REGULAMENTO DE EXECUÇÃO (UE) N.º 390/2011 DA COMISSÃO

de 19 de Abril de 2011

que altera o 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], nomeadamente o 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 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 pertinentes no contexto da actualização da lista comunitária. Alguns países terceiros também comunicaram informações relevantes. Consequentemente, a lista comunitária deve ser actualizada.

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

(4) A Comissão deu às transportadoras aéreas em causa a possibilidade de consultarem os documentos facultados pelos Estados-Membros, de apresentarem por escrito as suas observações e de fazerem uma exposição oral à Comissão no prazo de 10 dias úteis, bem como ao Comité da Segurança Aérea instituído pelo Regulamento (CEE) n.º 3922/1991 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) A Comissão e, nalguns casos pontuais, alguns Estados-Membros, consultaram as autoridades responsáveis pela supervisão regulamentar das transportadoras aéreas.

(6) A Agência Europeia para a Segurança da Aviação (AESA) e a Comissão fizeram exposições ao Comité da Segurança Aérea sobre os projectos de assistência técnica levados a cabo nos países abrangidos pelo Regulamento (CE) n.º 2111/2005. O comité foi informado sobre os pedidos de assistência técnica e de cooperação adicionais no sentido de melhorar a capacidade administrativa e técnica das autoridades da aviação civil com vista a resolver eventuais problemas de inobservância das normas internacionais aplicáveis.

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

(8) O Comité da Segurança Aérea ouviu igualmente a AESA sobre a classificação das constatações feitas em caso de inspecção na plataforma de estacionamento no âmbito do programa da UE de avaliação da segurança das aeronaves não comunitárias (SAFA) e aprovou a proposta da agência no sentido de uma nova classificação dos casos de incumprimento dos requisitos da ICAO no que respeita à proficiência em língua inglesa dos pilotos (English Language Proficiency - ELP), de modo a garantir sem demora a conformidade total com as normas ELP. De acordo com a referida proposta, no caso de não serem cumpridos os requisitos ELP e de o Estado de licenciamento ter apresentado à ICAO um plano de acção para garantir a conformidade, deve ser assinalada uma constatação de categoria 2. Além disso, no caso de não serem cumpridos os requisitos ELP e de o Estado de licenciamento não ter apresentado à ICAO um plano de acção ou comunicado a conformidade total, nem preencher efectivamente os requisitos, deve ser assinalada uma constatação de categoria 3. Finalmente, no caso de ser possível atestar o cumprimento formal dos requisitos em matéria de ELP, mesmo que a comunicação, no quadro do processo de inspecção na plataforma de estacionamento, seja muito difícil na prática, devido à evidente falta de conhecimentos de inglês do piloto, deve ser feito um comentário geral (categoria G). O Comité da Segurança Aérea concordou que se deveria procurar aplicar estas propostas de forma harmonizada. A AESA comprometeu-se a publicar em breve documentos de orientação relevantes.

(9) O Comité da Segurança Aérea aprovou também a proposta da agência no sentido de os Estados-Membros

[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.

estabelecerem relações funcionais com os prestadores de serviços de navegação aérea pertinentes, de modo a fornecer informações sobre as dificuldades de comunicação com as tripulações das aeronaves decorrentes do insuficiente domínio da língua inglesa por parte dos pilotos. Finalmente, o Comité da Segurança Aérea pediu à AESA que, na próxima reunião do comité, comunicasse os resultados das inspecções SAFA no que respeita ao preenchimento dos requisitos ELP por parte dos pilotos e à aplicação da classificação proposta.

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

Transportadoras aéreas da União Europeia

(11) Na sequência da análise efectuada pela Agência Europeia para a Segurança da Aviação dos dados das inspecções na plataforma de estacionamento às aeronaves de determinadas transportadoras aéreas da União Europeia no âmbito do programa SAFA, assim como das inspecções e auditorias realizadas pelas autoridades nacionais da aviação em determinadas áreas específicas, alguns Estados-Membros adoptaram medidas coercivas, que comunicaram à Comissão e ao Comité da Segurança Aérea. Em 26 de Novembro de 2010, Chipre decidiu suspender o Certificado de Operador Aéreo (COA) da transportadora aérea Eurocypria Airlines, dado a companhia aérea ter cessado a actividade e não dispor de meios para operar em condições de segurança. A Itália decidiu suspender as licenças de transporte aéreo das transportadoras Livingston e ItaliAirlines em 24 de Outubro de 2010 e 11 de Março de 2011, respectivamente. A Lituânia decidiu revogar o COA da transportadora aérea Star 1 Airlines em 11 de Novembro de 2010. Na sequência da liquidação da transportadora aérea Blue Line e da subsequente suspensão da sua licença de exploração, a França decidiu suspender o COA desta transportadora em 6 de Outubro de 2010. Além disso, a França decidiu não renovar o COA da Strategic Airlines em 16 de Setembro de 2010. A Grécia decidiu revogar o COA da Hellas Jet em Novembro de 2010, suspender o COA da Athens Airways em Janeiro de 2011 e colocar a Hellenic Imperial Airways sob vigilância reforçada. A Suécia decidiu não renovar o COA da transportadora aérea Viking Airlines AB em 31 de Dezembro de 2010 e o Reino Unido reforçou as medidas de vigilância das transportadoras aéreas Jet2.com, Oasis e Titan Airways.

Portugal

(12) Na sequência da análise da situação de algumas transportadoras aéreas licenciadas em Portugal, no âmbito da reunião do Comité de Segurança Aérea de Novembro de 2010 [1], as autoridades competentes portuguesas (INAC) informaram sobre os resultados das medidas de supervisão reforçada das transportadoras aéreas Luzair e White no plano da segurança. No que respeita à Luzair, o INAC informou que, na sequência de uma alteração a nível da frota, tinha suspendido o COA desta transportadora em 11 de Fevereiro de 2011. Quanto à White, o INAC comunicou que tinha efectuado 29 inspecções no plano das operações e 5 no da aeronavegabilidade e que estas não tinham revelado deficiências graves. A AESA informou também que estas transportadoras aéreas tinham sido inspeccionadas em Novembro de 2010 e que nenhuma das inspecções apontava para deficiências graves. No contexto de uma mudança global da política da empresa, duas aeronaves de tipo A320, com as matrículas CS-TQO e CS-TQK, foram retiradas de serviço em 12 de Novembro de 2010 e 22 de Fevereiro de 2011, respectivamente.

Alemanha

(13) Na sequência da análise dos dados da inspecção SAFA, pela AESA, e da identificação de um número cada vez maior de transportadoras aéreas alemãs com resultados de inspecções SAFA que vão além de uma constatação grave por inspecção, a Comissão lançou um processo de consultas formais e reuniu-se com as autoridades competentes alemãs (Luftfahrtbundesamt-LBA) em 10 de Março de 2011.

(14) A análise das causas profundas na origem do desempenho destas transportadoras aéreas revelou deficiências específicas a nível da supervisão, conforme ficou também directamente comprovado no decurso de uma inspecção de normalização efectuada pela AESA no plano das operações, a qual teve lugar de 26 a 29 de Maio de 2009, em que ficou igualmente demonstrado que a LBA não dispõe de pessoal qualificado em número suficiente, o que afecta a capacidade da Alemanha para garantir a supervisão contínua e restringe a capacidade da LBA para, se necessário, reforçar a supervisão.

(15) A situação especial da Bin Air, uma transportadora aérea certificada na Alemanha, foi discutida na reunião de 10 de Março, encontro em que a transportadora aérea também participou e durante o qual fez uma exposição, tendo informado sobre as medidas tomadas para corrigir as deficiências de segurança detectadas no decurso das inspecções SAFA. Além disso, as autoridades competentes da Alemanha informaram a Comissão de que tinham suspendido o COA da transportadora aérea ACH Hamburg GmbH.

(16) A Alemanha confirmou ao Comité da Segurança Aérea que se mantinha a suspensão do COA da ACH Hamburg GmbH, que a situação da transportadora aérea voltaria a ser analisada em Maio de 2011 e que, caso não se registem progressos até essa data, o seu COA seria revogado. A Alemanha informou ainda que tinha intensificado as actividades de supervisão da transportadora aérea Bin Air e retirado a aeronave de tipo Cessna C550, de matrícula D-IJJJ, do COA da transportadora aérea Advance Air Luftfahrtgesellschaft. Comunicou ainda que a LBA tinha reforçado a supervisão das outras transportadoras aéreas cujos resultados medíocres nas inspecções na plataforma de estacionamento apontavam para deficiências no plano da segurança. A LBA declarou ter deixado claro que a ausência de melhorias poderia levar à suspensão do COA destas transportadoras aéreas.

(17) No que respeita à falta de pessoal qualificado, a Alemanha informou o Comité da Segurança Aérea de que, em 2011, a situação não deverá registar quaisquer avanços.

[1] Considerando 13 do Regulamento (UE) n.º 1071/2010, JO L 306 de 23.11.2010, p. 45.

Contudo, está em curso uma avaliação dos efectivos disponíveis na LBA, que deverá ficar concluída na Primavera de 2011; as previsões apontam para uma melhoria da situação em termos de efectivos a partir de 2012.

(18) A Comissão e o Comité da Segurança Aérea tomaram nota dos esforços realizados pelas autoridades competentes da Alemanha para corrigir as deficiências de segurança detectadas em determinadas transportadoras aéreas e do trabalho em curso para resolver o problema da falta de pessoal da LBA. Contudo, a Comissão salientou também que, sem prejuízo das competências de execução que lhe foram conferidos pelo Tratado, se essas medidas não contribuírem para a melhoria do desempenho das transportadoras aéreas certificadas na Alemanha, será necessário agir para garantir que os riscos detectados no plano da segurança são devidamente controlados.

Espanha

(19) Na sequência da análise dos dados da inspecção SAFA, pela AESA, e da identificação de um número cada vez maior de transportadoras aéreas espanholas com resultados de inspecções SAFA que vão além de uma constatação grave por inspecção, a Comissão lançou um processo de consultas formais e reuniu-se com as autoridades competentes espanholas (AESA) em 14 de Março de 2011.

