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 objecto 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 objecto 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 Directiva 2004/36/CE [1], e, nomeadamente, o seu artigo 4.º,

Considerando o seguinte:

(1) O Regulamento (CE) n.º 474/2006 da Comissão, de 22 de Março de 2006, estabeleceu a lista comunitária das transportadoras aéreas que são objecto de uma proibição de operação na União Europeia, prevista no Capítulo II do Regulamento (CE) n.º 2111/2005 [2].

(2) Nos termos do artigo 4.º, n.º 3, do Regulamento (CE) n.º 2111/2005, alguns Estados-Membros transmitiram à Comissão informações relevantes no contexto da actualização da lista comunitária. Alguns países terceiros também comunicaram informações relevantes. Por essa razão, a lista comunitária deve ser actualizada.

(3) A Comissão deu a conhecer a todas as transportadoras aéreas envolvidas, quer directamente quer, quando tal não foi possível, através das autoridades responsáveis pela sua supervisão regulamentar, os factos e as considerações essenciais que constituiriam a base de uma decisão destinada a impor-lhes uma proibição de operação na União Europeia ou a alterar as condições de uma proibição de operação imposta a uma transportadora aérea incluída na lista comunitária.

(4) A Comissão deu às transportadoras aéreas em causa a oportunidade de consultarem os documentos facultados pelos Estados-Membros, de tecerem comentários por escrito e de fazerem uma exposição oral à Comissão, no prazo de 10 dias úteis, e ao Comité da Segurança Aérea, instituído pelo 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 sector da aviação civil [3].

(5) As autoridades responsáveis pela supervisão regulamentar das transportadoras aéreas em causa foram consultadas pela Comissão, bem como, em casos específicos, por alguns Estados-Membros.

(6) A Agência Europeia para a Segurança da Aviação (AESA) e a Comissão fizeram uma exposição ao Comité da Segurança Aérea sobre os projectos de assistência técnica levados a cabo nos países afectados pelo Regulamento (CE) n.º 2111/2005. O comité foi informado sobre os pedidos de assistência técnica e de cooperação adicionais para melhoria da capacidade administrativa e técnica das autoridades da aviação civil com vista à resolução de eventuais problemas de inobservância das normas internacionais aplicáveis.

(7) O Comité da Segurança Aérea também foi informado sobre as medidas executórias tomadas pela AESA e pelos Estados-Membros para assegurar a aeronavegabilidade contínua e a manutenção das aeronaves matriculadas na União Europeia e operadas por transportadoras aéreas certificadas por autoridades da aviação civil de países terceiros.

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

Transportadoras da União Europeia

(9) De acordo com os dados das inspecções na plataforma de estacionamento às aeronaves de determinadas transportadoras aéreas da União Europeia, efectuadas no âmbito do programa SAFA, e das inspecções e auditorias em determinadas áreas específicas, realizadas pelas autoridades da aviação nacionais, alguns Estados-Membros adoptaram certas medidas executórias. Informaram a Comissão e o Comité da Segurança Aérea sobre estas medidas: as autoridades competentes do Reino Unido revogaram o certificado de operador aéreo (COA) da transportadora aérea Trans Euro Air Limited em 6 de Abril de 2010 e suspenderam o COA da MK Airlines em 12 de Abril de 2010; as autoridades competentes da Espanha suspenderam o COA e a licença de exploração da transportadora aérea Baleares Link Express em 9 de Junho de 2010; as autoridades competentes da Eslováquia revogaram a licença de exploração da transportadora aérea Seagle Air em 11 de Dezembro de 2009 e a da Air Slovakia em 3 de Maio de 2010.

[1] JO L 344 de 27.12.2005, p. 15.
[2] JO L 84 de 23.3.2006, p. 14.
[3] JO L 373 de 31.12.1991, p. 4.

Air Algérie

(10) Com base numa análise dos resultados de inspecções SAFA realizadas em aeronaves operadas na UE pela Air Algérie, desde Janeiro de 2009, a Comissão iniciou consultas das autoridades competentes da Argélia em 7 de Dezembro de 2009 e 5 de Fevereiro de 2010, a fim de dar resposta às constatações feitas nas áreas da segurança da carga a bordo, da aeronavegabilidade e das operações das aeronaves, bem como das licenças da tripulação de voo.

(11) Na sua resposta de 15 de Março de 2010, as autoridades competentes da Argélia prestaram informações sobre as medidas adoptadas, na sequência de inspecções na plataforma de estacionamento, para corrigir as inobservâncias detectadas.

(12) A Comissão solicitou informações complementares em 6 de Maio de 2010. As autoridades competentes prestaram informações adicionais em 27 de Maio de 2010. No seguimento de uma reunião com as autoridades competentes da Argélia, a transportadora aérea, as autoridades competentes da França e a AESA, em 9 de Junho de 2010, as autoridades competentes da Argélia comprometeram-se a facultar informações complementares antes da reunião do Comité da Segurança Aérea, incluindo uma lista das actividades de vigilância da Air Algérie por esta autoridade. As informações foram enviadas em 18 de Junho de 2010. Estas autoridades comprometeram-se igualmente a apresentar brevemente um plano de medidas correctivas pormenorizado, incluindo um calendário para a sua verificação e conclusão. Paralelamente, a pedido da transportadora aérea, as autoridades competentes da França desenvolveram uma iniciativa de sensibilização e formação no âmbito do programa SAFA da UE.

(13) A fim de manter um controlo permanente do desempenho da transportadora aérea em matéria de segurança, a Comissão solicitou às autoridades competentes da Argélia que enviassem igualmente relatórios mensais sobre as suas actividades de vigilância nas áreas da aeronavegabilidade contínua, manutenção e operações da Air Algérie, incluindo sobre a verificação da aplicação do plano de medidas correctivas que deve ser apresentado. A Comissão incentiva as autoridades competentes da Argélia a prosseguirem os seus esforços de melhoria do cumprimento das normas de segurança aplicáveis.

(14) Os Estados-Membros verificarão, entretanto, o cumprimento efectivo das normas de segurança pertinentes através da atribuição de prioridade nas inspecções a efectuar na plataforma de estacionamento às aeronaves desta transportadora, nos termos do Regulamento (CE) n.º 351/2008, para assegurar que o número de inspecções da Air Algérie seja intensificado, de modo a servir de base para uma reavaliação deste caso durante a próxima reunião do Comité da Segurança Aérea, que deve ter lugar em Novembro de 2010.

Air Bangladesh

(15) A Comissão informou o Comité da Segurança Aérea sobre os resultados de uma missão de assistência técnica realizada pela Agência Europeia para a Segurança da Aviação à República Popular do Bangladeche, no seguimento da auditoria efectuada pela ICAO, no âmbito do programa USOAP, em Maio de 2009. A auditoria USOAP da ICAO indicou um grave problema de segurança relacionado com as operações das aeronaves, a certificação e a supervisão exercida pela autoridade da aviação civil do Bangladeche (CAAB). Verificou-se, durante a missão, que a CAAB envidou esforços claros, a todos os níveis, para aplicar um plano de medidas correctivas e demonstrou o firme compromisso de solucionar os problemas de segurança evidenciados pela auditoria da ICAO. Embora regozijando-se com estes avanços encorajadores, a Comissão continuará a acompanhar de perto os progressos registados pela CAAB na aplicação do seu plano de medidas correctivas, para garantir que as deficiências de segurança actuais sejam corrigidas sem demora injustificada.

(16) Durante a missão, a CAAB informou a equipa de que um B747-269B, com a matrícula S2-ADT, tinha sido retirado do registo do Bangladeche e que o operador Air Bangladesh já não existia. A CAAB comunicou oficialmente este facto à Comissão em 16 de Maio de 2010.

(17) Nestas circunstâncias, e com base nos critérios comuns, considera-se que a transportadora aérea acima mencionada deve ser retirada do anexo B.

Blue Wing Airlines

(18) Existem provas confirmadas de deficiências graves por parte da transportadora aérea Blue Wing Airlines, certificada no Suriname, conforme o demonstra uma série de acidentes e deficiências recentes, assinalados por ocasião de inspecções na plataforma de estacionamento realizadas pelos Estados-Membros.

(19) A Blue Wing Airlines esteve implicada num acidente em 3 de Abril de 2008, que ocasionou 19 mortos, num outro acidente em 15 de Outubro de 2009, de que resultaram vários feridos, e num último acidente em 15 de Maio de 2010, que provocou 8 mortos. O número global de acidentes registados por esta transportadora aérea nos últimos dois anos suscita graves preocupações de segurança, não tendo sido possível retirar ensinamentos dos acidentes anteriores devido à ausência de um relatório oficial sobre a investigação dos acidentes.

(20) Além disso, existem provas confirmadas de inobservâncias graves das normas de segurança específicas estabelecidas pela Convenção de Chicago, conforme revelam as deficiências observadas pelas autoridades competentes da França numa inspecção na plataforma de estacionamento [1] realizada recentemente no âmbito do programa SAFA.

[1] DGAC/F-2010-818.

(21) As autoridades competentes da França (DGAC) convidaram as autoridades competentes do Suriname e a Blue Wing Airlines a apresentarem as garantias necessárias sobre a segurança das operações desta transportadora. Uma vez que nem a resposta das autoridades competentes do Suriname nem a da Blue Wing Airlines permitiu identificar a causa profunda dos acidentes e das deficiências de segurança observadas em inspecções na plataforma de estacionamento e impedir a sua reincidência, a DGAC decidiu impor medidas excepcionais, proibindo todas as actividades da Blue Wing Airlines sobre o território francês a partir de 1 de Junho de 2010, e comprometeu-se a informar imediatamente a Comissão, nos termos do artigo 6.º do Regulamento (CE) n.º 473/2006.

