REGULAMENTO (CE) N.º 474/2006 DA COMISSÃO

de 22 de Março de 2006

que estabelece a lista das transportadoras aéreas comunitárias que são objecto de uma proibição de operação na Comunidade, prevista no Capítulo II do Regulamento (CE) n.º 2111/2005 do Parlamento Europeu e do Conselho

(Texto relevante para efeitos do EEE)

A COMISSÃO DAS COMUNIDADES EUROPEIAS,

Tendo em conta o Tratado que institui a Comunidade 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], nomeadamente o seu artigo 3.º,

Considerando o seguinte:

(1) O Capítulo II do Regulamento (CE) n.º 2111/2005 (a seguir designado «o Regulamento de base») define procedimentos para o estabelecimento da lista comunitária de transportadoras aéreas que são objecto de uma proibição de operação na Comunidade, assim como procedimentos que permitem aos Estados-Membros adoptar, em determinadas circunstâncias, medidas de carácter excepcional que impõem proibições de operação nos respectivos territórios.

(2) Em conformidade com o n.º 3 do artigo 3.º do Regulamento de base, os Estados-Membros comunicaram à Comissão a identidade das transportadoras que são objecto de uma proibição de operação nos respectivos territórios, assim como as razões que conduziram à adopção de tais proibições e outras informações eventualmente pertinentes.

(3) A Comissão informou todas as transportadoras aéreas em causa, quer directamente, quer, quando tal não foi possível, através das autoridades responsáveis pela sua fiscalização regulamentar, indicando os factos e as considerações essenciais que estariam na base de uma decisão de lhes impor uma proibição de operação na Comunidade.

(4) Em conformidade com o artigo 7.º do Regulamento de base, a Comissão deu oportunidade às transportadoras aéreas em causa de consultarem os documentos fornecidos pelos Estados-Membros, de apresentarem, por escrito, os seus comentários e de fazerem uma apresentação oral à Comissão no prazo de 10 dias úteis, assim como ao Comité da Segurança Aérea [2].

(5) Os critérios comuns para se considerar uma proibição de operação por razões de segurança a nível comunitário estão definidos no Anexo do Regulamento de base.

Air Bangladesh

(6) Comprovou-se a existência de deficiências de segurança graves na companhia Air Bangladesh no que respeita a certas aeronaves da sua frota. Estas deficiências foram identificadas no decurso de inspecções na plataforma de estacionamento efectuadas pela Alemanha no âmbito do programa SAFA [3].

(7) A Air Bangladesh não respondeu adequadamente nem a tempo a um inquérito da autoridade alemã da aviação civil sobre os aspectos de segurança da sua operação, mostrando falta de transparência ou de comunicação, demonstradas pela ausência de resposta à correspondência enviada por este Estado-Membro. Até à data a Alemanha não teve oportunidade de verificar se foram corrigidas as deficiências de segurança.

(8) As autoridades do Bangladesh responsáveis pela fiscalização regulamentar da Air Bangladesh não efectuaram uma fiscalização adequada de uma determinada aeronave utilizada por esta transportadora de acordo com as obrigações que lhes incumbem por força da Convenção de Chicago.

(9) Por conseguinte, com base nos critérios comuns, considera-se que a Air Bangladesh deveria ser sujeita a severas restrições operacionais e incluída no Anexo B.

Air Koryo

(10) Comprovou-se a existência de deficiências de segurança graves na companhia Air Koryo. Tais deficiências foram identificadas pela França e Alemanha no decurso de inspecções efectuadas na plataforma de estacionamento no âmbito do programa SAFA [4].

[1] JO L 344 de 27.12.2005, p. 15.

[2] Criado pelo artigo 12.º do 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 (JO L 373 de 31.12.1991, p. 4).

[3] LBA-D-2005-0003
LBA-D-2005-0004
LBA-D-2005-0004

[4] DGAC/F 2000-210
Não existe referência para a outra inspecção SAFA efectuada pela Alemanha.

(11) A persistência das deficiências anteriormente comunicadas pela França foi comprovada no decurso de outras inspecções efectuadas a uma aeronave da Air Koryo na plataforma de estacionamento no âmbito do programa SAFA ([5]).

(12) Informações fundamentadas e relacionadas com incidentes graves comunicadas pela França apontam para a existência de deficiências de segurança sistémicas latentes na Air Koryo.

(13) A Air Koryo demonstrou falta de capacidade para corrigir essas deficiências de segurança.

(14) A Air Koryo não respondeu adequadamente nem a tempo a um inquérito da autoridade francesa da aviação civil sobre os aspectos de segurança da sua operação, revelando falta de transparência ou de comunicação, demonstradas pela ausência de resposta a um pedido apresentado por este Estado-Membro.

(15) O plano de medidas correctivas apresentado pela Air Koryo em resposta ao pedido da França não foi adequado nem suficiente para corrigir as graves deficiências de segurança identificadas.

(16) As autoridades da República Popular Democrática da Coreia responsáveis pela fiscalização regulamentar da Air Koryo não efectuaram uma fiscalização adequada desta transportadora de acordo com as obrigações que lhes incumbem por força da Convenção de Chicago.

(17) Por conseguinte, com base nos critérios comuns, considera-se que a Air Koryo não cumpre as normas de segurança relevantes.

Ariana Afghan Airlines

(18) Comprovou-se a existência de deficiências de segurança graves em algumas aeronaves operadas pela companhia Ariana Afghan Airlines. Tais deficiências foram identificadas pela Alemanha no decurso de inspecções efectuadas na plataforma de estacionamento no âmbito do programa SAFA ([6]).

(19) A Ariana Afghan Airlines demonstrou falta de capacidade para corrigir estas deficiências de segurança.

(20) A Ariana Afghan Airlines não respondeu adequadamente nem a tempo a um inquérito da autoridade alemã da aviação civil sobre os aspectos de segurança da sua operação, revelando falta de comunicação, como demonstrado pela ausência de resposta à correspondência enviada por este Estado-Membro.

(21) As autoridades competentes do Afeganistão nas quais a aeronave utilizada pela Ariana Afghan Airlines se encontra registada não efectuaram uma fiscalização adequada da aeronave utilizada pela transportadora de acordo com as obrigações que lhes incumbem por força da Convenção de Chicago.

(22) Por conseguinte, com base nos critérios comuns, considera-se que a Ariana Afghan não cumpre as normas de segurança relevantes para todas as aeronaves que explora, com excepção da A310 com o número de registo F-GYYY, que está registada em França e sujeita à fiscalização das autoridades francesas.