(20) Na reunião foi também abordada a situação específica da Flightline, uma transportadora aérea certificada em Espanha. A transportadora aérea participou na reunião e fez uma exposição sobre as medidas tomadas para corrigir as deficiências de segurança detectadas durante as inspecções SAFA. Além disso, a transportadora aérea detalhou as medidas tomadas na sequência do acidente ocorrido com a aeronave de tipo Fairchild Metro 3, de matrícula EC-ITP. A Flightline explicou que tinha celebrado um acordo comercial com a companhia Air Lada, uma transportadora aérea não certificada, para operar duas aeronaves Fairchild Metro 3, com as matrículas EC-GPS e EC-ITP, utilizando pilotos da Air Lada. A Comissão informou a Flightline de que essa mesma aeronave tinha anteriormente realizado operações com o COA da Eurocontinental, outra transportadora aérea certificada em Espanha, e que, em resultado das inspecções SAFA e do grande número de incidentes de segurança registados a nível das operações destas aeronaves, a AESA tinha suspendido o COA da Eurocontinental.

(21) A Flightline declarou que tinha organizado todos os cursos de reconversão de pilotos necessários e efectuado os controlos de qualidade das operações realizadas pelas aeronaves na Ilha de Man. A Comissão solicitou informações adicionais sobre o plano de medidas correctivas da transportadora aérea, assim como cópias dos relatórios das auditorias internas às operações da aeronave Fairchild Metro 3. Em 22 de Março, já na posse dessas informações, a Comissão convidou a transportadora aérea Flightline a fazer uma exposição ao Comité da Segurança Aérea.

(22) Na reunião de 14 de Março de 2011, a AESA informou a Comissão da sua decisão de restringir o COA da Flightline, de modo a impedir as operações dos Fairchild Metro 3 e dar início ao procedimento de suspensão do respectivo COA.

(23) A Comissão convidou a AESA a prestar esclarecimentos adicionais sobre as medidas coercivas aplicadas às outras quatro transportadoras aéreas certificadas em Espanha, identificadas pela AESA como apresentando resultados medíocres no âmbito das inspecções SAFA. A AESA informou subsequentemente a Comissão, em 28 de Março de 2011, de que, na sequência das auditorias recentes às transportadoras Air Taxi and Charter International e Zorex, tinham sido detectadas discrepâncias significativas em matéria de segurança, o que conduzira ao lançamento do processo de suspensão do COA destas duas transportadoras. No que respeita à transportadora aérea Jetnova, a AESA aguarda que a transportadora aérea dê resposta às constatações específicas feitas pela agência e, caso não sejam tomadas as medidas adequadas, dará início ao processo de suspensão. A AESA prossegue a supervisão das transportadoras aéreas Aeronova, Tag Aviation e Alba Star, mas considera que, nesta fase, não é necessário adoptar medidas regulamentares específicas. A transportadora aérea Flightline foi ouvida pelo Comité da Segurança Aérea em 5 de Abril de 2011. Informou sobre a introdução de procedimentos revistos destinados a reforçar o controlo operacional dos seus voos, nomeadamente no caso das operações realizadas fora da sua base principal, a alteração do seu manual de operações de modo a incluir orientações sobre a utilização de aeródromos alternativos, a modificação do seu programa de formação tendo em vista aumentar os conhecimentos dos processos operacionais por parte dos pilotos e a revisão dos procedimentos de selecção de pilotos.

(24) A Espanha informou o Comité da Segurança Aérea de que, atendendo às discrepâncias detectadas nas inspecções à Flightline, a AESA deu início, em 14 de Março de 2011, ao processo de suspensão do COA da transportadora e introduziu medidas cautelares para resolver o problema de segurança imediato. A AESA confirmou que a Flightline tinha subsequentemente tomado medidas para corrigir o problema de segurança imediato, bem como apresentado um plano de medidas correctivas em fase de avaliação pela AESA.

(25) À luz das medidas adoptadas pelas autoridades competentes espanholas para corrigir as deficiências de segurança da Flightline e de outras transportadoras aéreas certificadas em Espanha, considera-se que, nesta fase, não é necessário adoptar medidas suplementares. No entanto, a Comissão sublinha que, caso estas medidas se revelem ineficazes para melhorar o desempenho das transportadoras aéreas certificadas em Espanha, será necessário agir para garantir que os riscos de segurança detectados foram devidamente controlados. Entretanto, a Comissão, em cooperação com a AESA, continuará a monitorizar o desempenho das transportadoras aéreas espanholas no plano da segurança.

Transportadoras aéreas de Angola

(26) O INAVIC registou progressos adicionais na correcção das deficiências pendentes detectadas pela ICAO durante a missão efectuada no local, em Janeiro de 2010. O INAVIC continua, nomeadamente, a actualizar a regulamentação angolana no domínio da segurança da aviação, de modo a reflectir as últimas alterações das normas da ICAO, a reforçar as suas capacidades, a registar progressos no plano da recertificação das transportadoras aéreas,

em conformidade com a referida regulamentação, e a consolidar o seu programa de vigilância.

(27) No que respeita à supervisão da TAAG – Angola Airlines, o INAVIC confirmou a informação dada à Comissão em 3 de Março de 2011: duas aeronaves B-777 operadas pela TAAG sofreram dois incidentes graves em Dezembro de 2010 em Portugal e em Angola, cujos danos não se limitaram ao motor. De acordo com os resultados preliminares das investigações efectuadas pelas autoridades competentes portuguesas, nesta fase, a transportadora aérea e as autoridades competentes não teriam tomado as medidas necessárias para tratar as causas identificadas em relação com o construtor e evitar a sua recorrência. As operações foram entretanto retomadas, incluindo para a UE, no quadro de um programa reforçado de vigilância em colaboração com o construtor.

(28) O INAVIC informou que as actividades de supervisão realizadas no decurso do processo de recertificação de algumas transportadoras aéreas revelaram problemas de segurança e de incumprimento da regulamentação em vigor neste domínio, o que o levou a tomar as medidas coercivas adequadas. Há seis transportadoras aéreas que não cumprem a regulamentação angolana em matéria de segurança da aviação – AIR GEMINI, SERVISAIR, ALADA, RUI & CONCEICAO, PHA e SAL. O INAVIC apresentou, nomeadamente, elementos de prova de que o COA destas transportadoras tinha caducado e de que não tinha sido renovado ou de que fora revogado. Por conseguinte, com base nos critérios comuns, estas transportadoras aéreas devem ser retiradas do anexo A.

(29) O INAVIC comunicou também que o COA das transportadoras aéreas ANGOLA AIR SERVICES e GIRA GLOBO tinha sido suspenso. Na pendência da apresentação dos documentos comprovativos da capacidade técnica, de modo a concluir satisfatoriamente o processo de certificação até 15 de Abril de 2011, considera-se, com base nos critérios comuns, que estas transportadoras devem permanecer no anexo A.

(30) O INAVIC informou que tinha recertificado cinco transportadoras em conformidade com a regulamentação angolana sobre segurança da aviação: SONAIR Air Services em Dezembro de 2010, AIR26 em 31 de Janeiro de 2011, bem como HELI-MALONGO Aviation Services of Angola, AEROJET, AIRJET e HELIANG em 15 de Fevereiro de 2011. No entanto, até à data, não foram apresentados documentos comprovativos de que, previamente à emissão destes novos COA, tinham sido conduzidas investigações suficientes e de que tinha sido efectivamente resolvido o grave problema de segurança detectado pela ICAO ao nível da certificação das transportadoras aéreas de Angola. Consequentemente, com base nos critérios comuns, considera-se que estas transportadoras devem permanecer no anexo A.

(31) O INAVIC comunicou ainda que tinha certificado uma nova transportadora aérea, a FLY540, em 31 de Janeiro de 2011. No entanto, não ficou comprovado que foram realizadas investigações suficientes previamente à emissão destes novos COA nem que o grave problema de segurança detectado pela ICAO a nível da certificação das transportadoras aéreas de Angola foi efectivamente resolvido. Assim, com base nos critérios comuns, considera-se que esta transportadora deve constar do anexo A.

(32) Finalmente, o INAVIC informou que quatro transportadoras aéreas se encontravam ainda em fase de recertificação – DIEXIM, AIRNAVE, GUICANGO e MAVEWA. Este processo de recertificação, que devia ter sido concluído em finais de 2010, foi adiado até 15 de Abril de 2011, data em que, de acordo com o INAVIC, as transportadoras aéreas deverão cessar as operações caso não sejam recertificadas em conformidade com a regulamentação angolana aplicável à segurança da aviação. Na pendência da conclusão do processo, considera-se, com base nos critérios comuns, que estas transportadoras, assim como as outras transportadoras aéreas sob a responsabilidade regulamentar do INAVIC, devem permanecer no anexo A.

(33) A Comissão insta o INAVIC a concluir a recertificação das transportadoras aéreas angolanas com determinação, tendo em devida conta os eventuais problemas de segurança detectados no decurso do processo. Além disso, a Comissão incentiva o INAVIC a cooperar plenamente com a ICAO, de modo a validar os progressos registados a nível da aplicação do seu plano de medidas correctivas, incluindo, na medida do possível e adequado, por meio de uma missão no local (Missão Coordenada de Validação da ICAO - ICVM).

Transportadoras aéreas do Camboja

(34) Na sequência do seu último relatório sobre a situação do Reino do Camboja [1], as autoridades competentes do Camboja (SSCA) informaram que as medidas coercivas tomadas para corrigir as deficiências detectadas no decurso das auditorias da ICAO tinham conduzido à revogação de todos os certificados de operador aéreo (COA) concedidos às transportadoras aéreas licenciadas no Reino do Camboja aquando da auditoria da ICAO.

(35) Em especial, confirmaram que o COA da Siem Reap International Airways tinha sido revogado em 10 de Outubro de 2010. Por conseguinte, com base nos critérios comuns, considera-se que esta transportadora deve ser retirada do anexo A.