(22) A Comissão iniciou imediatamente as consultas das autoridades competentes do Suriname e da Blue Wing Airlines para decidir urgentemente, na reunião do Comité da Segurança Aérea, o alargamento à União Europeia das medidas adoptadas pela França. A Comissão e os Estados-Membros ouviram a Blue Wing Airlines, assistida pela sua autoridade competente, em 25 de Junho de 2010. As respostas das autoridades competentes do Suriname e da Blue Wing Airlines não permitiram a identificação das causas profundas dos acidentes e das deficiências de segurança observadas em inspecções na plataforma de estacionamento, nem a prevenção da sua reincidência.

(23) Tendo em conta o anterior desempenho da transportadora aérea, que já havia sido objecto de uma proibição de operação na UE [1], [2], o número e a gravidade dos acidentes de que foi vítima esta transportadora aérea, as deficiências de segurança detectadas e a sua recorrência, e com base nos critérios comuns, considera-se que a prossecução das operações desta transportadora aérea na UE constituiria um risco grave para a segurança, que não pode ser corrigido, de forma satisfatória, pelas medidas adoptadas por um Estado-Membro, nos termos do artigo 6.º do Regulamento (CE) n.º 2111/2005, pelo que a transportadora aérea Blue Wing Airlines deve ser aditada ao anexo A.

Transportadoras aéreas da Albânia

(24) Na sequência das exposições feitas pelas autoridades competentes da Albânia na reunião do Comité da Segurança Aérea, em Março de 2010, e nos termos do disposto no Regulamento (UE) n.º 273/2010 [3], a Comissão, assistida pela Agência Europeia para a Segurança da Aviação (AESA), prosseguiu activamente as consultas das autoridades competentes da Albânia por forma a acompanhar os resultados da inspecção geral de normalização da Albânia realizada em Janeiro de 2010. O relatório final desta inspecção, publicado em 7 de Março de 2010, revelou deficiências significativas, que deviam ser imediatamente corrigidas, em todas as áreas auditadas.

(25) A AESA informou que a DGCA apresentara um plano de acção geral que foi considerado aceitável e aprovado em 29 de Abril de 2010. Este plano prevê uma série de medidas correctivas a aplicar progressivamente até finais de 2011, com acções imediatas para corrigir as deficiências de segurança.

(26) Além disso, as autoridades competentes da Itália lançaram-se num vasto projecto de geminação com as autoridades competentes da Albânia, que deverá ter início em Setembro de 2010 para assistir estas autoridades na criação da sua capacidade técnica e administrativa.

(27) As consultas das autoridades competentes da Albânia e da AESA, realizadas em 28 de Maio de 2010, com a participação das autoridades competentes da Itália, confirmaram que a aplicação deste plano de acção está em curso e em conformidade com o calendário respectivo. Foi concluída uma primeira série de medidas que representa uma mudança significativa do sistema anterior: foi instituída uma autoridade da aviação civil albanesa (ACAA) independente, que funciona desde Maio de 2010; a ACAA recentemente instituída revogou todas as derrogações anteriormente concedidas ao sector e esclareceu as empresas de que o incumprimento da legislação aplicável até 1 de Junho de 2010 as exporia a medidas executórias, nomeadamente suspensão, limitação ou revogação das aprovações respectivas. A ACAA foi convidada pelo Comité da Segurança Aérea a prestar informações sobre a recertificação das transportadoras aéreas.

(28) A ACAA foi ouvida pelo Comité da Segurança Aérea em 21 de Junho de 2010 e confirmou que a Belle Air e a Albanian Airlines foram devidamente recertificadas em Junho de 2010, em conformidade com as regras de segurança aplicáveis. Informou igualmente que o COA da Star Airways foi suspenso. Além disso, a ACAA comprometeu-se a não emitir novos COA até nova ordem.

(29) A ACAA é instada a tomar as medidas necessárias para continuar a aplicar, de modo eficaz e oportuno, o plano de acção acordado com a AESA, com prioridade para as deficiências que suscitam preocupações de segurança se não forem prontamente corrigidas. A ACAA é convidada, designadamente, a acelerar a criação de capacidades respectiva e a assegurar a supervisão da segurança de todas as transportadoras aéreas certificadas na Albânia, em conformidade com os regulamentos de segurança aplicáveis, bem como a adoptar, se necessário, medidas executórias.

(30) A ACAA comprometeu-se a informar periodicamente sobre os progressos registados na aplicação do seu plano de medidas correctivas. A Comissão, assistida pela AESA, e com o apoio dos Estados-Membros, continuará a controlar a eficácia das medidas adoptadas pela ACAA e o desempenho em matéria de segurança das transportadoras aéreas licenciadas na Albânia.

[1] Considerandos 20 a 22 do Regulamento (CE) n.º 910/2006, de 20 de Junho de 2006, JO L 168 de 21.6.2006, p. 17.
[2] Considerandos 7 a 8 do Regulamento (CE) n.º 1400/2007, de 28 de Novembro de 2007, JO L 311 de 29.11.2007, p. 12.
[3] Considerandos 55 a 58 do Regulamento (UE) n.º 273/2010, de 30 de Março de 2010, JO L 84 de 31.3.2010, p. 30.

Transportadoras aéreas do Reino do Camboja

(31) As autoridades competentes do Camboja (SSCA) prestaram informações sobre os novos progressos registados na aplicação do seu plano de medidas correctivas, estabelecido para corrigir as deficiências detectadas pela ICAO durante a auditoria realizada em 2007, no âmbito do seu Programa Universal de Auditoria da Supervisão da Segurança.

(32) A Missão Coordenada de Validação da ICAO (ICVM), conduzida entre 26 e 29 de Outubro de 2009, confirmou alguns progressos, na medida em que a ausência de aplicação efectiva das normas da ICAO foi avaliada em 58 %, em Outubro de 2009, contra 71 % em 2007. Porém, a missão concluiu igualmente que é necessário continuar a aplicar, de forma efectiva, todas as medidas correctivas, nomeadamente no que se refere à organização do SSCA e à criação de capacidades respectiva.

(33) O SSCA informou que o certificado de operador aéreo (COA) das restantes transportadoras aéreas licenciadas no Camboja foi suspenso ou revogado. O COA da Helicopter Cambodia, nomeadamente, caducou em 15 de Outubro de 2009 e não foi renovado; o COA da Sokha Airlines foi revogado em 27 de Outubro de 2009; os COA da Angkor Airways e da PMT Air foram revogados em 21 de Abril de 2010. Consequentemente, a ICAO retirou as significativas preocupações de segurança manifestadas relativamente às transportadoras aéreas licenciadas no Reino do Camboja ([1]).

(34) O SSCA informou igualmente que a Siem Reap International Airways, cujo COA está suspenso, iniciou um processo de recertificação desde Janeiro de 2009. O SSCA declarou que a transportadora aérea beneficiou de um prazo suplementar de 4 meses para completar o processo; caso contrário, o seu COA deve ser revogado. Tendo em conta a incerteza sobre a situação da Siem Reap International Airways, e com base nos critérios comuns, considera-se que esta transportadora aérea deve permanecer no anexo A.

(35) A Comissão toma nota das medidas executórias adoptadas pelo SSCA, bem como dos progressos na aplicação do plano de medidas correctivas das deficiências detectadas pela ICAO, e está disposta a apoiar a criação de capacidades das autoridades competentes do Reino do Camboja através de uma assistência técnica específica.

Transportadoras aéreas da República Democrática do Congo

(36) Todas as transportadoras aéreas certificadas na República Democrática do Congo estão sujeitas a uma proibição de operação na UE e constam da lista do anexo A. A Comissão recebeu informação de que as autoridades competentes da República Democrática do Congo emitiram um certificado de operador aéreo à transportadora aérea Congo Express. A Comissão iniciou consultas das autoridades competentes da República Democrática do Congo para obter confirmação desta informação. As referidas autoridades não deram resposta.

(37) Na medida em que não existem elementos de prova de qualquer alteração da capacidade das autoridades competentes da República Democrática do Congo para garantir a supervisão de transportadoras aéreas licenciadas neste Estado em conformidade com as normas de segurança aplicáveis, e com base nos critérios comuns, considera-se que a Congo Express deve ser aditada ao anexo A.

Transportadoras aéreas da República do Gabão

(38) A pedido da Comissão, a Agência Europeia para a Segurança da Aviação (AESA) efectuou uma missão de assistência técnica à República do Gabão de 11 a 15 de Janeiro de 2010. O relatório desta missão, publicado em 6 de Abril de 2010, revela que as autoridades competentes do Gabão (ANAC) estão a envidar esforços com vista à correcção das deficiências detectadas pela ICAO na sua auditoria de Maio de 2007, realizada no âmbito do Programa Universal de Auditoria da Supervisão da Segurança. Porém, o relatório salienta igualmente a necessidade de continuar a promover a criação de capacidades da ANAC através de orçamento adequado e do recrutamento e formação ulteriores de inspectores qualificados, bem como a necessidade de assegurar uma sólida supervisão contínua das transportadoras aéreas licenciadas na República do Gabão. O relatório inclui um roteiro, estabelecido juntamente com a ANAC, que especifica as medidas correctivas necessárias e úteis para dar resposta às constatações feitas pela ICAO. De acordo com este roteiro, não se prevê que tais medidas estejam concluídas antes do início de 2011.