BGB Air

(23) Comprovou-se a existência de deficiências graves de segurança na companhia BGB Air. Tais deficiências foram identificadas pela Itália no decurso de inspecções efectuadas na plataforma de estacionamento no âmbito do programa SAFA ([7]).

(24) A BGB Air demonstrou falta de capacidade ou de vontade para corrigir as deficiências de segurança detectadas, como prova uma auto-avaliação apresentada por referência às normas da ICAO com base na *Foreign Operator Check List* fornecida pela Itália, auto-avaliação que provou estar em contradição com as constatações das inspecções SAFA posteriores.

(25) A BGB Air não respondeu adequadamente a um inquérito da autoridade da aviação civil italiana sobre os aspectos de segurança da sua operação, revelando falta de transparência ou de comunicação, como demonstrado pela ausência de resposta à correspondência enviada por este Estado-Membro.

(26) Não há provas de que a BGB Air tenha aplicado, em resposta ao pedido da Itália, um plano adequado de medidas destinadas a corrigir as graves deficiências de segurança detectadas.

(27) As autoridades do Cazaquistão responsáveis pela fiscalização regulamentar da BGB Air não cooperaram plenamente com a autoridade italiana da aviação civil quando esta manifestou preocupação quanto à segurança de operação da BGB Air, certificada naquele país, como demonstra a ausência de resposta à correspondência enviada por este Estado-Membro.

(28) Por conseguinte, com base nos critérios comuns, considera-se que a BGB Air não cumpre as normas de segurança relevantes.

([5]) DGAC/F-2000-895
([6]) LBA-D-2004-269
LBA-D-2004-341
LBA-D-2004-374
LBA-D-2004-597
([7]) ENAC-IT-2005-237

Buraq Air

(29) Comprovou-se a existência de deficiências graves de segurança na companhia Buraq Air no que respeita às suas operações de carga. Tais deficiências foram identificadas pela Suécia e pelos Países Baixos no decurso de inspecções efectuadas na plataforma de estacionamento no âmbito do programa SAFA ([8]).

(30) A Buraq Air não respondeu adequadamente nem a tempo a um inquérito da autoridade alemã da aviação civil sobre os aspectos de segurança das suas operações de carga, revelando falta de transparência ou de comunicação, como demonstra a ausência de resposta à correspondência enviada pelo Estado-Membro.

(31) As autoridades líbias responsáveis pela fiscalização regulamentar da Buraq Air não efectuaram uma fiscalização adequada das operações de carga desta transportadora de acordo com as obrigações que lhes incumbem por força da Convenção de Chicago.

(32) Por conseguinte, com base nos critérios comuns, considera-se que a Buraq Air deveria ser sujeita a severas restrições operacionais e incluída no Anexo B.

Air Service Comores

(33) Comprovou-se a existência de deficiências de segurança graves na companhia Air Service Comores. Tais deficiências foram identificadas por um Estado-Membro, a França, no decurso de uma inspecção efectuada na plataforma de estacionamento no âmbito do programa SAFA ([9]).

(34) Não há provas de que a Comores Air Service tenha aplicado, em resposta ao pedido da França, um plano adequado de medidas destinadas a corrigir as graves deficiências de segurança identificadas.

(35) As autoridades responsáveis pela fiscalização regulamentar da Air Service Comores mostraram falta de capacidade para corrigir as deficiências de segurança detectadas.

(36) As autoridades das Comores responsáveis pela fiscalização regulamentar não cooperaram plenamente e no devido momento com a autoridade francesa da aviação civil quando esta lhes transmitiu as suas reservas quanto à segurança de operação de uma companhia licenciada ou certificada nesse Estado.

(37) Por conseguinte, com base nos critérios comuns, considera-se que a Air Service Comores não cumpre as normas de segurança relevantes.

([8]) CAA-N-2004-35
LFV-S-2004-2004-52
FOCA-2005-3
CAA-NL-2005-47

([9]) DGAC/F-2005-1222

GST Aero Air Company

(38) Comprovou-se a existência de deficiências de segurança graves na GST Aero Air Company. Tais deficiências foram identificadas pela Itália no decurso de inspecções efectuadas na plataforma de estacionamento no âmbito do programa SAFA ([10]).

(39) A GST Aero Air Company demonstrou falta de capacidade ou de vontade para corrigir as deficiências de segurança.

(40) A GST Aero Air Company não respondeu adequadamente nem a tempo a um inquérito da autoridade italiana da aviação civil sobre os aspectos de segurança da sua operação, revelando falta de transparência ou de comunicação, demonstradas pela ausência de resposta à correspondência enviada por este Estado-Membro.

(41) Não há provas de que a GST Aero Air Company tenha aplicado, em resposta ao pedido da Itália, um plano adequado de medidas destinadas a corrigir as graves deficiências de segurança identificadas.

(42) As autoridades do Cazaquistão responsáveis pela fiscalização regulamentar da GST Aero Air Company não cooperaram plenamente com a autoridade italiana da aviação civil quando esta lhes transmitiu as suas reservas quanto à segurança de operação de uma companhia licenciada ou certificada nesse Estado, como demonstrado pela ausência de resposta à correspondência enviada pela Itália.

(43) Por conseguinte, com base nos critérios comuns, considera-se que a GST Aero Air Company não cumpre as normas de segurança relevantes.

Phoenix Aviation

(44) As autoridades responsáveis pela fiscalização regulamentar do Quirguizistão mostraram capacidade insuficiente para aplicar e fazer cumprir as normas de segurança relevantes no que respeita à Phoenix Aviation. Embora o certificado de operador aéreo da Phoenix Aviation tenha sido emitido pelo Quirguizistão, existem provas de que a companhia tem o seu principal centro de actividades nos Emiratos Árabes Unidos, contrariamente ao exigido pelo Anexo 6 da Convenção de Chicago. O *National Transportation Safety Board's Factual Report* ([11]) dos EUA sobre um acidente com o voo 904 da Kam Air, que era operado pela Phoenix Aviation, afirma que a Phoenix Aviation tem sede nos Emiratos Árabes Unidos.

([10]) ENAC-IT-2005-170
ENAC-IT-2005-370

([11]) Factual Aviation Report, USA-National Transportation Safety Board, 2.3.2005, (NTSB ID: DCA05RA033).

(45) Por conseguinte, com base nos critérios comuns, considera-se que a Phoenix Aviation não cumpre as normas de segurança relevantes.

Phuket Airlines

(46) Comprovou-se a existência de deficiências de segurança graves na companhia Phuket Airlines. Tais deficiências foram identificadas por dois Estados-Membros, o Reino Unido e os Países Baixos, no decurso de inspecções efectuadas na plataforma de estacionamento no âmbito do programa SAFA ([12]).