(36) A AESA apresentou o relatório da missão de assistência técnica realizada em Janeiro de 2011 para apoiar o reforço das capacidades das autoridades competentes do Reino do Camboja. A AESA confirmou que as autoridades competentes do Camboja registaram progressos muito significativos na resolução dos problemas detectados pela ICAO. Concretamente, procederam à reestruturação completa da legislação no domínio da aviação e dos procedimentos internos de supervisão – inicial e contínua – das companhias, preparando o terreno para uma supervisão em conformidade com as normas de segurança internacionais. A Comissão reconhece o grande esforço empreendido pelas SSCA para dar cumprimento às normas de segurança internacionais e a importância das medidas coercivas tomadas nesta matéria.

[1] Regulamento (UE) n.º 590/2010 de 5.7.2010, JO L 170 de 6.7.2010, p. 12.

Transportadoras aéreas da República Democrática do Congo

(37) Todas as transportadoras aéreas certificadas na República Democrática do Congo estão sujeitas a uma proibição de operação na UE e constam do anexo A. Foi demonstrado que as autoridades competentes da República Democrática do Congo concederam uma licença de exploração de serviços aéreos à transportadora aérea Korongo Airlines em 7 de Janeiro de 2011.

(38) A Comissão deu início a consultas das autoridades competentes da República Democrática do Congo para obter esclarecimentos sobre a situação desta transportadora aérea e sobre as condições da sua supervisão. As autoridades competentes da República Democrática do Congo não deram qualquer resposta.

(39) Na medida em que não existem elementos de prova de qualquer alteração da capacidade das autoridades competentes da República Democrática do Congo para garantirem a supervisão de transportadoras aéreas licenciadas naquele país em conformidade com as normas de segurança aplicáveis, considera-se, com base nos critérios comuns, que a Korongo Airlines deve passar a constar do anexo A.

Transportadoras aéreas da Geórgia

(40) Ficou comprovado que as inspecções SAFA na plataforma de estacionamento [1] às aeronaves de determinadas transportadoras aéreas matriculadas na Geórgia apontam para várias constatações graves. As autoridades competentes da Geórgia (administração conjunta dos transportes – UTA) facultaram informações sobre as medidas coercivas adoptadas relativamente aos COA destas e de outras transportadoras aéreas. De acordo com estas informações, os COA das transportadoras LTD Eurex Airline e JSC Tam Air foram revogados em 24 de Novembro de 2010, os da LTD Sky Way e da LTD Sakaviaservice em 29 de Novembro de 2010, o da LTD Jav Avia em 18 de Janeiro de 2011, o da LTD Carre Aviation Georgia em 8 de Fevereiro de 2011, o da LTD Air Batumi em 17 de Março de 2011 e o da LTD Air Iberia em 4 de Abril de 2011. O COA da LTD Sun Way caducou em 3 de Fevereiro de 2011 e não foi renovado.

(41) Ficaram comprovados os acidentes e incidentes registados por diversas transportadoras aéreas da Geórgia. Contam-se, entre estes, o acidente verificado em Carachi, Paquistão, em 28 de Novembro de 2010, com uma aeronave de tipo Ilyushin 76TD, de matrícula 4l-GNI, operada pela Sun Way, assim como o acidente recente, ocorrido em Kinshasa, República Democrática do Congo, em 4 de Abril de 2011, com a aeronave de tipo Canadair CL 600, de matrícula 4L-GAE, operada pela Georgian Airways. Ficou também comprovado que as aeronaves matriculadas na Geórgia, importadas de países cujas transportadoras foram proibidas de operar na União Europeia, não cumprem as normas de segurança.

(42) A Comissão, tendo em conta os elementos acima referidos, reuniu-se com as autoridades competentes da Geórgia em 22 de Março de 2011. A UTA apresentou documentação complementar em 22, 25, 28 e 29 de Março de 2011. Essa documentação indicava que iria ser criada uma nova agência da aviação civil independente a partir de 15 de Abril de 2011 e que, na sequência da revisão das regras aplicáveis ao registo e à emissão, pelo Estado, dos certificados de aeronavegabilidade das aeronaves civis da Geórgia, em vigor desde 1 de Janeiro de 2011, as matrículas de um conjunto de aeronaves [2] tinham sido canceladas.

(43) A UTA fez uma exposição oral ao Comité da Segurança Aérea em 5 de Abril de 2011. Durante a sua exposição, a UTA confirmou que tinha revogado um certo número de certificados de operador aéreo e eliminado vinte e nove das setenta e nove aeronaves constantes do registo do Estado. Além disso, a UTA facultou informações sobre as medidas correctivas aplicadas na sequência da auditoria USOAP da ICAO, realizada em 2007, e apresentou um programa de reformas que inclui a harmonização da legislação no domínio da aviação com o acervo da UE, decorrente do Acordo sobre o Espaço de Aviação Comum. Estes esforços apoiam-se em várias iniciativas, nomeadamente um programa de geminação e de prestação de assistência técnica à UTA no quadro do programa TRACECA (corredor de transportes Europa-Cáucaso-Ásia).

(44) A Comissão e o Comité da Segurança Aérea tomaram nota dos progressos realizados pela UTA, da sua disponibilidade para fornecer informações transparentes e para cooperar estreitamente no sentido de corrigir lacunas, assim como das novas reformas previstas para breve. A Comissão continuará a trabalhar em cooperação estreita com as autoridades competentes da Geórgia no seu esforço de modernização do sistema de segurança da aviação civil.

[1] Inspecções SAFA n.os AESA-E-2010-255, AESA-E-2010-328, BCAA-2010-134, CAA-NL-2010-20, DGAC/F-2010-1024, DGAC/F-2010-1708 e MOTLUX-2010-19.

[2] No período de 13.8.2010-23.3.2011, foram canceladas as matrículas das seguintes aeronaves: 2 aeronaves AN-12 (matrículas 4L-GLU e 4L-FFD) e 4 aeronaves IL-76 (matrículas 4L-FFG, 4L-GLP, 4L-GLX e 4L-FFE) operadas pela Sky Way; 2 aeronaves IL-76 (matrículas 4L-GLR e 4L-GLK) e 2 aeronaves AN-12 (matrículas 4L-GLT e 4L-GLN) operadas pela Saqaviaservice; 3 aeronaves IL-76 (matrículas 4L-GLM, 4L-MGC e 4L-MGM) operadas pela Sun Way; 1 aeronave IL-76 (matrícula 4L-AWA) operada pela Air West; 3 aeronaves AN-12 (matrículas 4L-IRA, 4L-HUS e 4L-VAL) operadas pela Air Victor Georgia; 1 aeronave AN-12 (matrícula 4l-PAS) operada pela Transaviaservice; 1 aeronave AS-350B3 (matrícula 4L-GGG) operada pela Aviaservice; 1 aeronave AN-28 (matrícula 4L-28001) operada pela Georgian Aviation University; 1 aeronave YAK-40 (matrícula 4L-AAK) operada pela Tam Air; 1 aeronave B-737 (matrícula 4L-TGM) operada pela Georgia Airways; 1 aeronave AN-26 (matrícula 4L-JAV) operada pela Jav Avia; 1 aeronave AN-12 (matrícula 4L-BKN) operada pela Fly Adjara; 2 aeronaves AN-26 (matrículas 4L-GST e 4L-GSS) operadas pela Carre Aviation Georgia; 1 aeronave B-747 (matrícula 4L-KMK) operada pela Eurex Airlines; 1 aeronave SAAB 340 (matrícula 4L-EUI) operada pela Georgian International Airlines; e 1 aeronave MI-8T (matrícula 4L-BGA) operada pela Tisheti.

(45) Os Estados-Membros devem intensificar as inspecções na plataforma de estacionamento às aeronaves das transportadoras aéreas matriculadas na Geórgia para verificar o cumprimento efectivo das normas de segurança pertinentes, nos termos do Regulamento (CE) n.º 351/2008 da Comissão [1], a fim de dispor de uma base para a reavaliação deste processo na próxima reunião do Comité da Segurança Aérea.

Transportadoras aéreas da Indonésia

(46) Em conformidade com o Regulamento (UE) n.º 590/2010 [2], a Comissão prosseguiu activamente as consultas das autoridades competentes indonésias sobre as medidas por estas adoptadas para reforçar a segurança da aviação na Indonésia e garantir o cumprimento das normas de segurança aplicáveis.

(47) As autoridades competentes da Indonésia (DGCA) participaram numa videoconferência com a Comissão em 11 de Março de 2011 e informaram que todas as transportadoras aéreas certificadas naquele país, à excepção da Wing Air, tinham estado envolvidas num processo de recertificação. Além disso, a DGCA comunicou que apenas 9 % da frota de aeronaves a operar na Indonésia carece ainda do equipamento exigido pela ICAO, que tinha concedido uma derrogação que autoriza as transportadoras a efectuar operações até finais de 2011 e que as aeronaves que não disponham do equipamento necessário até esta data ficarão imobilizadas.

(48) O Comité da Segurança Aérea tomou nota dos progressos registados e incita as autoridades competentes da Indonésia a prosseguirem os seus esforços no sentido de reforçar a supervisão das transportadoras aéreas sob a sua responsabilidade regulamentar.

(49) A DGCA solicitou que fossem retiradas as transportadoras aéreas que se dedicam exclusivamente ao transporte de carga – Cardig Air, Republic Express, Asia Link e Air Maleo – e apresentou documentos comprovativos de que as operações destas transportadoras aéreas se limitavam à carga, não incluindo o transporte de passageiros, e de que foram adoptadas as medidas coercivas adequadas para restringir os seus COA, de modo a excluir as operações com destino a ou partida da União Europeia.

(50) Consequentemente, com base nos critérios comuns, considera-se que as transportadoras aéreas indonésias Cardig Air, Republic Express, Asia Link e Air Maleo devem ser retiradas do anexo A.