(39) As autoridades competentes do Gabão (ANAC) pediram para ser ouvidas pelo Comité da Segurança Aérea, a fim de apresentarem os progressos registados até à data, o que aconteceu em 21 de Junho de 2010. A ANAC informou que o quadro legislativo está a ser revisto actualmente, com uma reforma do código da aviação civil, cuja adopção se encontra prevista até 31 de Dezembro de 2010, bem como com a criação progressiva de um conjunto abrangente de regulamentos aeronáuticos gaboneses (RAG), que entrarão progressivamente em vigor até 2011. A ANAC comunicou ulteriores progressos na criação de capacidades respectiva, com o recrutamento de novos inspectores, 7 dos quais se encontram em processo de qualificação. A ANAC comunicou igualmente progressos na supervisão das transportadoras aéreas e na execução dos regulamentos de segurança em vigor (RACAM), conforme o demonstra a suspensão do COA da SCD Aviation em 16 de Outubro de 2009, as advertências enviadas às transportadoras aéreas Air Service, Gabon Airlines, National Regional Transport e SN2AG e as multas aplicadas às transportadoras aéreas Allegiance e Sky Gabon. O número e a natureza de algumas das deficiências detectadas revelam que poderão ser necessárias mais medidas executórias, caso as transportadoras aéreas não dêem cumprimento às normas de segurança aplicáveis.

([1]) Considerando 12 do Regulamento (CE) n.º 1131/2008, de 14 de Novembro de 2008, JO L 306 de 15.11.2009, p. 48.

(40) A Afrijet Business Services, licenciada no Gabão, pediu para ser ouvida pelo Comité da Segurança Aérea, a fim de lhe serem levantadas as actuais restrições impostas à aeronave de tipo Falcon 900B, com a matrícula TR-AFR, tendo apresentado um pedido por escrito nesse sentido. Apresentou garantias de que as operações e a manutenção da referida aeronave são conduzidas em conformidade com as normas de segurança aplicáveis, facto confirmado pela ANAC. Consequentemente, com base nos critérios comuns, considera-se que não existe motivo para restringir as operações da Afrijet Business Services, realizadas com a aeronave de tipo Falcon 900B, com a matrícula TR-AFR, e que esta aeronave deve ser acrescentada à lista de aeronaves que a transportadora aérea é autorizada a operar na UE, em conformidade com o anexo B.

(41) Até à data, não foi comunicado à Comissão nenhum elemento de prova da plena aplicação de medidas correctivas adequadas pelas transportadoras aéreas incluídas na lista comunitária e pelas autoridades responsáveis pela supervisão regulamentar destas transportadoras aéreas. Assim, com base nos critérios comuns, considera-se que estas transportadoras aéreas devem, consoante o caso, continuar a ser objecto de uma proibição de operação (anexo A) ou de restrições de operação (anexo B).

(42) A Comissão congratula-se com os progressos registados na aplicação do plano de medidas correctivas, que visa a eliminação das deficiências detectadas pela ICAO, bem como na criação de capacidades das autoridades competentes do Gabão, e está disposta a prestar assistência, incluindo através de uma missão no local para validar os resultados obtidos, quando existir o quadro legislativo adequado.

Transportadoras aéreas da República da Indonésia

(43) As autoridades competentes da Indonésia (DGCA) comunicaram os principais progressos registados para dar resposta a todas as constatações identificadas pela ICAO na sua auditoria realizada em Fevereiro de 2007 no âmbito do Programa Universal de Auditoria da Supervisão da Segurança. A Missão Coordenada de Validação da ICAO (ICVM), realizada em Agosto de 2009, confirmou a existência de progressos substanciais, conforme o demonstra uma redução de 20 % dos casos de não-aplicação efectiva das normas da ICAO. A DGCA comunicou à ICAO, em 19 de Março de 2010, que as restantes medidas correctivas haviam sido concluídas.

(44) A DGCA prestou informações sobre a evolução da sua capacidade de supervisão da segurança, com um aumento significativo do orçamento respectivo em 2009 e 2010 e o recrutamento de 25 inspectores de operações de voo e de 8 inspectores de segurança da cabina, complementado por uma ampla assistência técnica da ICAO e das autoridades da aviação civil da Austrália e dos Países Baixos, que permitiram uma actualização adicional dos regulamentos de segurança da aviação civil (CASR) e um reforço da supervisão de outras transportadoras aéreas.

(45) As autoridades competentes da Indonésia (DGCA) pediram para ser ouvidas pelo Comité da Segurança Aérea, com o objectivo de levantar as actuais restrições impostas às três transportadoras aéreas seguintes: Indonesia Air Asia, Metro Batavia e Lion Air; fizeram exposições escritas e orais em 22 de Junho de 2010.

(46) As exposições feitas pela Indonesia Air Asia e pela DGCA confirmaram que esta transportadora aérea foi recertificada em 30 de Setembro de 2009, em conformidade com os CASR, e está sujeita a uma supervisão adequada pela DGCA. A DGCA confirmou que esta transportadora aérea satisfaz plenamente as normas de segurança aplicáveis. Assim, com base nos critérios comuns, considera-se que a Indonesia Air Asia deve ser retirada do anexo A.

(47) As exposições feitas pela Metro Batavia e pela DGCA confirmaram que esta transportadora aérea foi igualmente recertificada em 30 de Setembro de 2009, em conformidade com os CASR, e está sujeita a uma supervisão adequada pela DGCA. A DGCA confirmou que esta transportadora aérea satisfaz plenamente as normas de segurança aplicáveis. Assim, com base nos critérios comuns, considera-se que a Metro Batavia deve ser retirada do anexo A.

(48) As exposições feitas pela Lion Air revelaram que esta transportadora aérea, que funciona actualmente com uma frota de 50 aeronaves, registou 2 acidentes e 2 incidentes graves desde 2004. Contudo, a transportadora não facultou informação suficiente sobre estes acidentes e incidentes nem sobre as respectivas causas e também não demonstrou que foram adoptadas medidas adequadas para impedir a sua reincidência, tendo em conta, nomeadamente, o desenvolvimento significativo da frota, previsto para os próximos anos. Além disso, não foi possível retirar conclusões sobre a realização de uma supervisão adequada pela DGCA na área das operações, conforme o demonstra a ausência de registo de constatações no decurso de mais de 100 inspecções de operações de voo realizadas em 2009 e 2010. Assim, com base nos critérios comuns, considera-se que a Lion Air deve permanecer no anexo A.

(49) Até à data, não foi comunicado à Comissão nenhum elemento de prova da plena aplicação de medidas correctivas adequadas pelas restantes transportadoras aéreas incluídas na lista comunitária. Assim, com base nos critérios comuns, considera-se que estas transportadoras aéreas devem continuar a ser objecto de uma proibição de operação (anexo A).

(50) A Comissão incentiva os esforços e os progressos registados pelas autoridades competentes da Indonésia para a correcção sustentável de deficiências de segurança.

Transportadoras aéreas das Filipinas

(51) Em conformidade com o Regulamento (UE) n.º 273/2010 [1], a Comissão prosseguiu activamente as consultas das autoridades competentes das Filipinas (CAAP) sobre as medidas por estas adoptadas para reforçar a segurança da aviação nas Filipinas e melhorar o cumprimento das normas de segurança aplicáveis.

(52) As autoridades competentes das Filipinas (CAAP) informaram que lançaram uma série de medidas, que incluem nomeadamente: uma reformulação das regras e dos regulamentos de execução em vigor, prevista até finais de 2010; criação de capacidades suplementar da CAAP através da transferência de inspectores qualificados, que trabalham actualmente para a ICAO no âmbito do projecto de assistência técnica, cuja conclusão se encontra prevista até finais de 2010, e da contratação de pessoal adicional; a reauditoria e recertificação de todas as transportadoras aéreas, incluindo as que já haviam sido certificadas pela CAAP até Março de 2010; a elaboração de planos de vigilância contínua para todas as transportadoras aéreas; e o reforço de medidas executórias em caso de deficiências de segurança detectadas.

(53) A CAAP informou que suspendeu, em 19 de Março de 2010, o certificado de operador aéreo (COA) da Pacific East Asia Cargo Airlines (PEAC), uma transportadora que mantivera as suas operações sem estar devidamente certificada pelas autoridades competentes das Filipinas.

(54) A transportadora aérea Interisland Airlines Inc., que fora certificada pela CAAP em 16 de Março de 2010, registou um acidente mortal em 21 de Abril de 2010, que envolveu uma aeronave de tipo Antonov 12BP, com matrícula UP-AN216, incluída no seu COA. A CAAP, que investigou o caso após o acidente, decidiu revogar, em 23 de Abril de 2010, o COA da Interisland Airlines Inc., que por essa razão cessou completamente as suas operações. Assim, com base nos critérios comuns, considera-se que a Interisland Airlines Inc. deve ser retirada do anexo A.

(55) A Philippine Airlines pediu para ser ouvida pelo Comité da Segurança Aérea, a fim de comunicar progressos recentes, o que aconteceu em 22 de Junho de 2010. A transportadora aérea confirmou que foi subordinada a uma auditoria de recertificação completa pela CAAP, que todas as medidas correctivas foram devidamente encerradas e que foi emitido um novo COA em 17 de Junho de 2010. Contudo, a conclusão recente deste processo de recertificação e a apresentação tardia dos elementos de prova correspondentes não permitiram verificar a situação no local, conforme previsto.

(56) A Cebu Pacific Airlines pediu para ser ouvida pelo Comité da Segurança Aérea, a fim de comunicar progressos recentes, o que aconteceu em 22 de Junho de 2010. A transportadora aérea confirmou que foi subordinada a uma auditoria de recertificação completa pela CAAP e que as medidas correctivas necessárias estavam em curso, muitas das quais ainda não haviam sido encerradas, embora já tivesse sido emitido um novo COA em 7 de Junho de 2010, com especificações operacionais restritas para excluir o transporte de mercadorias perigosas e aproximações de precisão na cat. II para a frota ATR-72. Contudo, a apresentação tardia dos elementos de prova correspondentes e a existência de constatações não encerradas não permitiram verificar a situação no local, conforme previsto.