(47) A Phuket Airlines demonstrou falta de capacidade para corrigir a tempo e de forma adequada as deficiências de segurança identificadas.

(48) As autoridades da Tailândia responsáveis pela fiscalização regulamentar não cooperaram plenamente com as autoridades da aviação civil dos Países Baixos quando estas lhes transmitiram as suas reservas quanto à segurança de operação da Phuket Airlines, certificada na Tailândia, como demonstrado pela ausência de respostas pertinentes à correspondência enviada por aquele Estado-Membro.

(49) Por conseguinte, com base nos critérios comuns, considera-se que a Phuket Airlines não cumpre as normas de segurança relevantes.

Reem Air

(50) Comprovou-se a existência de deficiências graves de segurança na companhia Reem Air. Tais deficiências foram inicialmente identificadas pelos Países Baixos no decurso de inspecções efectuadas na plataforma de estacionamento no âmbito do programa SAFA ([13]).

(51) A persistência da incapacidade da Reem Air para corrigir as deficiências foi confirmada pelos Países Baixos em inspecções posteriores efectuadas na plataforma de estacionamento no âmbito do programa SAFA ([14]).

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

([13]) CAA-NL-2005-119
CAA-NL-2005-122
CAA-NL-2005-128
CAA-NL-2005-171
CAA-NL-2005-176
CAA-NL-2005-177
CAA-NL-2005-191
CAA-NL-2005-195
CAA-NL-2005-196

([14]) CAA-NL-2005-230
CAA-NL-2005-234
CAA-NL-2005-235

(52) A Reem Air demonstrou falta de capacidade ou de vontade para corrigir as deficiências detectadas.

(53) A Reem Air não respondeu adequadamente nem a tempo a um inquérito da autoridade da aviação civil dos Países Baixos sobre os aspectos de segurança da sua operação, revelando falta de transparência ou de comunicação, demonstradas pela ausência de resposta à correspondência enviada pelo Estado-Membro.

(54) Não há provas de que a Reem Air tenha apresentado, em resposta ao pedido dos Países Baixos, um plano adequado de medidas destinadas a corrigir as graves deficiências de segurança identificadas.

(55) As autoridades do Quirguizistão responsáveis pela fiscalização regulamentar da Reem Air não efectuaram uma fiscalização adequada desta transportadora de acordo com as obrigações que lhes incumbem por força da Convenção de Chicago, como demonstrado pela persistência de deficiências graves de segurança. Além disso, as informações prestadas à Comissão pela Reem Air na audiência concedida a esta companhia revelam que, embora o certificado de operador aéreo da Reem Air tenha sido emitido pelo Quirguizistão, esta companhia tem o seu principal centro de actividades nos Emiratos Árabes Unidos, contrariamente ao exigido pelo Anexo 6 da Convenção de Chicago.

(56) Por conseguinte, com base nos critérios comuns, considera-se que a Reem Air não cumpre as normas de segurança relevantes.

Silverback Cargo Freighters

(57) Comprovou-se a existência de deficiências de segurança graves na companhia Silverback Cargo Freighters. Tais deficiências foram identificadas pela Bélgica no decurso de uma inspecção efectuada na plataforma de estacionamento no âmbito do programa SAFA ([15]).

(58) A Silverback Cargo Freighters, que assegura igualmente a manutenção (controlos A&B) das suas próprias aeronaves, não respondeu adequadamente a um inquérito da autoridade da aviação civil belga sobre os aspectos de segurança da sua operação, mostrando falta de transparência ou de comunicação, demonstradas pela ausência de resposta pertinente aos pedidos formulados por este Estado-Membro.

(59) Por conseguinte, com base nos critérios comuns, considera-se que a Silverback Cargo Freighters não cumpre as normas de segurança relevantes.

([15]) BCAA-2005-36

Transportadoras aéreas da República Democrática do Congo

(60) Apesar dos seus esforços, as autoridades responsáveis pela aviação civil da República Democrática do Congo (RDC) encontram dificuldades persistentes em aplicar e fazer cumprir as normas de segurança relevantes, como demonstrado pelo relatório sucinto da auditoria ICAO-USOAP da Direcção da Aviação Civil da República Democrática do Congo (Kinshasa, 11-18 de Junho de 2001). Em especial, não existe actualmente nenhum sistema de certificação dos operadores aéreos.

(61) Consequentemente, as autoridades da RDC responsáveis pela fiscalização regulamentar revelaram falta de capacidade para efectuar uma adequada fiscalização da segurança.

(62) É imposta à Central Air Express uma proibição de operação devido a deficiências comprovadas no que respeita às normas de segurança internacionais e à sua falta de cooperação com um Estado-Membro.

(63) A Bélgica [16] e a Hewa Bora Airways (HBA) forneceram informações que mostram que, no caso da HBA, as deficiências observadas no passado pelas autoridades belgas foram corrigidas de forma significativa no que respeita a determinadas aeronaves. A Bélgica informou também a Comissão da sua intenção de efectuar inspecções sistemáticas da HBA na plataforma de estacionamento. Neste contexto, considera-se que esta transportadora aérea deveria ser autorizada a prosseguir as suas actuais operações.

(64) Por conseguinte, com base nos critérios comuns, considera-se que todas as transportadoras aéreas certificadas na República Democrática do Congo (RDC) deveriam ser incluídas no Anexo A, com excepção da Hewa Bora Airways (HBA) que deveria ser incluída no Anexo B.

Transportadoras aéreas da Guiné Equatorial

(65) As autoridades da Guiné Equatorial responsáveis pela fiscalização regulamentar não cooperaram plenamente com a autoridade da aviação civil do Reino Unido quando esta lhes transmitiu as suas reservas quanto à segurança de operação das transportadoras licenciadas ou certificadas naquele país. O Reino Unido escreveu ao Director-Geral da Aviação Civil da Guiné Equatorial em 27 de Março de 2002 [17] pedindo esclarecimentos sobre os seguintes pontos:

— o aumento significativo do número de aeronaves registadas na Guiné Equatorial e a eventualidade de o *Aircraft Registration Bureau* (ARB) ou um organismo similar estar a gerir o registo;

— o facto de algumas operadoras detentoras de um certificado de operador aéreo (AOC) emitido pela Guiné Equatorial não terem o principal local de actividade na Guiné Equatorial.

A carta também avisava o Director-Geral da Aviação Civil que o Reino Unido não poderia permitir a continuação das operações comerciais para o seu território por companhias aéreas da Guiné Equatorial até que as autoridades britânicas dispusessem de elementos que lhes garantissem que estas companhias estavam a ser devidamente fiscalizadas. A Guiné Equatorial não respondeu a esta carta.