Transportadoras aéreas de Israel

Sun D'Or

(51) Na sequência da análise, pela AESA, dos resultados das inspecções na plataforma de estacionamento às aeronaves operadas desde 2008 com destino à EU, pela transportadora aérea Sun D'Or, certificada em Israel, e que apontam para casos graves e reiterados de incumprimento das normas de segurança internacionais, a Comissão deu início a consultas formais das autoridades competentes de Israel, tendo ouvido a transportadora em 16 de Março de 2010. As consultas revelaram que a transportadora aérea não se encontrava devidamente certificada pelas autoridades competentes de Israel uma vez que era titular de um COA apesar de não poder demonstrar que garantia a segurança das operações e a aeronavegabilidade das aeronaves sob a sua responsabilidade (manutenção e controlo das operações não realizadas pela companhia). Além disso, a companhia não conseguiu comprovar que tinha tomado as medidas correctivas adequadas para encontrar soluções sustentáveis para as várias constatações feitas no decurso de inspecções na plataforma de estacionamento no âmbito do programa SAFA. Por conseguinte, as consultas não permitiram comprovar que a transportadora aérea cumpre as normas de segurança pertinentes.

(52) Na sequência das consultas da Comissão e da Agência Europeia para a Segurança da Aviação e de consultas adicionais da transportadora aérea, as autoridades competentes de Israel decidiram revogar o COA da Sun d'Or com efeitos a partir de 1 de Abril de 2011. No seguimento dessa decisão, todas as aeronaves foram introduzidas no COA de outra transportadora aérea israelita, dedicando-se a Sun d'Or exclusivamente à actividade de comercialização de bilhetes.

(53) As autoridades competentes de Israel foram convidadas pelo Comité da Segurança Aérea a fazer uma exposição sobre a supervisão desta transportadora aérea, o que veio a acontecer em 6 de Abril de 2011, tendo declarado que a Sun d'Or não voltaria a ser certificada. Durante a exposição, as autoridades competentes de Israel informaram ainda sobre os seus esforços globais para reforçar a capacidade de supervisão e modernizar o sistema de segurança de Israel.

(54) Por conseguinte, com base nos critérios comuns, considera-se que não será necessário adoptar medidas complementares.

Israir

(55) Na sequência da análise, pela AESA, dos resultados das inspecções na plataforma de estacionamento às aeronaves operadas desde 2008 pela transportadora aérea Israir, certificada em Israel, com destino à UE, e que apontam para casos graves e reiterados de incumprimento das normas de segurança internacionais, a Comissão deu início a consultas formais das autoridades competentes de Israel, tendo ouvido a transportadora aérea em 16 de Março de 2010. As consultas revelaram que a transportadora aérea aplicou um conjunto de medidas estruturais para garantir o cumprimento das normas de segurança pertinentes de forma sustentável. A transportadora aérea introduziu alterações a nível da gestão (titulares de cargos) para pôr efectivamente em prática uma política de segurança com base num sistema de gestão da segurança e retirou da sua frota as 3 aeronaves de tipo Airbus A--320 (com as matrículas 4X-ABH, 4X-ABD e 4X-ABF) que estavam na origem da maioria das constatações graves feitas no decurso de inspecções na plataforma de estacionamento no âmbito do programa SAFA. Além disso, melhorou a formação do pessoal qualificado, de modo a poder garantir a realização de inspecções pré-voo adequadas. Procedeu à revisão dos procedimentos aplicáveis às operações internas e introduziu um novo sistema de garantia da qualidade, assim como um sistema de auditoria da garantia da qualidade. Efectuou a revisão

[1] JO L 109 de 19.4.2008, p. 7.
[2] JO L 170 de 6.7.2010, p. 9.

completa dos manuais de operações em terra e de manutenção e introduziu um novo manual para o centro de controlo das operações.

(56) Tendo em conta estas alterações e à luz da exposição efectuada pelas autoridades competentes de Israel na reunião do Comité da Segurança Aérea de 6 de Abril de 2011, considera-se que a transportadora aérea tem condições para melhorar o seu desempenho de forma continuada. Os Estados-Membros continuarão a verificar o cumprimento efectivo das normas de segurança pertinentes pela Israir atribuindo a prioridade nas inspecções na plataforma de estacionamento às aeronaves desta transportadora, nos termos do Regulamento (CE) n.º 351/2008.

Transportadoras aéreas do Cazaquistão

(57) As autoridades competentes do Cazaquistão informaram a Comissão sobre os progressos registados no âmbito da reforma ambiciosa do sector da aviação levada a cabo desde 2009 para reforçar a segurança aérea. Na sequência da adopção de um novo código da aviação civil, em Julho de 2010, está a ser preparada mais de uma centena de regulamentos específicos no domínio da aviação, a maioria dos quais foi já adoptada. As autoridades competentes também registaram melhoramentos a nível da criação de capacidades, com o recrutamento de novos inspectores qualificados que deverá prosseguir nos próximos meses.

(58) As autoridades competentes do Cazaquistão informaram que tinham continuado a adoptar medidas coercivas, nomeadamente a revogação dos COA das transportadoras aéreas Air Flamingo, Almaty Aviation, Atyrau Aye Zholy, Arkhabay, Asia Continental Avialines, Centr Pankh, Kazavia National Airlines, Kokhshetau Airlines, Orlan 2000 e Zherzu Avia.

(59) As autoridades competentes do Cazaquistão declararam, apresentando os documentos comprovativos necessários, que estas transportadoras aéreas deixaram de realizar transportes aéreos comerciais e de ser titulares de licenças de exploração válidas neste domínio. Consequentemente, deixaram de ser consideradas transportadoras aéreas na acepção do artigo 2.º, alínea a), do Regulamento (CE) n.º 2111/2005. Nestas circunstâncias, com base nos critérios comuns, considera-se que estas dez transportadoras aéreas devem ser retiradas do anexo A.

(60) As autoridades competentes do Cazaquistão comunicaram também que tinham reexaminado o caso da transportadora aérea KazAirWest, cujo COA tinha sido revogado, e concedido um novo COA a esta transportadora aérea. Por conseguinte, com base nos critérios comuns, considera-se que esta transportadora deve permanecer no anexo A.

(61) A Comissão congratula-se com a reforma ambiciosa do sistema de aviação civil empreendida pelas autoridades do Cazaquistão e convida-as a prosseguirem com determinação os seus esforços no sentido da aplicação do plano de medidas correctivas acordado com a ICAO, dando prioridade à resolução dos graves problemas de segurança ainda por corrigir e à recertificação de todos os operadores sob a sua responsabilidade. A Comissão está disposta a organizar, em tempo oportuno, com a assistência da Agência Europeia para a Segurança da Aviação e o apoio dos Estados-Membros, uma avaliação no local para verificar os progressos alcançados na aplicação do plano de medidas.

Transportadoras aéreas do Quirguistão

(62) As autoridades competentes do Quirguistão comunicaram a revogação do COA de quatro transportadoras aéreas – Golden Rules Airlines (GRS), Max Avia (MAI), Tenir Airlines (TEB) e Sky Gate International (SGD) – em 2009 e 2010 e a retirada dos seus códigos de identificação ICAO por esta organização. Consequentemente, com base nos critérios comuns, considera-se que estas transportadoras devem ser retiradas do anexo A.

(63) As autoridades competentes do Quirguistão comunicaram também que o COA de três outras transportadoras aéreas – Itek Air, Trast Aero e Asian Air – tinha caducado, mas não apresentaram os respectivos comprovativos. Por conseguinte, com base nos critérios comuns, considera-se que estas transportadoras devem permanecer no anexo A.

(64) Atendendo a que, até à data, não foram enviados à Comissão quaisquer documentos comprovativos da plena aplicação de medidas correctivas adequadas pelas restantes transportadoras aéreas certificadas no Quirguistão nem pelas autoridades responsáveis pela sua supervisão regulamentar, considera-se, com base nos critérios comuns, que estas transportadoras aéreas devem permanecer no anexo A.

(65) A Comissão convida as autoridades competentes do Quirguistão a prosseguirem os seus esforços no sentido da resolução de todos problemas de incumprimento constatados no decurso da auditoria efectuada pela ICAO em Abril de 2009 no âmbito do seu Programa Universal de Auditoria da Supervisão da Segurança (USOAP). A Comissão Europeia, com a assistência da Agência Europeia para a Segurança da Aviação e o apoio dos Estados-Membros, está disposta a efectuar uma avaliação no local logo que a aplicação do plano de medidas apresentado à ICAO registe avanços suficientes. O objectivo desta visita é verificar o cumprimento dos requisitos aplicáveis em matéria de segurança pelas autoridades competentes e pelas empresas sob a sua supervisão.

Air Madagascar

(66) Ficou comprovado que a Air Madagascar, certificada em Madagáscar, regista inúmeras deficiências no domínio da segurança. Estas deficiências foram detectadas pelas autoridades competentes francesas no decurso de inspecções na plataforma de estacionamento no âmbito do programa SAFA. Os resultados das aeronaves B-767 são visivelmente piores do que os das outras aeronaves da transportadora aérea. O número de constatações no âmbito das inspecções SAFA, as deficiências de segurança repetidas e o facto de a situação ter vindo a piorar desde 2010 revelam um grave problema de segurança.

(67) De acordo com os resultados da auditoria universal de supervisão da segurança realizada pela ICAO em Fevereiro de 2008, regista-se um grande número de deficiências graves no que respeita à capacidade das autoridades da aviação civil de Madagáscar para assumirem as suas responsabilidades no plano da supervisão da segurança da aviação.

(68) À luz das inspecções SAFA e dos resultados do relatório de auditoria da ICAO, a Comissão deu início, em 28 de Fevereiro de 2011, a consultas formais das autoridades competentes de Madagáscar, tendo manifestado sérias apreensões quanto à segurança das operações da Air Madagascar e instado a transportadora e as autoridades competentes a, nos termos do artigo 7.º do Regulamento (CE) n.º 2111/2005, adoptarem medidas para dar resposta às constatações da ICAO e corrigir de modo satisfatório as deficiências de segurança detectadas durante as inspecções SAFA.

(69) Em 16 de Março de 2011, a Comissão reuniu-se com as autoridades da aviação civil de Madagáscar e os representantes da Air Madagascar para obter garantias de que ambos tinham adoptado medidas para corrigir as deficiências de segurança detectadas no decurso das inspecções SAFA ou, pelo menos, tomado as iniciativas oportunas para reduzir os riscos identificados no plano da segurança. Lamentavelmente, as informações dadas na reunião não permitiram comprovar que tinha sido efectuada uma análise das causas profundas na origem das deficiências de segurança detectadas, nem que a companhia tinha implementado um sólido plano de medidas correctivas e preventivas e que as autoridades tinham executado um programa de supervisão da segurança adequado. Consequentemente, as autoridades da aviação civil de Madagáscar e o operador Air Madagascar foram convidados a clarificar a situação na reunião do Comité da Segurança Aérea de 1 de Abril de 2011.