(57) Permanecem por solucionar as graves preocupações de segurança notificadas pela ICAO, após a sua auditoria USOAP das Filipinas realizada em Outubro de 2009 a todos os Estados que são partes na Convenção de Chicago, e que afectam a supervisão da segurança de transportadoras licenciadas nas Filipinas [2]. A CAAP informou que apresentou um plano de acção geral à ICAO para corrigir as deficiências detectadas por esta organização. Porém, não comunicou este plano de medidas correctivas nem a sua avaliação pela ICAO. De igual modo, a CAAP informou que as Filipinas não estarão em condições de solicitar uma revisão da actual classificação pela FAA dos EUA antes do último trimestre de 2010.

(58) A Comissão reconhece os esforços envidados pelas autoridades competentes para reformar o sistema de aviação civil nas Filipinas. No entanto, na pendência da aplicação efectiva de medidas correctivas adequadas para corrigir as deficiências detectadas pela FAA dos EUA e pela ICAO, considera-se que as autoridades competentes das Filipinas continuam, na fase actual, a não conseguir aplicar nem fazer cumprir, de forma eficaz, as normas de segurança pertinentes por todas as transportadoras aéreas sob o seu controlo regulamentar. Assim, com base nos critérios comuns, considera-se que todas as transportadoras aéreas certificadas nas Filipinas, à excepção da Interisland Airlines Inc., devem permanecer no anexo A.

(59) A Comissão continua disposta a apoiar os esforços das Filipinas, através de uma visita de avaliação em estreita cooperação com a ICAO, com a participação dos Estados-Membros e da Agência Europeia para a Segurança da Aviação, se possível antes do próximo Comité da Segurança Aérea, para verificar os progressos registados pela CAAP, incluindo o desempenho dos operadores em matéria de segurança.

[1] Considerandos 74 a 87 do Regulamento (UE) n.º 273/2010, de 30 de Março de 2010, JO L 84 de 31.3.2010, p. 33.

[2] Constatação OPS/01 da ICAO.

Iran Air

(60) Em conformidade com o Regulamento (UE) n.º 273/2010 [1], a Comissão, assistida pela Agência Europeia para a Segurança da Aviação e com o apoio dos Estados-Membros, realizou uma visita de avaliação da segurança à República Islâmica do Irão, entre 29 de Maio e 3 de Junho de 2010, para verificar a aplicação satisfatória das medidas anunciadas pelas autoridades competentes (CAO-IRI) e pela Iran Air.

(61) Durante a visita, a CAO-IRI conseguiu demonstrar que dispunha de um sistema de supervisão em vigor no domínio das operações aéreas que cumpre o objectivo do Documento 8335 da ICAO - *Manual of Procedures for Operations Inspection, Certification and Continued Surveillance* (Manual de Procedimentos para Inspecção, Certificação e Vigilância Contínua de Operações). Além disso, as autoridades corrigiram uma deficiência anteriormente detectada nos seus procedimentos de acompanhamento de auditorias mediante a adopção de um sistema tripartido de classificação das constatações, que permitiu tratar, no mais curto prazo, problemas de segurança urgentes. Por outro lado, mostraram que adoptaram medidas para resolver as preocupações de segurança suscitadas pelas transportadoras iranianas e, concretamente, a Iran Air.

(62) Contudo, na área da aeronavegabilidade e da manutenção, foram evidentes várias deficiências na supervisão da Iran Air pela CAO-IRI, incluindo a ausência de uma análise pormenorizada dos programas de manutenção e das listas de equipamento mínimo, o que conduziu a uma impossibilidade de detectar erros cometidos pela transportadora aérea.

(63) Além disso, a CAO-IRI não foi capaz de facultar uma lista consolidada de incidentes ocorridos em voos da Iran Air, pelo que não estava em condições de avaliar o desempenho global da transportadora aérea em matéria de segurança. Porém, a CAO-IRI conseguiu mostrar que conduziu investigações pormenorizadas de todos os incidentes significativos e que formulou recomendações.

(64) A visita de verificação assinalou o forte compromisso assumido pela CAO-IRI de adoptar técnicas de gestão da segurança modernas e os progressos significativos registados nos últimos seis meses. A equipa salientou igualmente a abordagem aberta, cooperante e construtiva adoptada pela CAO-IRI para corrigir deficiências detectadas nos seus procedimentos.

(65) No caso da Iran Air, o relatório aponta para deficiências significativas na gestão da aeronavegabilidade e na manutenção. Concretamente, foram cometidos erros básicos a nível dos programas de manutenção, que conduziram, no caso da frota Airbus A-320 e do avião de carga Boeing 747-200, a omissões significativas às disposições dos programas aplicáveis ao equipamento relacionado com a segurança. Por outro lado, o sistema de manutenção da frota Airbus A-320 não conseguiu garantir que os pontos diferidos foram rectificados no prazo previsto. Acresce que não estava a ser efectuada nenhuma monitorização dos dados de voo na frota Airbus A-320 e que a taxa de recolha de dados relativos às restantes frotas era muito baixa. Além disso, o relatório conclui que a companhia não está a corrigir o essencial em termos da aeronavegabilidade contínua das suas aeronaves. Este aspecto é particularmente evidente na gestão das aeronaves Airbus A320 e Boeing 727 e 747.

(66) Porém, o relatório assinala igualmente melhorias evidentes no sistema de gestão da qualidade e nos processos de gestão da segurança da Iran Air, designadamente o recurso a auditorias de segurança em voo de linha orientado e a formação num «Alto Conselho da Segurança», presidido pelo director executivo, responsável pela coordenação e supervisão de actividades destinadas a aplicar normas de segurança sólidas nos serviços operacionais. Além disso, salienta a abordagem aberta e cooperante adoptada relativamente à correcção das deficiências de segurança detectadas e a disponibilidade da transportadora aérea para adoptar técnicas de gestão da segurança modernas.

(67) A Iran Air fez exposições ao Comité da Segurança Aérea e apresentou pormenores sobre um plano de medidas correctivas destinado a ter em conta as observações formuladas durante a visita no local.

(68) Os resultados das inspecções na plataforma de estacionamento conduzidas pelos Estados-Membros, no âmbito do programa SAFA, durante os últimos 14 meses mostram uma melhoria constante do desempenho; porém, os resultados referentes às aeronaves A-320 são visivelmente piores do que os respeitantes a outras aeronaves da transportadora aérea.

(69) Tendo em conta as deficiências comprovadas relacionadas com a aeronavegabilidade contínua e a manutenção, bem como os resultados das inspecções SAFA, considera-se que, com base nos critérios comuns, todas as aeronaves de tipo A-320, Boeing B-727, B-747, série -100, Boeing B-747, série -200, e Boeing B-747-SP, incluídas no COA da transportadora aérea, não devem ser autorizadas a operar na União Europeia, devendo, consequentemente, ser inseridas no anexo B. A transportadora aérea deve poder voar na União Europeia, desde que as suas operações sejam estritamente limitadas ao seu nível actual (frequências e destinos), com as aeronaves autorizadas em conformidade com o anexo B.

(70) A Comissão continuará a acompanhar de perto o desempenho da Iran Air. Porém, atendendo à situação actual da supervisão exercida pelas autoridades competentes do Irão, o Comité da Segurança Aérea insta a Comissão a intensificar as suas consultas destas autoridades com vista a prever soluções sustentáveis para as deficiências de segurança detectadas; a Comissão solicita à CAO-IRI o envio de relatórios mensais sobre a verificação da aplicação do plano de medidas correctivas e a prestação de informação sobre todas as actividades de supervisão da Iran Air efectuadas pela CAO-IRI na área da aeronavegabilidade contínua, da manutenção e das operações.

[1] Considerando 49 do Regulamento (UE) n.º 273/2010, de 30 de Março de 2010, JO L 84 de 31.3.2010, p. 29.

(71) Os Estados-Membros continuarão a verificar o cumprimento efectivo das normas de segurança pertinentes pela Iran Air através da atribuição de prioridade nas inspecções a efectuar na plataforma de estacionamento às aeronaves desta transportadora, nos termos do Regulamento (CE) n.º 351/2008.

Transportadoras aéreas da Federação da Rússia

(72) As autoridades competentes da Federação da Rússia informaram o Comité da Segurança Aérea, durante a sua reunião de 22 de Junho de 2010, que haviam adoptado uma série de medidas destinadas a reforçar a supervisão de certas transportadoras aéreas, na sequência de informações recebidas pela Comissão, em 6 de Maio, relativas a um número crescente de constatações feitas durante as inspecções na plataforma de estacionamento com um impacto na segurança.

(73) Informaram, nomeadamente, que no seguimento da sua decisão, a partir de 18 de Maio de 2010, a transportadora aérea YAK Service não foi autorizada a operar no espaço aéreo de Estados da CEAC. Porém, se esta decisão não for executada, a Comissão reserva-se o direito de adoptar medidas adequadas, em conformidade com o Regulamento (CE) n.º 2111/2005, relativamente a esta transportadora aérea.