(66) As autoridades da Guiné Equatorial responsáveis pela fiscalização regulamentar revelaram capacidade insuficiente para aplicar e fazer cumprir as normas de segurança relevantes, como demonstrado, nomeadamente, pelas auditorias e planos de medidas correctivas a elas associados estabelecidos no âmbito do programa *Universal Safety Oversight Audit Programme* (programa universal de avaliação da fiscalização da segurança) da ICAO. Esta auditoria USOAP da Guiné Equatorial realizou-se em Maio de 2001 e, segundo o respectivo relatório [18] a Direcção-Geral da Aviação Civil da Guiné Equatorial não tinha, à data da auditoria, capacidade para efectuar uma fiscalização adequada das companhias aéreas sob a sua responsabilidade nem para garantir que operariam de acordo com as normas da ICAO. Eis algumas das conclusões da auditoria:

— inexistência de uma organização capaz de exercer actividades de fiscalização da segurança, nomeadamente falta de pessoal especializado nos domínios do licenciamento, das operações das aeronaves ou da aeronavegabilidade;

— incapacidade para identificar o número de aeronaves inscritas no registo ou o número de certificados de aeronavegabilidade válidos emitidos;

— inexistência de um sistema estruturado para a certificação e a supervisão dos operadores aéreos;

— não adopção de regulamentação sobre operações aeronáuticas;

— não vigilância dos operadores autorizados;

— não implementação de um sistema que cumpra os deveres básicos de uma agência de inspecção da aeronavegabilidade.

[16] Inspecção SAFA efectuada na plataforma de estacionamento pelas autoridades belgas em 11 de Março de 2006 em Bruxelas.

[17] Correspondência entre o Ministério dos Transportes do Reino Unido e a Direcção da Aviação Civil da Guiné Equatorial sobre o registo de aeronaves da Guiné Equatorial (27 de Março de 2002).

[18] Relatório sucinto da auditoria ICAO-USOAP da Direcção da Aviação Civil da Guiné Equatorial (Malabo, 14-18 de Maio de 2001).

Além disso, a Direcção-Geral da Aviação Civil da Guiné Equatorial não apresentou à ICAO, até à data, um plano de medidas de resposta às conclusões da auditoria ([19]), pelo que não se efectuou uma vistoria pós-auditoria.

(67) As autoridades da Guiné Equatorial responsáveis pela fiscalização regulamentar mostraram capacidade insuficiente para aplicar e fazer cumprir as normas de segurança pertinentes de acordo com as obrigações que lhes incumbem por força da Convenção de Chicago. Com efeito, algumas companhias detentoras de um certificado de operador aéreo (AOC) emitido pela Guiné Equatorial não tinham o seu principal local de actividade na Guiné Equatorial, contrariamente ao exigido pelo Anexo 6 da Convenção de Chicago ([20]).

(68) As autoridades da Guiné Equatorial responsáveis pela fiscalização regulamentar mostraram falta de capacidade para efectuar uma adequada fiscalização da segurança das seguintes transportadoras aéreas: Air Consul SA, Avirex Guinée Equatoriale, COAGE — Compania Aerea de Guinea Equatorial, Ecuato Guineana de Aviación, Ecuatorial Cargo, GEASA — Guinea Ecuatorial Airlines SA, GETRA — Guinea Ecuatorial de Transportes Aéreos, Jetline Inc., King Transavia Cargo, Prompt Air GE SA, UTAGE — Unión de Transporte Aéreo de Guinea Ecuatorial.

(69) Por conseguinte, com base nos critérios comuns, considera-se que todas as transportadoras aéreas certificadas na Guiné Equatorial devem ser sujeitas a uma proibição de operação e incluídas no Anexo A.

Transportadoras aéreas da Libéria

(70) Comprovou-se a existência de deficiências graves de segurança na companhia International Air Services, certificada na Libéria. Tais deficiências foram identificadas pela França no decurso de inspecções efectuadas na plataforma de estacionamento no âmbito do programa SAFA ([21]).

(71) As autoridades da Libéria responsáveis pela fiscalização regulamentar não cooperaram plenamente com a autoridade da aviação civil do Reino Unido depois de terem sido informadas das graves deficiências de segurança identificadas no decurso da inspecção de uma aeronave registada na Libéria, efectuada na plataforma de estacionamento pela autoridade da aviação civil do Reino Unido em 5 de Março de 1996 ([22]). As reservas em relação à segurança das operações das transportadoras licenciadas ou certificadas na Libéria acentuaram-se rapidamente quando, em 12 de Março de 1996, a DCA da Libéria foi avisada pela DCAA do Reino Unido de que todos os pedidos de licenças de aeronaves registadas na Libéria para operarem serviços comerciais para aquele país seriam recusados até as autoridades liberianas demonstrarem a existência de um sistema regulamentar eficaz que garanta a aeronavegabilidade das aeronaves inscritas no registo da Libéria. As autoridades liberianas não deram qualquer resposta. As autoridades da Libéria também não cooperaram plenamente com a autoridade da aviação civil francesa, não dando qualquer resposta quando a França lhes transmitiu as suas reservas quanto à segurança de operação de uma transportadora licenciada ou certificada na Libéria.

(72) As autoridades da Libéria responsáveis pela fiscalização regulamentar mostraram capacidade insuficiente para aplicar e fazer cumprir as normas de segurança relevantes. O próprio Governo da Libéria admitiu em 1996 ([23]) ser incapaz de assegurar o controlo regulamentar sobre as aeronaves registadas na Libéria devido ao conflito civil existente. Apesar do Acordo Geral de Paz assinado em 2003 e de as Nações Unidas e o Governo de Transição Nacional da Libéria estarem a pôr em prática lentamente medidas destinadas a aumentar a segurança, é pouco provável que a capacidade do Governo para regular o seu registo tenha melhorado desde 1996. A ICAO ainda não efectuou uma auditoria USOAP à Libéria devido à situação de insegurança.

(73) As autoridades responsáveis pela fiscalização regulamentar mostraram falta de capacidade para efectuar uma fiscalização adequada da segurança das seguintes transportadoras aéreas: International Air Services Inc., Satgur Air Transport Corp., Weasua Air Transport Co. Ltd.

(74) Por conseguinte, com base nos critérios comuns, considera-se que todas as transportadoras aéreas certificadas na Libéria deveriam ser sujeitas a uma proibição de operação e incluídas no Anexo A.

