XLL	Tanzânia
AIR TANZANIA CO. LTD	TCAA/AOC/001	Desconhecido	Tanzânia
ARUSHA MEDIVAC LTD.	TCAA/AOC/071	Desconhecido	Tanzânia
AS SALAAM AIR LTD.	TCAA/AOC/051	Desconhecido	Tanzânia
AURIC AIR SERVICES LTD.	TCAA/AOC/022	AUK	Tanzânia
COASTAL TRAVELS LTD	TCAA/AOC/004	CSV	Tanzânia
CROPCAIR AVIATION (T) LIMITED	TCAA/AOC/	Desconhecido	Tanzânia
EVERETT AVIATION LIMITED	TCAA/AOC/042	EVT	Tanzânia

Nome da entidade jurídica da transportadora aérea, conforme consta do COA (e sua designação comercial, caso seja diferente)	Número do certificado de operador aéreo ("COA") ou número da licença de operação	Código da companhia aérea da OACI com três letras	Estado do operador
FLIGHT LINK LIMITED	TCAA/AOC/025	FLZ	Tanzânia
FLY SAFARI AIRLINK	TCAA/AOC/047	Desconhecido	Tanzânia
FLY ZANZIBAR (Z) LTD	TCAA/AOC/058	Desconhecido	Tanzânia
GRUMETI AIR LTD	TCAA/AOC/068	Desconhecido	Tanzânia
JAMBO AVIATION LTD.	TCAA/AOC/070	Desconhecido	Tanzânia
KILIMEDI AIR AVIATION CO. LTD	TCAA/AOC/	Desconhecido	Tanzânia
LEVEL UP AVIATION LTD.	TCAA/AOC/076	Desconhecido	Tanzânia
MIRACLE EXPERIENCE (T) LTD	TCAA/AOC/066	Desconhecido	Tanzânia
MISSION AVIATION FELLOWSHIP (MAF)	TCAA/AOC/008	Desconhecido	Tanzânia
MY FLY AVIATION CO. LTD	TCAA/AOC/072	Desconhecido	Tanzânia
NYSSA BALOON SAFARIS	TCAA/AOC/078	Desconhecido	Tanzânia
PELICAN AVIATION AND TOURS LTD	TCAA/AOC/	Desconhecido	Tanzânia
PRECISION AIR SERVICES	TCAA/AOC/003	PRF	Tanzânia
REGIONAL AIR SERVICES LTD	TCAA/AOC/010	REG	Tanzânia
SAFARI PLUS LTD	TCAA/AOC/046	Desconhecido	Tanzânia
SERENGETI BALLONS	TCAA/AOC/029	Desconhecido	Tanzânia
SHINE AVIATION LTD	TCAA/AOC/061	Desconhecido	Tanzânia
SHINE BALOONS SAFARIS	TCAA/AOC/083	Desconhecido	Tanzânia
STATE AVIATION LTD	TCAA/AOC/081	Desconhecido	Tanzânia
TANZANIAN AIR SERVICES	TCAA/AOC/002	Desconhecido	Tanzânia
TROPIC HELICOPTERS LTD	TCAA/AOC/077	Desconhecido	Tanzânia
TROPICAL AIR SERVICES	TCAA/AOC/006	Desconhecido	Tanzânia
UNITY AIR	TCAA/AOC/075	Desconhecido	Tanzânia
ZANTAS AIR SERVICES	TCAA/AOC/018	Desconhecido	Tanzânia».

ANEXO II

«*ANEXO B*

LISTA DAS TRANSPORTADORAS AÉREAS SUJEITAS A RESTRIÇÕES OPERACIONAIS NA UNIÃO [1]

Nome da entidade jurídica da transportadora aérea, conforme consta do COA (e sua designação comercial, caso seja diferente)	Número do certificado de operador aéreo ("COA")	Código da companhia aérea da OACI com três letras	Estado do operador	Tipo de aeronave objeto de restrições	Matrícula(s) e, quando disponível(is), número(s) de série de construção das aeronaves objeto de restrições	Estado de registo
IRAN AIR	IR.AOC.100	IRA	Irão	Todas as aeronaves Fokker F100 e Boeing B747	Aeronaves Fokker F100, conforme referido no COA; aeronaves Boeing B747, conforme referido no COA	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»

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