(74) À semelhança do que aconteceu em actualizações anteriores do Regulamento (CE) n.º 474/2006, as autoridades competentes da Federação da Rússia informaram igualmente o Comité da Segurança Aérea que, enquanto parte de um processo de vigilância contínua da aeronavegabilidade de aeronaves constantes do seu registo, alteraram a sua decisão de 25 de Abril de 2008, proibindo de operar na União Europeia aeronaves incluídas no COA de 13 transportadoras aéreas russas. Estas aeronaves não estavam equipadas para realizar voos internacionais de acordo com as normas da ICAO (ausência de equipamento TAWS/E-GPWS) e/ou o seu certificado de aeronavegabilidade tinha caducado e/ou não tinha sido renovado. Neste contexto, o Comité da Segurança Aérea recebeu uma lista de todas as aeronaves que operam com COA na Rússia, juntamente com o equipamento respectivo. Com base nesta informação, as aeronaves a seguir mencionadas ficam proibidas de operar dentro da União Europeia, e com destino e partida desta, na medida em que não dispõem do equipamento exigido pelo anexo 6 da ICAO:

a) Aircompany Yakutia: Antonov AN-140: RA-41250; AN-24RV: RA-46496, RA-46665, RA-47304, RA-47352, RA-47353 e RA-47360; AN-26: RA-26660; AN-24-RB: RA-46470, RA-46496, RA-46510, RA-46665, RA-47304, RA-47352, RA-47353, RA-47360 e RA-474363.

b) Atlant Soyuz: Tupolev TU-154M: RA-85672 e RA-85682, ambas as aeronaves são actualmente operadas por outras transportadoras aéreas certificadas na Federação da Rússia.

c) Gazpromavia: Tupolev TU-154M: RA-85625 e RA-85774; Yakovlev Yak-40: RA-87511 e RA-88186; Yak-40K: RA-21505, RA-98109 e RA-88300; Yak-42D: RA-42437; todos (22) os helicópteros Kamov Ka-26 (matrícula desconhecida); todos (49) os helicópteros Mi-8 (matrícula desconhecida); todos (11) os helicópteros Mi-171 (matrícula desconhecida); todos (8) os helicópteros Mi-2 (matrícula desconhecida); todos (1) os helicópteros EC-120B: RA-04116.

d) Kavminvodyavia: Tupolev TU-154B: RA-85494 e RA-85457.

e) Krasnoyarsky Airlines: a aeronave de tipo TU-154M, matrícula RA-85682, anteriormente incluída no COA da Krasnoyarsky Airlines, revogado em 2009, é actualmente operada por outra transportadora aérea certificada na Federação da Rússia.

f) Kuban Airlines: Yakovlev Yak-42: RA-42331, RA-42336, RA-42350, RA-42538 e RA-42541.

g) Orenburg Airlines: Tupolev TU-154B: RA-85602; todas as aeronaves TU-134 (matrícula desconhecida); todas as aeronaves Antonov An-24 (matrícula desconhecida); todas as aeronaves An-2 (matrícula desconhecida); todos os helicópteros Mi-2 (matrícula desconhecida); todos os helicópteros Mi-8 (matrícula desconhecida).

h) Siberia Airlines: Tupolev - nenhuma aeronave.

i) Tatarstan Airlines: Yakovlev Yak-42D: RA-42374 e RA-42433; todos os Tupolev TU-134A, incluindo: RA-65065 e RA-65102; todas as aeronaves Antonov AN-24RV, incluindo: RA-46625 e RA-47818; as aeronaves de tipo AN24RV, com matrículas RA-46625 e RA-47818, são actualmente operadas por outra transportadora russa.

j) Ural Airlines: Tupolev TU-154B: RA-85508 (as aeronaves RA-85319, RA-85337, RA-85357, RA-85375, RA-85374 e RA-85432 não são actualmente operadas por razões financeiras).

k) UTAir: Tupolev TU-154M: RA-85733, RA-85755, RA-85806 e RA-85820; todas (25) as aeronaves TU-134: RA-65024, RA-65033, RA-65127, RA-65148, RA-65560, RA-65572, RA-65575, RA-65607, RA-65608, RA-65609, RA-65611, RA-65613, RA-65616, RA-65620, RA-65622, RA-65728, RA-65755, RA-65777, RA-65780, RA-65793, RA-65901, RA-65902 e RA-65977; as aeronaves RA-65143 e RA-65916 são operadas por outra transportadora russa; todas (1) as aeronaves TU-134B: RA-65726; todas as aeronaves Yakovlev Yak-40: RA-87348 (actualmente não operadas por razões financeiras), RA-87907, RA-87941, RA-87997, RA-88209, RA-88227 e RA-88280; todos os helicópteros Mil-26 (matrícula desconhecida); todos os helicópteros Mil-10 (matrícula desconhecida); todos os helicópteros Mil-8 (matrícula desconhecida); todos os helicópteros AS-355 (matrícula desconhecida); todos os helicópteros BO-105 (matrícula desconhecida); as aeronaves de tipo AN-24B: RA-46388, as aeronaves RA-46267 e RA-47289, bem como as aeronaves de tipo AN-24RV, com as matrículas RA-46509, RA-46519 e RA-47800, são operadas por outra transportadora russa.

l) Rossija (STC Russia): Tupolev TU-134: RA-65979, as aeronaves RA-65904, RA-65905, RA-65911, RA-65921 e RA-65555 são operadas por outra transportadora russa; Ilyushin IL-18: a aeronave RA-75454 é operada por outra transportadora russa; Yakovlev Yak-40: as aeronaves RA-87203, RA-87968, RA-87971, RA-87972 e RA-88200 são operadas por outra transportadora russa.

(75) A fim de reforçar a cooperação com a Comissão e os Estados-Membros, o Comité da Segurança Aérea solicitou às autoridades competentes da Federação da Rússia que designassem um ponto de contacto para todas as comunicações com os membros do Comité da Segurança Aérea sobre questões relacionadas com os resultados das inspecções na plataforma de estacionamento efectuadas em transportadoras aéreas russas, nos aeroportos da UE, e das efectuadas em transportadoras aéreas da UE, nos aeroportos na Federação da Rússia, bem como que cooperassem para um aumento da transparência mediante o recurso ao intercâmbio de dados de segurança.

(76) Além disso, no âmbito da cooperação reforçada e a fim de garantir a segurança jurídica e a execução adequada de medidas adoptadas para excluir transportadoras aéreas e aeronaves que não cumprem as normas de segurança pertinentes, foi acordado que as autoridades competentes da Federação da Rússia analisem juntamente com a Comissão e os Estados-Membros, antes da próxima reunião do Comité da Segurança Aérea, a decisão conjunta da Comissão Europeia e destas autoridades de 24 de Abril de 2008. O Comité da Segurança Aérea concordou em avaliar os progressos registados na sua próxima reunião e, se for caso disso, em solicitar à Comissão que apresente as medidas necessárias no âmbito do Regulamento (CE) n.º 2111/2005.

(77) Os Estados-Membros continuarão, entretanto, a verificar o cumprimento efectivo das normas de segurança pertinentes através da atribuição de prioridade nas inspecções a efectuar na plataforma de estacionamento às aeronaves destas transportadoras, nos termos do Regulamento (CE) n.º 351/2008, para assegurar que o número de inspecções de transportadoras aéreas russas seja intensificado de modo a constituir a base para uma reavaliação do seu desempenho durante a próxima reunião do Comité da Segurança Aérea, que deve ter lugar em Novembro de 2010.

Considerações gerais sobre as restantes transportadoras incluídas nos anexos A e B

(78) Até à data, não obstante os pedidos específicos apresentados pela Comissão, não lhe foi comunicado nenhum elemento de prova da plena aplicação de medidas correctivas adequadas pelas restantes transportadoras aéreas incluídas na lista UE actualizada em 30 de Março de 2010 e pelas autoridades responsáveis pela supervisão regulamentar destas transportadoras aéreas. Assim, com base nos critérios comuns, considera-se que estas transportadoras aéreas devem, consoante o caso, continuar a ser objecto de uma proibição de operação (anexo A) ou de restrições de operação (anexo B).

(79) As medidas previstas no presente regulamento estão conformes com o parecer do Comité da Segurança Aérea,

ADOPTOU 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 A do presente regulamento.

2. O anexo B é substituído pelo texto 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 directamente aplicável em todos os Estados-Membros.

Feito em Bruxelas, em 5 de Julho de 2010.

Pela Comissão,
pelo Presidente,
Dacian CIOLOŞ
Membro da Comissão

ANEXO A

LISTA DAS TRANSPORTADORAS AÉREAS CUJAS OPERAÇÕES SÃO OBJECTO DE PROIBIÇÃO NA UE [1]

Nome da pessoa 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 ICAO que designa a companhia aérea	Estado do operador
ARIANA AFGHAN AIRLINES	AOC 009	AFG	Afeganistão
BLUE WING AIRLINES	SRBWA-01/2002	BWI	Suriname
SIEM REAP AIRWAYS INTERNATIONAL	AOC/013/00	SRH	Reino do Camboja
SILVERBACK CARGO FREIGHTERS	Desconhecido	VRB	República do Ruanda
Todas as transportadoras aéreas certificadas pelas autoridades de Angola responsáveis pela supervisão regulamentar, à excepção da TAAG – Linhas Aéreas de Angola, que consta do anexo B, incluindo:			República de Angola
AEROJET	015	Desconhecido	República de Angola
AIR26	004	DCD	República de Angola
AIR GEMINI	002	GLL	República de Angola
AIR GICANGO	009	Desconhecido	República de Angola
AIR JET	003	MBC	República de Angola
AIR NAVE	017	Desconhecido	República de Angola
ALADA	005	RAD	República de Angola
ANGOLA AIR SERVICES	006	Desconhecido	República de Angola
DIEXIM	007	Desconhecido	República de Angola
GIRA GLOBO	008	GGL	República de Angola
HELIANG	010	Desconhecido	República de Angola
HELIMALONGO	011	Desconhecido	República de Angola
MAVEWA	016	Desconhecido	República de Angola
PHA	019	Desconhecido	República de Angola
RUI & CONCEIÇÃO	012	Desconhecido	República de Angola
SAL	013	Desconhecido	República de Angola
SERVISAIR	018	Desconhecido	República de Angola
SONAIR	014	SOR	República de Angola
Todas as transportadoras aéreas certificadas pelas autoridades do Benim responsáveis pela supervisão regulamentar, incluindo:		—	República do Benim
AERO BENIN	PEA No 014/MDCTTTATP-PR/ANAC/DEA/SCS	Desconhecido	República do Benim