Transportadoras aéreas da Serra Leoa

(75) Comprovou-se a existência de deficiências graves de segurança na Air Universal Ltd. Tais deficiências foram identificadas pela Suécia no decurso de inspecções efectuadas na plataforma de estacionamento no âmbito do programa SAFA ([24]).

([19]) Documento de trabalho do Conselho ICAO C-WP/12471.
([20]) Correspondência entre o Ministério dos Transportes do Reino Unido e a CEAC sobre a questão da documentação das aeronaves por companhias não aprovadas (6 de Agosto de 2003).
([21]) DGAC/F-2004 n.os 315, 316
([22]) UK-CAA Regulation Group — Aircraft Survey Report, 5 March 1996 (Office code: 223).
([23]) Correspondência entre o Ministério dos Transportes da Libéria e a DGCA do Reino Unido sobre a incapacidade, devido ao conflito liberiano, para manter o controlo regulamentar sobre as aeronaves registadas na Libéria, 28 de Agosto de 1996.
([24]) LFV-S-04-0037

(76) As autoridades da Serra Leoa responsáveis pela fiscalização regulamentar não cooperaram plenamente com a autoridade da aviação civil da Suécia quando esta lhes transmitiu as suas reservas quanto à segurança de operação da Air Universal Ltd., companhia certificada na Serra Leoa, como demonstra a ausência de resposta à correspondência enviada por este Estado-Membro.

(77) A licença de operação ou autorização técnica de qualquer transportadora sujeita à fiscalização da Serra Leoa já fora anteriormente recusada ou revogada pelo Reino Unido.

(78) Embora o certificado de operador aéreo da Air Universal Ltd. tenha sido emitido pela Serra Leoa, existem provas de que a companhia aérea tem actualmente o seu principal local de actividade na Jordânia, contrariamente ao exigido pelo Anexo 6 da Convenção de Chicago.

(79) As autoridades da Serra Leoa responsáveis pela fiscalização regulamentar da Air Universal Ltd. não efectuaram uma fiscalização adequada desta transportadora de acordo com as obrigações que lhes incumbem por força da Convenção de Chicago.

(80) Por conseguinte, com base nos critérios comuns, considera-se que a Air Universal Ltd. não cumpre as normas de segurança relevantes.

(81) Comprovou-se a existência de deficiências de segurança graves em transportadoras aéreas certificadas na Serra Leoa. Tais deficiências foram identificadas por três Estados-Membros, o Reino Unido, Malta e Suécia, no decurso de inspecções efectuadas na plataforma de estacionamento no âmbito do programa SAFA ([25]).

(82) As autoridades da Serra Leoa responsáveis pela fiscalização regulamentar não cooperaram plenamente com as autoridades responsáveis pela aviação civil da Suécia e de Malta quando estas lhes transmitiram as suas reservas quanto à segurança de operação da Air Universal Ltd., companhia certificada na Serra Leoa, como demonstra a ausência de resposta à correspondência enviada por estes Estados-Membros.

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

(83) As autoridades da Serra Leoa responsáveis pela fiscalização regulamentar mostraram capacidade insuficiente para aplicar e fazer cumprir as normas de segurança relevantes de acordo com as obrigações que lhes incumbem por força da Convenção de Chicago. A Serra Leoa não dispõe de um sistema adequado de controlo dos seus operadores ou aeronaves, nem tem capacidade técnica ou recursos para realizar tal tarefa. Alguns detentores de certificado de operador aéreo (AOC) emitido pela Serra Leoa não têm o seu principal local de actividade na Serra Leoa, contrariamente ao exigido pelo Anexo 6 da Convenção de Chicago.

(84) A autoridade da aviação civil da Serra Leoa contratou uma companhia privada, a International Aviation Surveyors (IAS), para exercer certas actividades de fiscalização em seu nome. No entanto, as disposições acordadas entre as duas partes num Memorando de Entendimento ([26]) não prevêem um sistema de fiscalização adequado para as aeronaves inscritas no registo da Serra Leoa. Nomeadamente:

— As aeronaves/companhias aéreas abrangidas pelo Memorando de Entendimento não têm a sua base na Serra Leoa e o pessoal da IAS não tem a sua base nem na Serra Leoa nem no país de base das companhias aéreas;

— A IAS parece não dispor de poderes de execução;

— A IAS assumiu a responsabilidade pelas inspecções de rotina às companhias aéreas abrangidas, mas o nível da actividade de inspecção não foi especificado;

— O Memorando de Entendimento deu à IAS uma relação contratual com as companhias aéreas abrangidas;

— O Memorando de Entendimento parece não ter contemplado devidamente a supervisão das operações de voo.

([26]) Memorando de Entendimento entre a Direcção da Aviação Civil da Serra Leoa e a empresa International Aviation Surveyors sobre a inspecção, vigilância e prestação de serviços de regulamentação a operadores aéreos extra-regionais (IAS/SL DCA MoA 201101).

(85) As autoridades responsáveis pela fiscalização regulamentar mostraram falta de capacidade para efectuar a fiscalização adequada da segurança das seguintes transportadoras aéreas: Aerolift Co. Ltd, Afrik Air Links, Air Leone Ltd, Air Rum Ltd, Air Salone, Ltd, Air Universal Ltd, Destiny Air Services Ltd, First Line Air (SL) Ltd, Heavylift Cargo, Paramount Airlines Ltd, Star Air Ltd, Teebah Airways, West Coast Airways Ltd.

(86) Por conseguinte, com base nos critérios comuns, considera-se que todas as transportadoras aéreas certificadas na Serra Leoa deveriam ser sujeitas a uma proibição de operação e incluídas no Anexo A.

Transportadoras aéreas da Suazilândia

(87) Comprovou-se a existência de deficiências de segurança graves na Jet Africa — uma transportadora aérea certificada na Suazilândia. Tais deficiências foram identificadas pelos Países Baixos no decurso de uma inspecção efectuada na plataforma de estacionamento no âmbito do programa SAFA ([27]).

(88) A Jet Africa não respondeu adequadamente a tempo a um inquérito da autoridade da aviação civil dos Países Baixos sobre os aspectos de segurança da sua operação, mostrando falta de transparência ou de comunicação, demonstradas pela ausência de resposta à correspondência enviada por este Estado-Membro.

(89) Não há provas de que a Jet Africa tenha apresentado, em resposta ao pedido dos Países Baixos, um plano de medidas destinadas a corrigir as graves deficiências de segurança identificadas.