(70) A Air Madagascar e as autoridades competentes de Madagáscar fizeram uma exposição ao Comité da Segurança Aérea em 5 de Abril de 2011. A Air Madagascar apresentou um novo plano de medidas correctivas e preventivas reforçado, assente numa sólida análise das causas profundas, mas não facultou elementos de prova de que tais medidas já tivessem produzido resultados.

(71) Embora se congratule com as iniciativas encorajadoras tomadas pela transportadora aérea, o Comité manifestou a sua preocupação relativamente às deficiências graves e persistentes no domínio da aeronavegabilidade contínua das aeronaves operadas pela Air Madagascar. A transportadora aérea concordou que as suas aeronaves de tipo Boeing B-767 registavam deficiências e declarou que considerava as medidas actualmente em curso capazes de atenuar os riscos no plano da segurança para o resto da sua frota, devido ao menor número de frequências de voo e/ou à idade dessas aeronaves.

(72) O Comité reconheceu os esforços realizados pela transportadora aérea no sentido de encontrar soluções sustentáveis para dar resposta às deficiências de segurança detectadas durante as inspecções SAFA e instou as autoridades competentes de Madagáscar a reforçar as suas actividades de supervisão, de modo a assegurar uma aplicação eficaz e sem atrasos injustificados do plano de medidas correctivas e preventivas apresentado pelo operador.

(73) Tendo em conta as inúmeras e repetidas deficiências de segurança detectadas no decurso das inspecções na plataforma de estacionamento à aeronave de tipo Boeing B-767 operada pela Air Madagascar, a capacidade insuficiente da companhia para, até à data, executar um plano de medidas correctivas e preventivas adequado, e a falta de capacidade das autoridades competentes de Madagáscar para exercer uma actividade de supervisão adequada da segurança das operações realizadas pela transportadora aérea, a Comissão considera, tendo em conta o parecer do Comité da Segurança Aérea, que a Air Madagascar não deve ser autorizada a operar com destino à União Europeia com a sua aeronave de tipo Boeing B-767. Por conseguinte, com base nos critérios comuns, considera-se que a Air Madagascar deve constar do anexo B e que as suas operações devem ser sujeitas a restrições, de modo a excluir todas as aeronaves de tipo Boeing B-767. A transportadora aérea deve ser autorizada a efectuar voos para a União com os restantes tipos de aeronaves constantes do seu COA, em conformidade com o anexo B.

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

Transportadoras aéreas de Moçambique

(75) Ficou comprovada a falta de capacidade das autoridades responsáveis pela supervisão da segurança das transportadoras aéreas certificadas em Moçambique para implementarem e fazerem cumprir as normas de segurança pertinentes, conforme decorre dos resultados da auditoria realizada pela ICAO no âmbito do Programa Universal de Auditoria da Supervisão da Segurança (USOAP), em Janeiro de 2010. O relatório da auditoria revela a existência de inúmeras deficiências graves no que respeita à capacidade das autoridades da aviação civil de Moçambique para assumirem as suas responsabilidades no plano da supervisão da segurança da aviação. Quando da divulgação do relatório final da ICAO, mais de 77 % das normas da ICAO não eram efectivamente aplicadas. No que se refere a algumas questões cruciais, nomeadamente as disposições aplicáveis ao pessoal técnico qualificado, mais de 98 % das normas da ICAO não eram efectivamente cumpridas. Quanto à resolução dos problemas de segurança, mais de 93 % das normas da ICAO não eram efectivamente respeitadas.

(76) No seguimento da auditoria USOAP realizada em Moçambique, a ICAO informou todos os Estados partes na Convenção de Chicago da existência de graves problemas de segurança, que afectam a supervisão das transportadoras licenciadas naquele país [1]. Segundo a ICAO, o procedimento de certificação utilizado por Moçambique para emissão de certificados de operador aéreo (COA) não integra as disposições aplicáveis do anexo 6 da ICAO. Importa salientar que os 15 operadores de transporte aéreo licenciados em Moçambique, incluindo os operadores de transporte aéreo internacional, continuam a realizar operações com certificados de operador aéreo (COA) emitidos de acordo com regulamentação já revogada. As autoridades competentes de Moçambique (IACM) não

[1] Constatação ICAO OPS/01.

avaliaram todos os elementos específicos do processo de certificação previamente à emissão de um COA pelo que não podem dar garantias de que todos os 15 titulares de um COA cumprem o disposto no anexo 6 e a regulamentação nacional previamente à realização de operações de transporte aéreo internacional. Além disso, há mais de dois anos que o IACM não efectua quaisquer inspecções de vigilância aos operadores aéreos.

(77) Ficou demonstrada a falta de capacidade das autoridades competentes de Moçambique para resolver eficazmente os problemas de incumprimento detectados pela ICAO, conforme comprovado pelo facto de a ICAO considerar que uma parte significativa dos planos de medidas correctivas propostos por aquelas autoridades para dar resposta às constatações feitas não é aceitável. Trata-se, nomeadamente, do caso do problema de segurança grave detectado pela ICAO, que continua por resolver. Além disso, as autoridades competentes de Moçambique informaram sobre os atrasos sofridos na aplicação do plano de medidas correctivas.

(78) Atendendo aos resultados da auditoria USOAP da ICAO, a Comissão iniciou consultas das autoridades competentes de Moçambique (IACM) em Março de 2010, tendo manifestado sérias apreensões quanto à segurança das operações das transportadoras aéreas licenciadas naquele Estado e pedido esclarecimentos sobre as medidas adoptadas pelas autoridades competentes para dar resposta às constatações feitas pela ICAO.

(79) O IACM enviou documentação, entre Abril de 2010 e Abril de 2011, e fez uma exposição ao Comité da Segurança Aérea em 6 de Abril de 2011. Comunicou que, na sequência da apresentação à ICAO do referido plano de medidas correctivas, tinham sido dados os primeiros passos no sentido da sua implementação. Informou, nomeadamente, que está em curso uma reforma do IACM, que visa um reforço significativo da sua independência e capacidade de supervisão, e que, na pendência do recrutamento de um número suficiente de inspectores qualificados, tinha celebrado contratos com consultores externos para apoiar as actividades de supervisão. No entanto, de acordo com o Comité da Segurança Aérea, o IACM não comprovou que dispõe actualmente de recursos suficientes para garantir a supervisão de todas as transportadoras aéreas certificadas em Moçambique. Informou que há 13 transportadoras aéreas certificadas em Moçambique e que, com o apoio desses consultores, foi possível recertificar 8 delas em 2010, em conformidade com a regulamentação de Moçambique aplicável à aviação civil, incluindo três transportadoras aéreas que efectuam voos internacionais – Mozambique Airlines, Mozambique Express e Trans Airways. No entanto, segundo o Comité da Segurança Aérea, o IACM não forneceu provas de que estas transportadoras são objecto de uma supervisão contínua, em conformidade com as normas de segurança aplicáveis. Por último, confirmou que 5 transportadoras aéreas, que tinham declarado que apenas realizavam operações domésticas, continuam a operar ao abrigo de COA emitidos em conformidade com regulamentação já revogada. Contudo, o IACM não forneceu tais certificados. Além disso, o grave problema de segurança comunicado pela ICAO a este respeito continua por resolver.

(80) A transportadora Mozambique Airlines (LAM) apresentou observações por escrito e fez uma exposição ao Comité da Segurança Aérea em 6 de Abril de 2011. A LAM confirmou que tinha sido recertificada em 6 de Abril de 2010, em conformidade com a regulamentação moçambicana aplicável à aviação civil. No entanto, o seu COA, que tinha caducado em 5 de Abril e foi renovado pelo IACM em 6 de Abril de 2011 inclui uma restrição, de modo a excluir as operações de aproximação com baixa visibilidade, da categoria III, uma vez que foi confirmado que a transportadora não dispõe de autorização para conduzir esse tipo de aproximação. A transportadora Mozambique Express (MEX) apresentou observações por escrito e fez uma exposição ao Comité da Segurança Aérea em 6 de Abril de 2011. A MEX confirmou que tinha sido recertificada em Abril de 2010, em conformidade com a regulamentação moçambicana aplicável à aviação civil, apesar de quatro aeronaves de tipo Embraer 120 efectuarem operações sem dispor de equipamento E-GPWS (TAWS).

(81) A Comissão e o Comité da Segurança Aérea reconhecem que foram envidados esforços para reestruturar o sistema da aviação civil de Moçambique e dados os primeiros passos no sentido de corrigir as deficiências de segurança comunicadas pela ICAO. No entanto, com base nos critérios comuns e na pendência da efectiva aplicação das medidas adequadas para corrigir as deficiências detectadas pela ICAO, nomeadamente os graves problemas colocados no plano da segurança, considera-se que as autoridades competentes de Moçambique não dispõem, nesta fase, de capacidade para aplicar e fazer cumprir as normas de segurança pertinentes por todas as transportadoras aéreas sob o seu controlo regulamentar. Por conseguinte, todas as transportadoras aéreas certificadas em Moçambique devem ser objecto de uma proibição de operação e constar do anexo A.

(82) As autoridades competentes portuguesas informaram que acordaram na prestação de assistência técnica às autoridades competentes de Moçambique e que já tinham começado a fazê-lo. Esta assistência técnica abarcará, nomeadamente, a formação de pessoal qualificado e os procedimentos em matéria de actividades de supervisão.

(83) A Comissão e o Comité da Segurança Aérea incentivam Moçambique a continuar a cooperar plenamente com a ICAO para validar um plano de medidas correctivas adequado, de modo a corrigir as deficiências detectadas por essa organização e corroborar os progressos registados a nível de execução, mediante uma missão ICVM em tempo oportuno. A Comissão Europeia, com o apoio da Agência Europeia para a Segurança da Aviação e dos Estados-Membros, está disposta a considerar a possibilidade de prestar assistência técnica neste domínio, se necessário.