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

Nome da pessoa 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 ICAO que designa a companhia aérea	Estado do operador
AFRICA AIRWAYS	Desconhecido	AFF	República do Benim
ALAFIA JET	PEA No 014/ANAC/ /MDCTTTATP-PR/DEA/SCS	Não disponível	República do Benim
BENIN GOLF AIR	PEA No 012/MDCTTP-PR/ /ANAC/DEA/SCS.	Desconhecido	República do Benim
BENIN LITTORAL AIRWAYS	PEA No 013/MDCTTTATP -PR/ANAC/DEA/SCS.	LTL	República do Benim
COTAIR	PEA No 015/MDCTTTATP -PR/ANAC/DEA/SCS.	COB	República do Benim
ROYAL AIR	PEA No 11/ANAC/ /MDCTTP-PR/DEA/SCS	BNR	República do Benim
TRANS AIR BENIN	PEA No 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
EQUAFLIGHT SERVICES	RAC 06-003	EKA	República do Congo
SOCIETE NOUVELLE AIR CONGO	RAC 06-004	Desconhecido	República do Congo
TRANS AIR CONGO	RAC 06-001	Desconhecido	República do Congo
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 SERVICES COMMUTER	409/CAB/MIN/TVC/051/09	Desconhecido	República Democrática do Congo (RDC)
AIR KASAI	409/CAB/MIN/TVC/036/08	Desconhecido	República Democrática do Congo (RDC)
AIR KATANGA	409/CAB/MIN/TVC/031/08	Desconhecido	República Democrática do Congo (RDC)
AIR TROPIQUES	409/CAB/MIN/TVC/029/08	Desconhecido	República Democrática do Congo (RDC)
BLUE AIRLINES	409/CAB/MIN/TVC/028/08	BUL	República Democrática do Congo (RDC)
BRAVO AIR CONGO	409/CAB/MIN/TC/0090/ /2006	BRV	República Democrática do Congo (RDC)
BUSINESS AVIATION	409/CAB/MIN/TVC/048/09	Desconhecido	República Democrática do Congo (RDC)
BUSY BEE CONGO	409/CAB/MIN/TVC/052/09	Desconhecido	República Democrática do Congo (RDC)
CETRACA AVIATION SERVICE	409/CAB/MIN/TVC/026/08	CER	República Democrática do Congo (RDC)

Nome da pessoa 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 ICAO que designa a companhia aérea	Estado do operador
CHC STELLAVIA	409/CAB/MIN/TC/0050/ /2006	Desconhecido	República Democrática do Congo (RDC)
CONGO EXPRESS	409/CAB/MIN/TVC/083/ /2009	EXY	República Democrática do Congo (RDC)
COMPAGNIE AFRICAINE D'AVIATION (CAA)	409/CAB/MIN/TVC/035/08	Desconhecido	República Democrática do Congo (RDC)
DOREN AIR CONGO	409/CAB/MIN/TVC/0032/ /08	Desconhecido	República Democrática do Congo (RDC)
ENTREPRISE WORLD AIRWAYS (EWA)	409/CAB/MIN/TVC/003/08	EWS	República Democrática do Congo (RDC)
FILAIR	409/CAB/MIN/TVC/037/08	Desconhecido	República Democrática do Congo (RDC)
GALAXY KAVATSI	409/CAB/MIN/TVC/027/08	Desconhecido	República Democrática do Congo (RDC)
GILEMBE AIR SOUTENANCE (GISAIR)	409/CAB/MIN/TVC/053/09	Desconhecido	República Democrática do Congo (RDC)
GOMA EXPRESS	409/CAB/MIN/TC/0051/ /2006	Desconhecido	República Democrática do Congo (RDC)
GOMAIR	409/CAB/MIN/TVC/045/09	Desconhecido	República Democrática do Congo (RDC)
HEWA BORA AIRWAYS (HBA)	409/CAB/MIN/TVC/038/08	ALX	República Democrática do Congo (RDC)
INTERNATIONAL TRANS AIR BUSINESS (ITAB)	409/CAB/MIN/TVC/033/08	Desconhecido	República Democrática do Congo (RDC)
KIN AVIA	409/CAB/MIN/TVC/042/09	Desconhecido	República Democrática do Congo (RDC)
LIGNES AÉRIENNES CONGOLAISES (LAC)	Assinatura ministerial (ordonnance n.º 78/205)	LCG	República Democrática do Congo (RDC)
MALU AVIATION	409/CAB/MIN/TVC/04008	Desconhecido	República Democrática do Congo (RDC)
MANGO AVIATION	409/CAB/MIN/TVC/034/08	Desconhecido	República Democrática do Congo (RDC)
SAFE AIR COMPANY	409/CAB/MIN/TVC/025/08	Desconhecido	República Democrática do Congo (RDC)
SERVICES AIR	409/CAB/MIN/TVC/030/08	Desconhecido	República Democrática do Congo (RDC)
SWALA AVIATION	409/CAB/MIN/TVC/050/09	Desconhecido	República Democrática do Congo (RDC)
TMK AIR COMMUTER	409/CAB/MIN/TVC/044/09	Desconhecido	República Democrática do Congo (RDC)
TRACEP CONGO AVIATION	409/CAB/MIN/TVC/046/09	Desconhecido	República Democrática do Congo (RDC)
TRANS AIR CARGO SERVICES	409/CAB/MIN/TVC/024/08	Desconhecido	República Democrática do Congo (RDC)
WIMBI DIRA AIRWAYS	409/CAB/MIN/TVC/039/08	WDA	República Democrática do Congo (RDC)

Nome da pessoa 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 ICAO que designa a companhia aérea	Estado do operador
ZAABU INTERNATIONAL	409/CAB/MIN/TVC/049/09	Desconhecido	República Democrática do Congo (RDC)
Todas as transportadoras aéreas certificadas pelas autoridades do 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
CRONOS AIRLINES	Desconhecido	Desconhecido	Guiné Equatorial
CEIBA INTERCONTINENTAL	Desconhecido	CEL	Guiné Equatorial
EGAMS	Desconhecido	EGM	Guiné Equatorial
EUROGUINEANA DE AVIACION Y TRANSPORTES	2006/001/MTTCT/DGAC/ /SOPS	EUG	Guiné Equatorial
GENERAL WORK AVIACION	002/ANAC	Não disponível	Guiné Equatorial
GETRA - GUINEA ECUATORIAL DE TRANSPORTES AEREOS	739	GET	Guiné Equatorial
GUINEA AIRWAYS	738	Não disponível	Guiné Equatorial
STAR EQUATORIAL AIRLINES	Desconhecido	Desconhecido	Guiné Equatorial
UTAGE – UNION DE TRANSPORT AEREO DE GUINEA ECUATORIAL	737	UTG	Guiné Equatorial
Todas as transportadoras aéreas certificadas pelas autoridades da Indonésia responsáveis pela supervisão regulamentar, à excepção da Garuda Indonesia, da Airfast Indonesia, da Mandala Airlines, da Ekspres Transportasi Antarbenua, da Indonesia Air Asia e da Metro Batavia, incluindo:			República da Indonésia
AIR PACIFIC UTAMA	135-020	Desconhecido	República da Indonésia
ALFA TRANS DIRGANTATA	135-012	Desconhecido	República da Indonésia
ASCO NUSA AIR	135-022	Desconhecido	República da Indonésia
ASI PUDJIASTUTI	135-028	Desconhecido	República da Indonésia
AVIASTAR MANDIRI	135-029	Desconhecido	República da Indonésia
CARDIG AIR	121-013	Desconhecido	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	Desconhecido	República da Indonésia
GATARI AIR SERVICE	135-018	GHS	República da Indonésia
INDONESIA AIR TRANSPORT	135-034	IDA	República da Indonésia

Nome da pessoa 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 ICAO que designa a companhia aérea	Estado do operador
INTAN ANGKASA AIR SERVICE	135-019	Desconhecido	República da Indonésia
JOHNLIN AIR TRANSPORT	135-043	Desconhecido	República da Indonésia
KAL STAR	121-037	KLS	República da Indonésia
KARTIKA AIRLINES	121-003	KAE	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	Desconhecido	República da Indonésia
MEGANTARA	121-025	MKE	República da Indonésia
MERPATI NUSANTARA AIRLINES	121-002	MNA	República da Indonésia
MIMIKA AIR	135-007	Desconhecido	República da Indonésia
NATIONAL UTILITY HELICOPTER	135-011	Desconhecido	República da Indonésia
NUSANTARA AIR CHARTER	121-022	Desconhecido	República da Indonésia
NUSANTARA BUANA AIR	135-041	Desconhecido	República da Indonésia
NYAMAN AIR	135-042	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
REPUBLIC EXPRESS AIRLINES	121-040	RPH	República da Indonésia
RIAU AIRLINES	121-016	RIU	República da Indonésia
SAMPOERNA AIR NUSANTARA	135-036	SAE	República da Indonésia
SAYAP GARUDA INDAH	135-004	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	Desconhecido	República da Indonésia
TRANSWISATA PRIMA AVIATION	135-021	Desconhecido	República da Indonésia
TRAVEL EXPRESS AVIATION SERVICE	121-038	XAR	República da Indonésia
TRAVIRA UTAMA	135-009	Desconhecido	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