(90) As autoridades da Suazilândia responsáveis pela fiscalização regulamentar mostraram capacidade insuficiente para aplicar e fazer cumprir as normas de segurança relevantes, como demonstra, nomeadamente, a auditoria USOAP, realizada em Março de 1999. Segundo as conclusões do relatório da auditoria ([28]) à data da sua realização a Suazilândia não tinha capacidade para exercer satisfatoriamente as suas responsabilidades de fiscalização da segurança no que respeita às suas companhias aéreas e ao registo das aeronaves. Foi também assinalado não ser possível determinar o número exacto de aeronaves inscritas no registo, dadas as más condições de manutenção do mesmo. A equipa de auditores também não conseguiu determinar o número concreto de licenças do pessoal emitidas pela DCA ainda válidas, uma vez que não se mantinham registos. Não teve lugar uma missão pós-auditoria USOAP, porque a Suazilândia não forneceu à ICAO informações sobre os progressos realizados na aplicação do plano de medidas destinadas a corrigir as deficiências mencionadas nas conclusões da auditoria.

([27]) CAA/NL-2004-98

([28]) Relatório sucinto da auditoria ICAO-USOAP da Direcção da Aviação Civil da Suazilândia, (Mbabane, 9-12 de Março de 1999).

(91) As autoridades responsáveis pela fiscalização regulamentar mostraram falta de capacidade para efectuar uma fiscalização adequada da segurança das seguintes transportadoras aéreas: Aero Africa (Pty) Ltd, African International Airways (Pty) Ltd, Airlink Suazilândia Ltd, Northeast Airlines (Pty) Ltd, Scan Air Charter Ltd, Swazi Express Airways, Jet Africa.

(92) Por conseguinte, com base nos critérios comuns, considera-se que todas as transportadoras aéreas certificadas na Suazilândia deveriam ser sujeitas a uma proibição de operação e incluídas no Anexo A.

Considerações de ordem geral sobre as transportadoras incluídas na lista

(93) Dado que tal não representaria risco para a segurança, todas as transportadoras aéreas acima mencionadas podem ser autorizadas a exercer direitos tráfego se utilizarem aeronaves fretadas com tripulação de uma transportadora aérea que não seja objecto de proibição de operação, desde que sejam respeitadas as normas de segurança relevantes.

(94) A lista comunitária deve ser actualizada regularmente e assim que tal seja exigido, a fim de ter em conta a evolução das condições de segurança das transportadoras aéreas em causa e com base em novas provas da adopção de medidas correctivas.

Transportadoras aéreas não incluídas na lista

(95) À luz das provas fornecidas pela Tuninter e pelas autoridades da Tunísia responsáveis pela sua fiscalização regulamentar, e tendo em conta a confirmação pela Itália, considera-se que existem provas fundamentadas de terem sido corrigidas por esta transportadora as deficiências de segurança observadas no decurso de duas inspecções no local efectuadas pelas autoridades italianas.

(96) Com base nas informações fornecidas pela Alemanha, considera-se que já não existem provas fundamentadas da falta de capacidade ou de vontade das autoridades do Tajiquistão responsáveis pela fiscalização regulamentar das transportadoras aéreas certificadas nesse Estado.

(97) Com base nas informações fornecidas pela Bélgica, segundo as quais as deficiências que levaram a impor uma proibição nacional à I.C.T.T.P.W. e à South Airlines foram totalmente corrigidas, considera-se que já não existem provas fundamentadas de deficiências de segurança graves e persistentes nestas transportadoras aéreas.

(98) Com base nas informações fornecidas pela Alemanha de que a aeronave específica que conduziu à imposição de uma restrição operacional à Atlant Soyuz já não faz parte da sua frota, considera-se que já não existem provas fundamentadas de deficiências de segurança graves e persistentes nesta transportadora aérea.

(99) Com base nas informações actualmente disponíveis, considera-se que não existem provas fundamentadas de deficiências de segurança graves e não corrigidas na Air Mauritanie. No entanto, é necessário que a capacidade das autoridades da Mauritânia responsáveis pela fiscalização regulamentar desta transportadora aérea continue a ser avaliada. Para tal, deve ser efectuada, no prazo de 2 meses, pela Comissão, assistida pelas autoridades de quaisquer Estados-Membros interessados, uma avaliação das autoridades da Mauritânia responsáveis pela fiscalização regulamentar desta transportadora aérea e das empresas sob a sua responsabilidade.

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

ADOPTOU O PRESENTE REGULAMENTO:

Artigo 1.º

Objecto

O presente regulamento estabelece a lista comunitária de transportadoras aéreas que são objecto de uma proibição de operação na Comunidade, prevista no Capítulo II do Regulamento de base.

Artigo 2.º

Proibições de operação

1. São proibidas na Comunidade todas as operações das transportadoras aéreas mencionadas no Anexo A.

2. São impostas na Comunidade restrições operacionais às transportadoras aéreas mencionadas no Anexo B. As restrições operacionais consistem na proibição de utilização de uma aeronave específica ou de tipos específicos de aeronaves mencionados no Anexo B.

Artigo 3.º

Execução

Os Estados-Membros informarão a Comissão das medidas tomadas em conformidade com o n.º 1 do artigo 3.º do Regulamento de base para fazerem cumprir, no seu território, as proibições de operação constantes da lista comunitária no que respeita às transportadoras aéreas que são objecto dessas proibições.

Artigo 4.º

Entrada em vigor

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 22 de Março de 2006.

Pela Comissão
Jacques BARROT
Vice-Presidente

ANEXO A

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

Nome da entidade jurídica da transportadora aérea como consta do seu AOC (e sua designação comercial, caso seja diferente)	Número do certificado de operador aéreo (AOC) ou número da licença de operação	Número ICAO que designa a companhia aérea	Estado do operador
Air Koryo	Desconhecido	KOR	República Popular Democrática da Coreia (DPRK)
Air Service Comores	Desconhecido	Desconhecido	Comores
Ariana Afghan Airlines [1]	009	AFG	Afeganistão
BGB Air	AK-0194-04	Desconhecido	Cazaquistão
GST Aero Air Company	AK 0203-04	BMK	Cazaquistão
Phoenix Aviation	02	PHG	Quirguizistão
Phuket Airlines	07/2544	VAP	Tailândia
Reem Air	07	REK	Quirguizistão
Silverback Cargo Freighters	Desconhecido	VRB	Ruanda
Todas as transportadoras aéreas certificadas pelas autoridades da República Democrática do Congo (RDC) responsáveis pela fiscalização regulamentar, incluindo	Desconhecido	Desconhecido	República Democrática do Congo (RDC)
Africa One	409/CAB/MIN/TC/017/2005	CFR	República Democrática do Congo (RDC)
AFRICAN COMPANY AIRLINES	409/CAB/MIN/TC/017/2005	Desconhecido	República Democrática do Congo (RDC)
AIGLE AVIATION	Assinatura ministerial	Desconhecido	República Democrática do Congo (RDC)
AIR BOYOMA	Assinatura ministerial	Desconhecido	República Democrática do Congo (RDC)
AIR KASAI	409/CAB/MIN/TC/010/2005	Desconhecido	República Democrática do Congo (RDC)
AIR NAVETTE	409/CAB/MIN/TC/015/2005	Desconhecido	República Democrática do Congo (RDC)
AIR TROPIQUES s.p.r.l.	409/CAB/MIN/TC/007/2005	Desconhecido	República Democrática do Congo (RDC)
ATO — Air Transport Office	Desconhecido	Desconhecido	República Democrática do Congo (RDC)
BLUE AIRLINES	409/CAB/MIN/TC/038/2005	BUL	República Democrática do Congo (RDC)
BUSINESS AVIATION s.p.r.l.	409/CAB/MIN/TC/012/2005	Desconhecido	República Democrática do Congo (RDC)