(84) A Comissão, tendo em conta o parecer do Comité da Segurança Aérea, está disposta a reexaminar a situação com base em documentos comprovativos de que a aplicação do plano de acção apresentado à ICAO regista avanços suficientes.

Transportadoras aéreas da Federação da Rússia

(85) Na sequência da visita efectuada pela Comissão em Dezembro de 2010, as autoridades competentes da Federação da Rússia enviaram informações sobre os COA de certas transportadoras aéreas russas cujos resultados a nível de inspecções SAFA na plataforma de estacionamento revelavam várias constatações graves por inspecção. Além disso, em 8 de Março, no âmbito do processo de consultas, as autoridades competentes da Federação da Rússia tinham-se comprometido a apresentar à Comissão as seguintes informações: a) resultados das actividades de vigilância levadas a cabo pelas autoridades russas junto das transportadoras aéreas em causa; b) medidas correctivas aplicadas pelas transportadoras aéreas para resolver os problemas detectados no decurso das inspecções SAFA na plataforma de estacionamento e c) lista dos COA de certas transportadoras aéreas russas que efectuam voos com destino à UE.

(86) De acordo com as informações prestadas pelas autoridades competentes da Federação da Rússia, as aeronaves enumeradas abaixo, constantes dos COA de certas transportadoras aéreas russas, não cumprem actualmente as normas da ICAO. Por conseguinte, o Comité da Segurança Aérea insta a Comissão a procurar esclarecer junto das autoridades competentes da Federação da Rússia as operações internacionais realizadas por estas aeronaves:

a) Aircompany Yakutia: aeronaves Antonov AN-140 (matrícula RA-41250), NA-24RV (matrículas RA-46496, RA-46665, RA-47304, RA-47352, RA-47353, RA-47360 e RA-47363) e AN-26 (matrícula RA-26660); aeronaves Tupolev TU-154M (matrículas RA-85007, RA-85707 e 85794);

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

c) Gazpromavia: aeronaves Tupolev TU-154M (matrículas RA-85625 e RA-85774), Yakovlev Yak-40 (matrículas RA-87511, RA-88300 e RA-88186), Yak-40K (matrículas RA-21505, RA-98109 e RA-8830), Yak-42D (matrícula RA-42437), todos (22) os helicópteros Kamov Ka-26 (matrículas desconhecidas), todos (49) os helicópteros Mi-8 (matrículas desconhecidas), todos (11) os helicópteros Mi-171 (matrículas desconhecidas), todos (8) os helicópteros Mi-2 (matrículas desconhecidas) e todos (1) os helicópteros EC-120B (matrícula RA-04116);

d) Kavminvodyavia: aeronaves Tupolev TU-154B (matrículas RA-85494 e RA-85457);

e) Krasnoyarsky Airlines: a aeronave de tipo TU-154M, com a matrícula RA-85672, que anteriormente constava do COA da Krasnoyarsky Airlines, revogado em 2009, é actualmente operada pela Atlant Soyuz; a aeronave do mesmo tipo, com a matrícula RA-85682, é operada por outra transportadora aérea certificada na Federação da Rússia;

f) Kuban Airlines: aeronaves Yakovlev Yak-42 (matrículas RA-42331, RA-42350, RA-42538 e RA-42541);

g) Orenburg Airlines: aeronave Tupolev TU-154B (matrícula RA-85602), todos os TU-134 (matrículas desconhecidas), todos os Antonov An-24 (matrículas desconhecidas), todos os An-2 (matrículas desconhecidas), todos os helicópteros Mi-2 (matrículas desconhecidas) e todos os helicópteros Mi-8 (matrículas desconhecidas);

h) Moscovia Airlines: aeronave Antonov AN-12 (matrículas RA-12193 e RA-12194);

i) Tatarstan Airlines: aeronaves Yakovlev Yak-42D (matrículas RA-42374 e RA-2433);

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

k) UTAir: aeronaves Tupolev TU-154M (matrículas RA-85733, RA-85755, RA-85806 e RA-85820); todas (24) as aeronaves TU-134 (matrículas 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 com as matrículas RA-65143 e RA-65916 são operadas por outra transportadora russa; todas (1) as aeronaves TU-134B (RA-65726); todas (10) as aeronaves Yakovlev Yak-40: as aeronaves com as matrículas RA-87348 (não operada actualmente por razões financeiras), RA-87907, RA-87941, RA-87997, RA-88209, RA-88227 e RA-88280, as aeronaves do mesmo tipo (matrículas RA-87292 e RA-88244) foram retiradas de serviço; todos os helicópteros Mil-26 (matrículas desconhecidas); todos os helicópteros Mil-10 (matrículas desconhecidas); todos os helicópteros Mil-8 (matrículas desconhecidas); todos os helicópteros AS-355 (matrículas desconhecidas); todos os helicópteros BO-105 (matrículas desconhecidas); as aeronaves de tipo AN-24B (matrículas RA-46388 e RA-87348) não são operadas por razões financeiras; as aeronaves com as matrículas RA-46267 e RA-47289 e 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): a aeronave Tupolev TU-134, com a matrícula RA-65979; as aeronaves com as matrículas RA-65904, RA-65905, RA-65911, RA-65921 e RA-65555 são operadas por outra transportadora russa; a aeronave Ilyushin IL18, com a matrícula RA-75454, é operada por outra transportadora russa; as aeronaves Yakovlev Yak-40, com as matrículas RA-87203, RA-87968, RA-87971, RA-87972 e RA-88200, são operadas por outra transportadora russa;

m) Russair: aeronaves Tupolev TU-134A (matrículas RA-65124, RA-65908, RA-65087, RA-65790, RA-65576, RA-65102, RA-65550 e RA-65691);

n) Kosmos: aeronaves Tupolev TU-134-A3 (matrículas RA-65805, RA-65010, RA-65097, RA-65557 e RA-65566) e TU-134-B (matrícula RA-65574);

o) The 224th-Flight Unit State Airlines: aeronaves Ilyushin IL-76MD (matrículas RA-76638 e RA-78750);

p) Daghestan Airlines: aeronave Tupolev TU-134B (matrícula RA-65569);

q) Kogalymavia: aeronaves Tupolev TU-134A3 (matrículas RA-65943, RA-65045, RA-65943, RA65944 e RA-65944); aeronave Tupolev TU-154B2 (matrícula RA-85522).

(87) A Comissão e o Comité da Segurança Aérea tomam nota dos documentos apresentados pela autoridade competente da Federação da Rússia e continuarão a diligenciar no sentido da resolução sustentável dos problemas de incumprimento detectados no plano da segurança, reforçando as consultas técnicas às autoridades competentes da Federação da Rússia.

(88) Entretanto, os Estados-Membros continuarão a verificar o cumprimento efectivo das normas de segurança pertinentes pelas transportadoras aéreas russas atribuindo a prioridade nas inspecções na plataforma de estacionamento às aeronaves destas transportadoras, em conformidade com o Regulamento (CE) n.º 351/2008, e a Comissão continuará a acompanhar de perto as medidas por estas adoptadas.

Ukrainian Mediterranean Airlines

(89) A transportadora aérea Ukrainian Mediterranean Airlines (UMAir) solicitou uma audiência ao Comité da Segurança Aérea após ter apresentado observações por escrito. Informou que, na sequência dos planos de renovação da sua frota, as aeronaves de tipo DC-9-51 tinham deixado de efectuar operações. Comunicou ainda que tinha sido recertificada pela autoridade da aviação civil ucraniana (UKR SAA) em Janeiro de 2011 e que lhe tinha sido concedido um COA válido por um período de 2 anos.

(90) A UMAir apresentou também documentação comprovativa da execução de todas as medidas correctivas adoptadas na sequência das visitas efectuadas pela UE em Maio e Outubro de 2009. Além disso, forneceu documentação sobre a verificação do nível de execução das medidas correctivas adoptadas para dar resposta às constatações feitas pela UKR SAA durante as actividades de vigilância. Apresentou igualmente um relatório de investigação de um incidente grave ocorrido em Beirute em 21 de Setembro de 2010. De acordo com este relatório, a aterragem de emergência da aeronave DC-9-51, com a matrícula UR-CBY, logo a seguir à descolagem, deveu-se a uma paragem do motor, muito provavelmente na sequência de uma colisão com uma ave. No entanto, o relatório revelou também que o manual de operações da UMAir não incluía um procedimento crucial em caso de motor inoperante.

(91) Atendendo a que o relatório da inspecção na plataforma de estacionamento efectuada na UE [1] em 28 de Fevereiro de 2011 à aeronave de matrícula UR-CHN, operada pela transportadora aérea, revelou deficiências graves, a Comissão solicitou informações adicionais à transportadora aérea. Em resposta a este pedido, a transportadora aérea forneceu documentação sobre as especificações operacionais e o certificado de aeronavegabilidade da aeronave MD83, com a matrícula UR-CHN, comprovativa de que dispõe do equipamento obrigatório requerido pela ICAO.

(92) A transportadora foi convidada a participar numa reunião técnica, que teve lugar em 25 de Março de 2011, para esclarecer as questões pendentes. Quer durante a reunião, quer na sequência da mesma, forneceu informações detalhadas sobre os resultados das auditorias internas, controlos e inspecções na plataforma de estacionamento, bem como sobre as medidas correctivas adoptadas, e indicou que o manual de operações em vigor contém todos os procedimentos necessários, aplicáveis a situações normais, anormais e de emergência, e prevê formação regular com simulador.

(93) A UKR SAA pediu para fazer uma exposição ao Comité da Segurança Aérea, a qual teve lugar em 6 de Abril de 2011, e apresentou o processo de inspecção, verificação e elaboração de relatórios sobre as medidas correctivas aplicadas no plano da segurança pelas transportadoras aéreas sob a sua supervisão, incluindo a UMAir. A UKR SAA confirmou que a UMAir tinha corrigido todos os problemas detectados durante as visitas realizadas pela UE em Maio e Outubro de 2009. A UKR SAA informou ainda que continuou a assumir as suas responsabilidades enquanto Estado de matrícula e Estado do operador no que respeita às operações realizadas pela UMAir utilizando aeronaves fretadas com tripulação.