Nome da pessoa 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 ICAO que designa a companhia aérea	Estado do operador
Todas as transportadoras aéreas certificadas pelas autoridades do Cazaquistão responsáveis pela supervisão regulamentar, à excepção da Air Astana, que consta do anexo B, incluindo:			República do Cazaquistão
AERO AIR COMPANY	Desconhecido	Desconhecido	República do Cazaquistão
AEROPRAKT KZ	Desconhecido	APK	República do Cazaquistão
AIR ALMATY	AK-0331-07	LMY	República do Cazaquistão
AIR COMPANY KOKSHETAU	AK-0357-08	KRT	República do Cazaquistão
AIR DIVISION OF EKA	Desconhecido	Desconhecido	República do Cazaquistão
AIR FLAMINGO	Desconhecido	Desconhecido	República do Cazaquistão
AIR TRUST AIRCOMPANY	Desconhecido	Desconhecido	República do Cazaquistão
AK SUNKAR AIRCOMPANY	Desconhecido	AKS	República do Cazaquistão
ALMATY AVIATION	Desconhecido	LMT	República do Cazaquistão
ARKHABAY	Desconhecido	KEK	República do Cazaquistão
ASIA CONTINENTAL AIRLINES	AK-0345-08	CID	República do Cazaquistão
ASIA CONTINENTAL AVIALINES	AK-0371-08	RRK	República do Cazaquistão
ASIA WINGS	AK-0390-09	AWA	República do Cazaquistão
ASSOCIATION OF AMATEUR PILOTS OF KAZAKHSTAN	Desconhecido	Desconhecido	República do Cazaquistão
ATMA AIRLINES	AK-0372-08	AMA	República do Cazaquistão
ATYRAU AYE JOLY	AK-0321-07	JOL	República do Cazaquistão
AVIA-JAYNAR	Desconhecido	Desconhecido	República do Cazaquistão
BEYBARS AIRCOMPANY	Desconhecido	Desconhecido	República do Cazaquistão
BERKUT AIR/BEK AIR	AK-0311-07	BKT/BEK	República do Cazaquistão
BERKUT KZ	Desconhecido	Desconhecido	República do Cazaquistão
BURUNDAYAVIA AIRLINES	AK-0374-08	BRY	República do Cazaquistão
COMLUX	AK-0352-08	KAZ	República do Cazaquistão
DETA AIR	AK-0344-08	DET	República do Cazaquistão
EAST WING	AK-0332-07	EWZ	República do Cazaquistão
EASTERN EXPRESS	AK-0358-08	LIS	República do Cazaquistão
EURO-ASIA AIR	AK-0384-09	EAK	República do Cazaquistão
EURO-ASIA AIR INTERNATIONAL	Desconhecido	KZE	República do Cazaquistão
FENIX	Desconhecido	Desconhecido	República do Cazaquistão
FLY JET KZ	AK-0391-09	FJK	República do Cazaquistão
IJT AVIATION	AK-0335-08	DVB	República do Cazaquistão
INVESTAVIA	AK-0342-08	TLG	República do Cazaquistão

Nome da pessoa 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 ICAO que designa a companhia aérea	Estado do operador
IRTYSH AIR	AK-0381-09	MZA	República do Cazaquistão
JET AIRLINES	AK-0349-09	SOZ	República do Cazaquistão
JET ONE	AK-0367-08	JKZ	República do Cazaquistão
KAZAIR JET	AK-0387-09	KEJ	República do Cazaquistão
KAZAIRTRANS AIRLINE	AK-0347-08	KUY	República do Cazaquistão
KAZAIRWEST	Desconhecido	Desconhecido	República do Cazaquistão
KAZAVIA	Desconhecido	KKA	República do Cazaquistão
KAZAVIASPAS	Desconhecido	KZS	República do Cazaquistão
KOKSHETAU	AK-0357-08	KRT	República do Cazaquistão
MEGA AIRLINES	AK-0356-08	MGK	República do Cazaquistão
MIRAS	AK-0315-07	MIF	República do Cazaquistão
NAVIGATOR	Desconhecido	Desconhecido	República do Cazaquistão
ORLAN 2000 AIRCOMPANY	Desconhecido	KOV	República do Cazaquistão
PANKH CENTER KAZAKHSTAN	Desconhecido	Desconhecido	República do Cazaquistão
PRIME AVIATION	Desconhecido	Desconhecido	República do Cazaquistão
SALEM AIRCOMPANY	Desconhecido	KKS	República do Cazaquistão
SAMAL AIR	Desconhecido	SAV	República do Cazaquistão
SAYAKHAT AIRLINES	AK-0359-08	SAH	República do Cazaquistão
SEMEYAVIA	Desconhecido	SMK	República do Cazaquistão
SCAT	AK-0350-08	VSV	República do Cazaquistão
SKYBUS	AK-0364-08	BYK	República do Cazaquistão
SKYJET	AK-0307-09	SEK	República do Cazaquistão
SKYSERVICE	Desconhecido	Desconhecido	República do Cazaquistão
TYAN SHAN	Desconhecido	Desconhecido	República do Cazaquistão
UST-KAMENOGORSK	AK-0385-09	UCK	República do Cazaquistão
ZHETYSU AIRCOMPANY	Desconhecido	JTU	República do Cazaquistão
ZHERSU AVIA	Desconhecido	RZU	República do Cazaquistão
ZHEZKAZGANAIR	Desconhecido	Desconhecido	República do Cazaquistão
Todas as transportadoras aéreas certificadas pelas autoridades da República do Quirguistão responsáveis pela supervisão regulamentar, incluindo:			República do Quirguistão
AIR MANAS	17	MBB	República do Quirguistão
ASIAN AIR	Desconhecido	AAZ	República do Quirguistão
AVIA TRAFFIC COMPANY	23	AVJ	República do Quirguistão

Nome da pessoa 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 ICAO que designa a companhia aérea	Estado do operador
AEROSTAN (EX BISTAIR-FEZ BISHKEK)	08	BSC	República do Quirguistão
CLICK AIRWAYS	11	CGK	República do Quirguistão
DAMES	20	DAM	República do Quirguistão
EASTOK AVIA	15	EEA	República do Quirguistão
GOLDEN RULE AIRLINES	22	GRS	República do Quirguistão
ITEK AIR	04	IKA	República do Quirguistão
KYRGYZ TRANS AVIA	31	KTC	República do Quirguistão
KYRGYZSTAN	03	LYN	República do Quirguistão
KYRGYZSTAN AIRLINE	Desconhecido	KGA	República do Quirguistão
MAX AVIA	33	MAI	República do Quirguistão
S GROUP AVIATION	6	SGL	República do Quirguistão
SKY GATE INTERNATIONAL AVIATION	14	SGD	República do Quirguistão
SKY WAY AIR	21	SAB	República do Quirguistão
TENIR AIRLINES	26	TEB	República do Quirguistão
TRAST AERO	05	TSJ	República do Quirguistão
VALOR AIR	07	VAC	República do Quirguistão
Todas as transportadoras aéreas certificadas pelas autoridades da Libéria responsáveis pela supervisão regulamentar		—	Libéria
Todas as transportadoras aéreas certificadas pelas autoridades da República do Gabão responsáveis pela supervisão regulamentar, à excepção da Gabon Airlines, da Afrijet e da SN2AG, que constam do anexo B, incluindo:			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	Desconhecido	República do Gabão
Todas as transportadoras aéreas certificadas pelas autoridades das Filipinas responsáveis pela supervisão regulamentar, incluindo:			República das Filipinas
AEROWURKS AERIAL SPRAYING SERVICES	4AN2008003	Desconhecido	República das Filipinas
AIR PHILIPPINES CORPORATION	2009006	Desconhecido	República das Filipinas
AIR WOLF AVIATION INC.	200911	Desconhecido	República das Filipinas
AIRTRACK AGRICULTURAL CORPORATION	4AN2005003	Desconhecido	República das Filipinas
ASIA AIRCRAFT OVERSEAS PHILIPPINES INC.	4AN9800036	Desconhecido	República das Filipinas