[1] As transportadoras aéreas enumeradas no Anexo A poderão ser autorizadas a exercer direitos de tráfego se utilizarem aeronaves fretadas com tripulação de uma transportadora aérea que não seja objecto de proibição de operação, desde que sejam respeitadas as normas de segurança relevantes.

Nome da entidade jurídica da transportadora aérea como consta do seu AOC (e sua designação comercial, caso seja diferente)	Número do certificado de operador aéreo (AOC) ou número da licença de operação	Número ICAO que designa a companhia aérea	Estado do operador
BUTEMBO AIRLINES	Assinatura ministerial	Desconhecido	República Democrática do Congo (RDC)
CAA — Compagnie Africaine d'Aviation	409/CAB/MIN/TC/016/2005	Desconhecido	República Democrática do Congo (RDC)
CARGO BULL AVIATION	409/CAB/MIN/TC/032/2005	Desconhecido	República Democrática do Congo (RDC)
CENTRAL AIR EXPRESS	409/CAB/MIN/TC/011/2005	CAX	República Democrática do Congo (RDC)
CETRACA AVIATION SERVICE	409/CAB/MIN/TC/037/2005	Desconhecido	República Democrática do Congo (RDC)
CHC STELAVIA	Assinatura ministerial	Desconhecido	República Democrática do Congo (RDC)
COMAIR	Assinatura ministerial	Desconhecido	República Democrática do Congo (RDC)
COMPAGNIE AFRICAINE D'AVIATION	409/CAB/MIN/TC/016/2005	Desconhecido	República Democrática do Congo (RDC)
C0-ZA AIRWAYS	Assinatura ministerial	Desconhecido	República Democrática do Congo (RDC)
DAS AIRLINES	Desconhecido	RKC	República Democrática do Congo (RDC)
DOREN AIRCARGO	409/CAB/MIN/TC/0168/2005	Desconhecido	República Democrática do Congo (RDC)
ENTERPRISE WORLD AIRWAYS	409/CAB/MIN/TC/031/2005	EWS	República Democrática do Congo (RDC)
FILAIR	409/CAB/MIN/TC/014/2005	Desconhecido	República Democrática do Congo (RDC)
FREE AIRLINES	409/CAB/MIN/TC/MNL/CM/ /014/2005	Desconhecido	República Democrática do Congo (RDC)
GALAXY CORPORATION	409/CAB/MIN/TC/0002/MNL/ /CM/014/2005	Desconhecido	República Democrática do Congo (RDC)
GR AVIATION	409/CAB/MIN/TC/0403/TW/ /TK/2005	Desconhecido	República Democrática do Congo (RDC)
GLOBAL AIRWAYS	409/CAB/MIN/TC/029/2005	BSP	República Democrática do Congo (RDC)
GOMA EXPRESS	Assinatura ministerial	Desconhecido	República Democrática do Congo (RDC)
GREAT LAKE BUSINESS COMPANY	Assinatura ministerial	Desconhecido	República Democrática do Congo (RDC)
I.T.A.B. — International Trans Air Business	409/CAB/MIN/TC/0022/2005	Desconhecido	República Democrática do Congo (RDC)

Nome da entidade jurídica da transportadora aérea como consta do seu AOC (e sua designação comercial, caso seja diferente)	Número do certificado de operador aéreo (AOC) ou número da licença de operação	Número ICAO que designa a companhia aérea	Estado do operador
JETAIR — Jet Aero Services, s.p.r.l.	Desconhecido	Desconhecido	República Democrática do Congo (RDC)
KINSHASA AIRWAYS, s.p.r.l	Desconhecido	KNS	República Democrática do Congo (RDC)
KIVU AIR	Assinatura ministerial	Desconhecido	República Democrática do Congo (RDC)
LAC — Lignes Aériennes Congolaises	Desconhecido	LCG	República Democrática do Congo (RDC)
MALU AVIATION	409/CAB/MIN/TC/013/2005	Desconhecido	República Democrática do Congo (RDC)
Malila Airlift	409/CAB/MIN/TC/008/2005	Desconhecido	República Democrática do Congo (RDC)
MANGO MAT	Assinatura ministerial	Desconhecido	República Democrática do Congo (RDC)
RWABIKA «BUSHI EXPRESS»	Desconhecido	Desconhecido	República Democrática do Congo (RDC)
SAFARI LOGISTICS	409/CAB/MIN/TC/0760/V/KK/ /2005	Desconhecido	República Democrática do Congo (RDC)
SERVICES AIR	409/CAB/MIN/TC/034/2005	Desconhecido	República Democrática do Congo (RDC)
TEMBO AIR SERVICES	409/CAB/VC-MIN/TC/0405/ /2006	Desconhecido	República Democrática do Congo (RDC)
THOM'S AIRWAYS	409/CAB/MIN/TC/0033/2005	Desconhecido	República Democrática do Congo (RDC)
TMK AIR COMMUTER	409/CAB/MIN/TC/020/2005	Desconhecido	República Democrática do Congo (RDC)
TRACEP	Desconhecido	Desconhecido	República Democrática do Congo (RDC)
TRANS AIR CARGO SERVICES	409/CAB/MIN/TC/035/2005	Desconhecido	República Democrática do Congo (RDC)
TRANSPORTS AERIENNES CONGOLAIS (TRACO)	409/CAB/MIN/TC/034/2005	Desconhecido	República Democrática do Congo (RDC)
UHURU AIRLINES	409/CAB/MIN/TC/039/2005	Desconhecido	República Democrática do Congo (RDC)
VIRUNGA AIR CHARTER	409/CAB/MIN/TC/018/2005	Desconhecido	República Democrática do Congo (RDC)
WALTAIR AVIATION	409/CAB/MIN/TC/036/2005	Desconhecido	República Democrática do Congo (RDC)
WIMBI DIRI AIRWAYS	409/CAB/MIN/TC/005/2005	Desconhecido	República Democrática do Congo (RDC)