(94) O Comité da Segurança Aérea congratulou-se com os progressos registados pela UMAir no que se refere à aplicação das normas de segurança internacionais e à suspensão das operações da aeronave DC-9-51, assim como com as declarações feitas pela UKR SAA, e considerou que as operações desta transportadora aérea devem deixar de estar sujeitas a restrições. Consequentemente, com base nos critérios comuns, considera-se que a Ukrainian Mediterranean Airlines (UMAir) deve ser retirada do anexo B.

(95) Os Estados-Membros continuarão a verificar o cumprimento efectivo das normas de segurança pertinentes pela UMAir atribuindo a prioridade nas inspecções na plataforma de estacionamento às aeronaves desta transportadora, nos termos do Regulamento (CE) n.º 351/2008.

[1] SCAA-2011-30.

Considerações de ordem geral sobre as restantes transportadoras incluídas nas listas dos anexos A e B

(96) Não obstante os pedidos específicos nesse sentido, as restantes transportadoras aéreas incluídas na lista comunitária actualizada em 22 de Novembro de 2010 e as autoridades responsáveis pela sua supervisão regulamentar não comunicaram à Comissão, até à data, quaisquer elementos comprovativos da plena aplicação das medidas correctivas adequadas. 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).

(97) As medidas previstas no presente regulamento estão em conformidade 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 que consta do anexo A do presente regulamento.

2. O anexo B é substituído pelo texto que consta 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 19 de Abril de 2011.

Pela Comissão,
pelo Presidente,
Siim KALLAS
Vice-Presidente

ANEXO A

LISTA DAS TRANSPORTADORAS AÉREAS PROIBIDAS DE OPERAR NA UNIÃO EUROPEIA [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
BLUE WING AIRLINES	SRBWA-01/2002	BWI	República do Suriname
MERIDIAN AIRWAYS LTD	AOC 023	MAG	República do Gana
Silverback Cargo Freighters	Desconhecido	VRB	República do Ruanda
Todas as transportadoras aéreas certificadas pelas autoridades do Afeganistão responsáveis pela supervisão regulamentar, incluindo:			**República Islâmica do Afeganistão**
ARIANA AFGHAN AIRLINES	AOC 009	AFG	República Islâmica do Afeganistão
KAM AIR	AOC 001	KMF	República Islâmica do Afeganistão
PAMIR AIRLINES	Desconhecido	PIR	República Islâmica do Afeganistão
SAFI AIRWAYS	AOC 181	SFW	República Islâmica do Afeganistão
Todas as transportadoras aéreas certificadas pelas autoridades de Angola responsáveis pela supervisão regulamentar, à excepção da TAAG – Angola Airlines, que consta do anexo B, incluindo:			**República de Angola**
AEROJET	AO 008-01/11	Desconhecido	República de Angola
AIR26	AO 003-01/11-DCD	DCD	República de Angola
Air Gicango	009	Desconhecido	República de Angola
AIR JET	AO 006-01/11-MBC	MBC	República de Angola
AIR NAVE	017	Desconhecido	República de Angola
ANGOLA AIR SERVICES	006	Desconhecido	República de Angola
Diexim	007	Desconhecido	República de Angola
FLY540	AO 004-01 FLYA	Desconhecido	República de Angola
GIRA GLOBO	008	GGL	República de Angola
HELIANG	010	Desconhecido	República de Angola
HELIMALONGO	AO 005-01/11	Desconhecido	República de Angola
MAVEWA	016	Desconhecido	República de Angola
SONAIR	AO 002-01/10-SOR	SOR	República de Angola
Todas as transportadoras aéreas certificadas pelas autoridades do Benim responsáveis pela supervisão regulamentar, incluindo:			**República do Benim**
AERO BENIN	PEA n.º 014/ MDCTTTATP-PR/ ANAC/DEA/SCS	AEB	República do Benim
AFRICA AIRWAYS	Desconhecido	AFF	República do Benim

[1] As transportadoras aéreas constantes da lista do anexo A podem 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 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
ALAFIA JET	PEA n.º 014/ANAC/MDCTTTATP-PR/DEA//SCS	Não disponível	República do Benim
BENIN GOLF AIR	PEA n.º 012/MDCTTP--PR/ANAC/DEA/SCS	BGL	República do Benim
BENIN LITTORAL AIRWAYS	PEA n.º 013/MDCTTTATP-PR/ANAC/DEA/SCS	LTL	República do Benim
COTAIR	PEA n.º 015/MDCTTTATP-PR/ANAC/DEA/SCS	COB	República do Benim
ROYAL AIR	PEA n.º 11/ANAC/MDCTTP--PR/DEA/SCS	BNR	República do Benim
TRANS AIR BENIN	PEA n.º 016/MDCTTTATP-PR/ANAC/DEA/SCS	TNB	República do Benim
Todas as transportadoras aéreas certificadas pelas autoridades da República do Congo responsáveis pela supervisão regulamentar, incluindo:			**República do Congo**
AERO SERVICE	RAC06-002	RSR	República do Congo
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	ABB	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)
KORONGO AIRLINES	409/CAB/MIN/TVC/ 001/2011	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)

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
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)
ZAABU INTERNATIONAL	409/CAB/MIN/TVC/ 049/09	Desconhecido	República Democrática do Congo (RDC)
Todas as transportadoras aéreas certificadas pelas autoridades de Jibuti responsáveis pela supervisão regulamentar, incluindo:			**República do Jibuti**
DAALLO AIRLINES	Desconhecido	DAO	República do Jibuti
Todas as transportadoras aéreas certificadas pelas autoridades da República da Guiné Equatorial responsáveis pela supervisão regulamentar, incluindo:			**República da Guiné Equatorial**
CRONOS AIRLINES	Desconhecido	Desconhecido	República da Guiné Equatorial
CEIBA INTERCONTINENTAL	Desconhecido	CEL	República da Guiné Equatorial
EGAMS	Desconhecido	EGM	República da Guiné Equatorial
EUROGUINEANA DE AVIACIÓN y transportes	2006/001/MTTCT/ /DGAC/SOPS	EUG	República da Guiné Equatorial
General work aviación	002/ANAC	Não disponível	República da Guiné Equatorial
GETRA - Guinea Ecuatorial de Transportes Aéreos	739	GET	República da Guiné Equatorial
GUINEA AIRWAYS	738	Não disponível	República da Guiné Equatorial
STAR EQUATORIAL AIRLINES	Desconhecido	Desconhecido	República da Guiné Equatorial
UTAGE – Union de TransportE Aereo de Guinea Ecuatorial	737	UTG	República da 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
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

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
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
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
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

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
TRIGANA AIR SERVICE	121-006	TGN	República da Indonésia
UNINDO	135-040	Desconhecido	República da Indonésia
WING ABADI AIRLINES	121-012	WON	República da Indonésia
Todas as transportadoras aéreas certificadas pelas autoridades do Cazaquistão responsáveis pela supervisão regulamentar, à excepção da Air Astana, incluindo:			**República do Cazaquistão**
AERO AIR COMPANY	AK-0429-10	ILK	República do Cazaquistão
AIR ALMATY	AK-0409-09	LMY	República do Cazaquistão
AIR TRUST AIRCOMPANY	AK-0412-10	RTR	República do Cazaquistão
AK SUNKAR AIRCOMPANY	AK-0396-09	AKS	República do Cazaquistão
ASIA CONTINENTAL Airlines	AK-0345-08	CID	República do Cazaquistão
ASIA WINGS	AK-0390-09	AWA	República do Cazaquistão
ATMA AIRLINES	AK-0437-10	AMA	República do Cazaquistão
AVIA-JAYNAR/avia-zhaynar	AK-0435-10	SAP	República do Cazaquistão
BEYBARS AIRCOMPANY	AK-0383-09	BBS	República do Cazaquistão
BERKUT AIR/BEK AIR	AK-0428-10	BEK	República do Cazaquistão
BURUNDAYAVIA AIRLINES	AK-0415-10	BRY	República do Cazaquistão
COMLUX	AK-0399-09	KAZ	República do Cazaquistão
DETA AIR	AK-0417-10	DET	República do Cazaquistão
EAST WING	AK-0411-09	EWZ	República do Cazaquistão
EASTERN EXPRESS	AK-0427-10	LIS	República do Cazaquistão
EURO-ASIA AIR	AK-0384-09	EAK	República do Cazaquistão
EURO-ASIA AIR INTERNATIONAL	AK-0389-09	KZE	República do Cazaquistão
FLY JET KZ	AK-0391-09	FJK	República do Cazaquistão
INVESTAVIA	AK-0342-08	TLG	República do Cazaquistão
IRTYSH AIR	AK-0439-11	MZA	República do Cazaquistão
JET AIRLINES	AK-0419-10	SOZ	República do Cazaquistão
JET ONE	AK-0433-10	JKZ	República do Cazaquistão
KAZAIR JET	AK-0387-09	KEJ	República do Cazaquistão
KAZAIRTRANS AIRLINE	AK-0349-09	KUY	República do Cazaquistão
KAZAIRWEST	AK-0404-09	KAW	República do Cazaquistão
KAZAVIASPAS	AK-0405-09	KZS	República do Cazaquistão
MEGA Airlines	AK-0424-10	MGK	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
MIRAS	AK-0402-09	MIF	República do Cazaquistão
Prime aviation	AK-0393-09	PKZ	República do Cazaquistão
SAMAL AIR	AK-0407-09	SAV	República do Cazaquistão
SAYAKHAT AIRLINES	AK-0426-10	SAH	República do Cazaquistão
SEMEYAVIA	AK-400-09	SMK	República do Cazaquistão
SCAT	AK-0420-10	VSV	República do Cazaquistão
SKYBUS	AK-0432-10	BYK	República do Cazaquistão
SKYJET	AK-0398-09	SEK	República do Cazaquistão
UST-KAMENOGORSK/AIR DIVISION OF EKA	AK-0440-11	UCK	República do Cazaquistão
ZHETYSU AIRCOMPANY	AK-0438-11	JTU	República do Cazaquistão
Todas as transportadoras aéreas certificadas pelas autoridades da República do Quirguizistão responsáveis pela supervisão regulamentar, incluindo:			**República do Quirguizistão**
AIR MANAS	17	MBB	República do Quirguizistão
ASIAN AIR	36	AZZ	República do Quirguizistão
Avia Traffic Company	23	AVJ	República do Quirguizistão
AEROSTAN (EX Bistair-FEZ Bishkek)	08	BSC	República do Quirguizistão
CENTRAL ASIAN AVIATION SERVICES (CAAS)	13	CBK	República do Quirguizistão
Click Airways	11	CGK	República do Quirguizistão
DAMES	20	DAM	República do Quirguizistão
EASTOK AVIA	15	EEE	República do Quirguizistão
ITEK Air	04	IKA	República do Quirguizistão
KYRGYZ TRANS AVIA	31	KTC	República do Quirguizistão
KYRGYZSTAN	03	LYN	República do Quirguizistão
KYRGYZSTAN AIRLINE	Desconhecido	KGA	República do Quirguizistão
S GROUP AVIATION	6	SGL	República do Quirguizistão
Sky Way air	21	SAB	República do Quirguizistão
TRAST AERO	05	TSJ	República do Quirguizistão
VALOR AIR	07	VAC	República do Quirguizistão
Todas as transportadoras aéreas certificadas pelas autoridades da República da Libéria responsáveis pela supervisão regulamentar			**República da Libéria**
Todas as transportadoras aéreas certificadas pelas autoridades da República Gabonesa responsáveis pela supervisão regulamentar, à excepção da Gabon Airlines, da Afrijet e da SN2AG, que constam do anexo B, incluindo:			**República Gabonesa**