Nome da pessoa 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 ICAO que designa a companhia aérea	Estado do operador
AVIATION TECHNOLOGY INNOVATORS, INC.	4AN2007005	Desconhecido	República das Filipinas
AVIATOUR'S FLY'N INC.	200910	Desconhecido	República das Filipinas
AYALA AVIATION CORP.	4AN9900003	Desconhecido	República das Filipinas
BEACON	Desconhecido	Desconhecido	República das Filipinas
BENDICE TRANSPORT MANAGEMENT INC.	4AN2008006	Desconhecido	República das Filipinas
CANADIAN HELICOPTERS PHILIPPINES INC.	4AN9800025	Desconhecido	República das Filipinas
CEBU PACIFIC AIR	2009002	Desconhecido	República das Filipinas
CHEMTRAD AVIATION CORPORATION	2009018	Desconhecido	República das Filipinas
CM AERO	4AN2000001	Desconhecido	República das Filipinas
CORPORATE AIR	Desconhecido	Desconhecido	República das Filipinas
CYCLONE AIRWAYS	4AN9900008	Desconhecido	República das Filipinas
FAR EAST AVIATION SERVICES	2009013	Desconhecido	República das Filipinas
F.F. CRUZ AND COMPANY, INC.	2009017	Desconhecido	República das Filipinas
HUMA CORPORATION	2009014	Desconhecido	República das Filipinas
INAEC AVIATION CORP.	4AN2002004	Desconhecido	República das Filipinas
ISLAND AVIATION	2009009	Desconhecido	República das Filipinas
ISLAND TRANSVOYAGER	2010022	Desconhecido	República das Filipinas
LION AIR, INCORPORATED	2009019	Desconhecido	República das Filipinas
MACRO ASIA AIR TAXI SERVICES	4AN9800035	Desconhecido	República das Filipinas
MINDANAO RAINBOW AGRICULTURAL DEVELOPMENT SERVICES	2009016	Desconhecido	República das Filipinas
MISIBIS AVIATION & DEVELOPMENT CORP	2010020	Desconhecido	República das Filipinas
OMNI AVIATION CORP.	4AN2002002	Desconhecido	República das Filipinas
PACIFIC EAST ASIA CARGO AIRLINES, INC.	4AS9800006	Desconhecido	República das Filipinas
PACIFIC AIRWAYS CORPORATION	Desconhecido	Desconhecido	República das Filipinas
PACIFIC ALLIANCE CORPORATION	Desconhecido	Desconhecido	República das Filipinas
PHILIPPINE AIRLINES	2009001	Desconhecido	República das Filipinas
PHILIPPINE AGRICULTURAL AVIATION CORP.	4AN9800015	Desconhecido	República das Filipinas
ROYAL AIR CHARTER SERVICES INC.	4AN2003003	Desconhecido	República das Filipinas
ROYAL STAR AVIATION, INC.	4AN9800029	Desconhecido	República das Filipinas
SOUTH EAST ASIA INC.	2009004	Desconhecido	República das Filipinas
SOUTHSTAR AVIATION COMPANY, INC.	4AN9800037	Desconhecido	República das Filipinas
SPIRIT OF MANILA AIRLINES CORPORATION	2009008	Desconhecido	República das Filipinas
SUBIC INTERNATIONAL AIR CHARTER	4AN9900010	Desconhecido	República das Filipinas

Nome da pessoa 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 ICAO que designa a companhia aérea	Estado do operador
SUBIC SEAPLANE, INC.	4AN2000002	Desconhecido	República das Filipinas
TOPFLITE AIRWAYS, INC.	Desconhecido	Desconhecido	República das Filipinas
TRANSGLOBAL AIRWAYS CORPORATION	2009007	Desconhecido	República das Filipinas
WORLD AVIATION, CORP.	Desconhecido	Desconhecido	República das Filipinas
WCC AVIATION COMPANY	2009015	Desconhecido	República das Filipinas
YOKOTA AVIATION, INC.	Desconhecido	Desconhecido	República das Filipinas
ZENITH AIR, INC.	2009012	Desconhecido	República das Filipinas
ZEST AIRWAYS INCORPORATED	2009003	Desconhecido	República das Filipinas
Todas as transportadoras aéreas certificadas pelas autoridades de São Tomé e Príncipe responsáveis pela supervisão regulamentar, incluindo:	—	—	São Tomé e Príncipe
AFRICA CONNECTION	10/AOC/2008	Desconhecido	São Tomé e Príncipe
BRITISH GULF INTERNATIONAL COMPANY LTD	01/AOC/2007	BGI	São Tomé e Príncipe
EXECUTIVE JET SERVICES	03/AOC/2006	EJZ	São Tomé e Príncipe
GLOBAL AVIATION OPERATION	04/AOC/2006	Desconhecido	São Tomé e Príncipe
GOLIAF AIR	05/AOC/2001	GLE	São Tomé e Príncipe
ISLAND OIL EXPLORATION	01/AOC/2008	Desconhecido	São Tomé e Príncipe
STP AIRWAYS	03/AOC/2006	STP	São Tomé e Príncipe
TRANSAFRIK INTERNATIONAL LTD	02/AOC/2002	TFK	São Tomé e Príncipe
TRANSCARG	01/AOC/2009	Desconhecido	São Tomé e Príncipe
TRANSLIZ AVIATION (TMS)	02/AOC/2007	TMS	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			República do Sudão
SUDAN AIRWAYS	Desconhecido		República do Sudão
SUN AIR COMPANY	Desconhecido		República do Sudão

Nome da pessoa 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 ICAO que designa a companhia aérea	Estado do operador
MARSLAND COMPANY	Desconhecido		República do Sudão
ATTICO AIRLINES	Desconhecido		República do Sudão
FOURTY EIGHT AVIATION	Desconhecido		República do Sudão
SUDANESE STATES AVIATION COMPANY	Desconhecido		República do Sudão
ALMAJARA AVIATION	Desconhecido		República do Sudão
BADER AIRLINES	Desconhecido		República do Sudão
ALFA AIRLINES	Desconhecido		República do Sudão
AZZA TRANSPORT COMPANY	Desconhecido		República do Sudão
GREEN FLAG AVIATION	Desconhecido		República do Sudão
ALMAJAL AVIATION SERVICE	Desconhecido		República do Sudão
Todas as transportadoras aéreas certificadas pelas autoridades da Suazilândia responsáveis pela supervisão regulamentar, incluindo:	—	—	Suazilândia
SWAZILAND AIRLINK	Desconhecido	SZL	Suazilândia
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 OBJECTO DE RESTRIÇÕES DE OPERAÇÃO NA UE [1]

Nome da pessoa jurídica da transportadora aérea, conforme consta do seu COA (e sua designação comercial, caso seja diferente)	Número do certificado de operador aéreo (COA)	Número ICAO que designa a companhia aérea	Estado do operador	Tipo de aeronave objecto de restrições	Matrícula(s) e, quando disponível, número(s) de série da construção	Estado de matrícula
AIR KORYO	GAC-AOC/KOR-01		DPRK	Toda a frota, à excepção de: 2 aeronaves de tipo Tu- 204	Toda a frota, à excepção de: P-632, P-633	DPRK
AFRIJET [1]	002/MTAC/ANAC--G/DSA		República do Gabão	Toda a frota, à excepção de: 2 aeronaves de tipo Falcon 50; 2 aeronaves de tipo Falcon 900	Toda a frota, à excepção de: TR-LGV; TR-LGY; TR-AFJ; TR-AFR	República do Gabão
AIR ASTANA [2]	AK-0388-09	KZR	Cazaquistão	Toda a frota, à excepção de: 2 aeronaves de tipo B767; 4 aeronaves de tipo B757; 10 aeronaves de tipo A319/320/ /321; 5 aeronaves de tipo Fokker 50	Toda a frota, à excepção de: P4-KCA, P4-KCB; P4-EAS, P4-FAS, P4-GAS, P4-MAS; P4-NAS, P4-OAS, P4-PAS, P4-SAS, P4-TAS, P4-UAS, P4-VAS, P4-WAS, P4-YAS, P4-XAS; P4-HAS, P4-IAS, P4-JAS, P4-KAS, P4-LAS	Aruba (Reino dos Países Baixos)
AIR SERVICE COMORES	06-819/TA-15/ /DGACM	KMD	Comores	Toda a frota, à excepção de: LET 410 UVP	Toda a frota, à excepção de: D6-CAM (851336)	Comores
GABON AIRLINES [3]	001/MTAC/ANAC	GBK	República do Gabão	Toda a frota, à excepçãode: 1 aeronave de tipo Boeing B-767--200	Toda a frota, à excepção de: TR-LHP	República do Gabão
IRAN AIR [4]	FS100	IRA	República Islâmica do Irão	Toda a frota, à excepção de: 14 aeronaves de tipo A300, 8 aeronaves de tipo A310, 1 aeronaveB737	Toda a frota, à excepção 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	República Islâmica do Irão

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

Nome da pessoa jurídica da transportadora aérea, conforme consta do seu COA (e sua designação comercial, caso seja diferente)	Número do certificado de operador aéreo (COA)	Número ICAO que designa a companhia aérea	Estado do operador	Tipo de aeronave objecto de restrições	Matrícula(s) e, quando disponível, número(s) de série da construção	Estado de matrícula
					EP-IBZ EP-ICE EP-ICF EP-IBK EP-IBL EP-IBP EP-IBQ EP-AGA	
NOUVELLE AIR AFFAIRES GABON (SN2AG)	003/MTAC/ANAC--G/DSA	NVS	República do Gabão	Toda a frota, à excepção de: 1 aeronave de tipo Challenger CL601; 1 aeronave de tipo HS--125-800	Toda a frota, à excepção de: TR-AAG, ZS-AFG	República do Gabão; República da África do Sul
TAAG – LINHAS AÉRAS DE ANGOLA	001	DTA	República de Angola	Toda a frota, à excepção de: 3 aeronaves de tipo Boeing B--777 e 4 aeronaves de tipo Boeing B-737--700	Toda a frota, à excepção de: D2-TED, D2-TEE, D2-TEF, D2-TBF, D2, TBG, D2-TBH, D2-TBJ	República de Angola
UKRAINIAN MEDITERRANEAN	164	UKM	Ucrânia	Toda a frota, à excepção de uma aeronave de tipo MD-83	Toda a frota, à excepção de: UR-CFF	Ucrânia

(1) A Afrijet apenas está autorizada a utilizar as aeronaves especificamente mencionadas para as suas operações correntes na União Europeia.
(2) A Air Astana apenas está autorizada a utilizar as aeronaves especificamente mencionadas para as suas operações correntes na União Europeia.
(3) A Gabon Airlines apenas está autorizada a utilizar as aeronaves especificamente mencionadas para as suas operações correntes na União Europeia.
(4) A Iran Air está autorizada a operar com destino à União Europeia utilizando as aeronaves especificamente mencionadas, nas condições previstas no considerando 70 do presente regulamento.