Nome da entidade jurídica da transportadora aérea como consta do seu AOC (e sua designação comercial, caso seja diferente)	Número do certificado de operador aéreo (AOC) ou número da licença de operação	Número ICAO que designa a companhia aérea	Estado do operador
Todas as transportadoras aéreas certificadas pelas autoridades da Guiné Equatorial responsáveis pela fiscalização regulamentar, incluindo	Desconhecido	Desconhecido	Guiné Equatorial
Air Consul SA	Desconhecido	RCS	Guiné Equatorial
Avirex Guinee Equatoriale	Desconhecido	AXG	Guiné Equatorial
COAGE — Compagnie Aerea de Guinea Equatorial	Desconhecido	COG	Guiné Equatorial
Ecuato Guineana de Aviación	Desconhecido	ECV	Guiné Equatorial
Ecuatorial Cargo	Desconhecido	EQC	Guiné Equatorial
GEASA — Guinea Ecuatorial Airlines SA	Desconhecido	GEA	Guiné Equatorial
GETRA — Guinea Ecuatorial de Transportes Aereos	Desconhecido	GET	Guiné Equatorial
Jetline Inc.	Desconhecido	JLE	Guiné Equatorial
KNG Transavia Cargo	Desconhecido	VCG	Guiné Equatorial
Prompt Air GE SA	Desconhecido	POM	Guiné Equatorial
UTAGE — Union de Transport Aereo de Guinea Ecuatorial	Desconhecido	UTG	Guiné Equatorial
Todas as transportadoras aéreas certificadas pelas autoridades da Libéria responsáveis pela fiscalização regulamentar, incluindo	Desconhecido	Desconhecido	Libéria
International Air Services	Desconhecido	IAX	Libéria
SATGUR AIR TRANSPORT, Corp.	Desconhecido	TGR	Libéria
WEASUA AIR TRANSPORT, Co. Ltd	Desconhecido	WTC	Libéria
Todas as transportadoras aéreas certificadas pelas autoridades da Serra Leoa responsáveis pela fiscalização regulamentar, incluindo	Desconhecido	Desconhecido	Serra Leoa
AEROLIFT, Co. Ltd	Desconhecido	LFT	Serra Leoa
AFRIK AIR LINKS	Desconhecido	AFK	Serra Leoa
AIR LEONE, Ltd	Desconhecido	RLL	Serra Leoa
AIR RUM, Ltd	Desconhecido	RUM	Serra Leoa
AIR SALONE, Ltd	Desconhecido	RNE	Serra Leoa

Nome da entidade jurídica da transportadora aérea como consta do seu AOC (e sua designação comercial, caso seja diferente)	Número do certificado de operador aéreo (AOC) ou número da licença de operação	Número ICAO que designa a companhia aérea	Estado do operador
AIR UNIVERSAL, Ltd	00007	UVS	Serra Leoa
DESTINY AIR SERVICES, Ltd	Desconhecido	DTY	Serra Leoa
FIRST LINE AIR (SL), Ltd	Desconhecido	FIR	Serra Leoa
HEAVYLIFT CARGO	Desconhecido	Desconhecido	Serra Leoa
PARAMOUNT AIRLINES, Ltd	Desconhecido	PRR	Serra Leoa
STAR AIR, Ltd	Desconhecido	SIM	Serra Leoa
TEEBAH AIRWAYS	Desconhecido	Desconhecido	Serra Leoa
WEST COAST AIRWAYS Ltd	Desconhecido	WCA	Serra Leoa
Todas as transportadoras aéreas certificadas pelas autoridades da Suazilândia responsáveis pela fiscalização regulamentar, incluindo	Desconhecido	Desconhecido	Suazilândia
AFRICAN INTERNATIONAL AIRWAYS, (Pty) Ltd	Desconhecido	AIA	Suazilândia
AIRLINK SUAZILÂNDIA, Ltd	Desconhecido	SZL	Suazilândia
Jet Africa	Desconhecido	OSW	Suazilândia
NORTHEAST AIRLINES, (Pty) Ltd	Desconhecido	NEY	Suazilândia
SCAN AIR CHARTER, Ltd	Desconhecido	Desconhecido	Suazilândia
SWAZI EXPRESS AIRWAYS	Desconhecido	SWX	Suazilândia

([1]) A proibição de operação imposta à Ariana Afghan Airlines aplica-se a todas as aeronaves operadas por esta transportadora aérea, com uma excepção: a A310 com o número de registo F-GYYY.

ANEXO B

LISTA DAS TRANSPORTADORAS AÉREAS QUE SÃO OBJECTO DE RESTRIÇÕES OPERACIONAIS NA COMUNIDADE [1]

Nome da entidade jurídica da transportadora aérea como indicado no seu AOC (e sua designação comercial, caso seja diferente)	Número do certificado de operador aéreo (AOC)	Número ICAO que designa a companhia aérea	Estado do operador	Tipo de aeronave	Número(s) de registo e, se disponível, número(s) de série da construção	Estado de registo
Air Bangladesh	17	BGD	Bangladesh	B747-269B	S2-ADT	Bangladesh
Buraq Air	002/01	BRQ	Líbia	IL-76	— UN-76007 (cons. n.º 0003426765) — 5ª-DNA (cons. n.º 0023439140) — 5A-DMQ (cons. n.º 73479392) — UN-76008 (cons. n.º 0033448404)	Líbia
Buraq Air	002/01	BRQ	Líbia	Let L-410	5A-DMT (cons. n.º 871928)	Líbia
HBA [1]	416/dac/tc/sec/ /087/2005	ALX	República Democrática do Congo (RDC)	Toda a frota, excepto: L-101	Toda a frota, excepto: 9Q-CHC (cons. n.º 193H-1206)	República Democrática do Congo (RDC)

[1] A Hewa Bora Airways só é autorizada a utilizar as aeronaves específicas mencionadas para as suas actuais operações dentro da Comunidade Europeia.

[1] As transportadoras aéreas enumeradas no Anexo B poderão ser autorizadas a exercer direitos de tráfego se utilizarem aeronaves fretadas com tripulação de uma transportadora aérea que não seja objecto de proibição de operação, desde que sejam respeitadas as normas de segurança relevantes.