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
AFRIC AVIATION	010/MTAC/ANAC-G/DSA	Desconhecido	República Gabonesa
AIR SERVICES SA	004/MTAC/ANAC-G/DSA	RVS	República Gabonesa
AIR TOURIST (ALLEGIANCE)	007/MTAC/ANAC-G/DSA	LGE	República Gabonesa
NATIONALE ET REGIONALE TRANSPORT (NATIONALE)	008/MTAC/ANAC-G/DSA	NRG	República Gabonesa
SCD AVIATION	005/MTAC/ANAC-G/DSA	SCY	República Gabonesa
SKY GABON	009/MTAC/ANAC-G/DSA	SKG	República Gabonesa
SOLENTA AVIATION GABON	006/MTAC/ANAC-G/DSA	Desconhecido	República Gabonesa
Todas as transportadoras aéreas certificadas pelas autoridades da República da Mauritânia responsáveis pela supervisão regulamentar, incluindo:			**República Islâmica da Mauritânia**
MAURITANIA AIRWAYS		MTW	República Islâmica da Mauritânia
Todas as transportadoras aéreas certificadas pelas autori dades da República da Moçambique responsáveis pela supervisão regulamentar, incluindo:			**República de Moçambique**
Mozambique Airlines – linhas aereas de moçambique	MOZ-01/2010	LAM	República de Moçambique
Mozambique Express/MEX	02 de 2010	MXE	República de Moçambique
Trans Airways/KAYA AIRLINES	03 de 2010	Desconhecido	República de Moçambique
República de Moçambique Helicopteros Capital	Desconhecido	Desconhecido	República de Moçambique
CFA Moçambique	Desconhecido	Desconhecido	República de Moçambique
Unique Air Charter	Desconhecido	Desconhecido	República de Moçambique
Aerovisao de Mozambique	Desconhecido	Desconhecido	República de Moçambique
Safari Air	Desconhecido	Desconhecido	República de Moçambique
ETA Air Charter LDA	04 de 2010	Desconhecido	República de Moçambique
Emilio Air Charter lda	05 de 2010	Desconhecido	República de Moçambique
CFM-TTA sA	07 de 2010	Desconhecido	República de Moçambique
Aero-Servicos sarl	08 de 2010	Desconhecido	República de Moçambique
VR Cropsprayers lda	06 de 2010	Desconhecido	República de Moçambique
Todas as transportadoras aéreas certificadas pelas autoridades das Filipinas responsáveis pela supervisão regulamentar, incluindo:			**República das Filipinas**
Aerowurks Aerial SprAying Services	2010030	Desconhecido	República das Filipinas
Air Philippines Corporation	2009006	GAP	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
AIR WOLF AVIATION INC.	200911	Desconhecido	República das Filipinas
Airtrack Agricultural Corporation	2010027	Desconhecido	República das Filipinas
Asia Aircraft Overseas Philippines Inc.	4AN9800036	Desconhecido	República das Filipinas
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	CEB	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	SOY	República das Filipinas
ISLAND TRANSVOYAGER	2010022	Desconhecido	República das Filipinas
Lion Air, Incorporated	2009019	Desconhecido	República das Filipinas
Macro asia air taxi services	2010029	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.	2010033	Desconhecido	República das Filipinas
Pacific East Asia Cargo Airlines, Inc.	4AS9800006	PEC	República das Filipinas
Pacific Airways Corporation	4AN9700007	Desconhecido	República das Filipinas
Pacific Alliance Corporation	4AN2006001	Desconhecido	República das Filipinas
Philippine Airlines	2009001	PAL	República das Filipinas
Philippine Agricultural aviation corp.	4AN9800015	Desconhecido	República das Filipinas
Royal air charter services Inc.	2010024	Desconhecido	República das Filipinas
Royal Star Aviation, Inc.	2010021	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
SOUTH EAST ASIA INC.	2009004	Desconhecido	República das Filipinas
Southstar aviation company, inc.	4AN9800037	Desconhecido	República das Filipinas
Spirit of Manila Airlines Corporation	2009008	MNP	República das Filipinas
Subic international air charter	4AN9900010	Desconhecido	República das Filipinas
Subic seaplane, inc.	4AN2000002	Desconhecido	República das Filipinas
Topflite airways, inc.	4AN9900012	Desconhecido	República das Filipinas
Transglobal Airways Corporation	2009007	TCU	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	RIT	República das Filipinas
Todas as transportadoras aéreas certificadas pelas autoridades de São Tomé e Príncipe responsáveis pela supervisão regulamentar, incluindo:			**República Democrática de São Tomé e Príncipe**
AFRICA CONNECTION	10/AOC/2008	Desconhecido	República Democrática de São Tomé e Príncipe
BRITISH GULF INTERNATIONAL COMPANY LTD	01/AOC/2007	BGI	República Democrática de São Tomé e Príncipe
EXECUTIVE JET SERVICES	03/AOC/2006	EJZ	República Democrática de São Tomé e Príncipe
GLOBAL AVIATION OPERATION	04/AOC/2006	Desconhecido	República Democrática de São Tomé e Príncipe
GOLIAF AIR	05/AOC/2001	GLE	República Democrática de São Tomé e Príncipe
ISLAND OIL EXPLORATION	01/AOC/2008	Desconhecido	República Democrática de São Tomé e Príncipe
STP AIRWAYS	03/AOC/2006	STP	República Democrática de São Tomé e Príncipe
TRANSAFRIK INTERNATIONAL LTD	02/AOC/2002	TFK	República Democrática de São Tomé e Príncipe
TRANSCARG	01/AOC/2009	Desconhecido	República Democrática de São Tomé e Príncipe
TRANSLIZ AVIATION (TMS)	02/AOC/2007	TMS	República Democrática de São Tomé e Príncipe
Todas as transportadoras aéreas certificadas pelas autoridades da Serra Leoa responsáveis pela supervisão regulamentar, incluindo:			**República Democrática da Serra Leoa**
AIR RUM, Ltd	Desconhecido	RUM	República Democrática da Serra Leoa
DESTINY AIR SERVICES, Ltd	Desconhecido	DTY	República Democrática da Serra Leoa
HEAVYLIFT CARGO	Desconhecido	Desconhecido	República Democrática da Serra Leoa
ORANGE AIR SERRA LEOA LTD	Desconhecido	ORJ	República Democrática da Serra Leoa
PARAMOUNT AIRLINES, Ltd	Desconhecido	PRR	República Democrática da Serra Leoa
SEVEN FOUR EIGHT AIR SERVICES LTD	Desconhecido	SVT	República Democrática da Serra Leoa

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
TEEBAH AIRWAYS	Desconhecido	Desconhecido	República Democrática da Serra Leoa
Todas as transportadoras aéreas certificadas pelas autoridades do Sudão responsáveis pela supervisão regulamentar, incluindo:			**República do Sudão**
Sudan Airways	Desconhecido	SUD	República do Sudão
SUN AIR COMPANY	051	SNR	República do Sudão
MARSLAND COMPANY	040	MSX	República do Sudão
ATTICO AIRLINES	023	ETC	República do Sudão
FOURTY EIGHT AVIATION	054	WHB	República do Sudão
SUDANESE STATES AVIATION COMPANY	010	SNV	República do Sudão
ALMAJARA AVIATION	Desconhecido	MJA	República do Sudão
BADER AIRLINES	035	BDR	República do Sudão
ALFA AIRLINES	054	AAJ	República do Sudão
AZZA TRANSPORT COMPANY	012	AZZ	República do Sudão
GREEN FLAG AVIATION	017	Desconhecido	República do Sudão
ALMAJAL AVIATION SERVICE	015	MGG	República do Sudão
NOVA AIRLINES	001	NOV	República do Sudão
TARCO AIRLINES	056	Desconhecido	República do Sudão
Todas as transportadoras aéreas certificadas pelas autoridades da Suazilândia responsáveis pela supervisão regulamentar, incluindo:			**Reino da Suazilândia**
SWAZILAND AIRLINK	Desconhecido	SZL	Reino da Suazilândia
Todas as transportadoras aéreas certificadas pelas autoridades da Zâmbia responsáveis pela supervisão regulamentar, incluindo:			**República da Zâmbia**
ZAMBEZI AIRLINES	Z/AOC/001/2009	ZMA	República da Zâmbia

ANEXO B

LISTA DAS TRANSPORTADORAS AÉREAS OBJECTO DE RESTRIÇÕES OPERACIONAIS 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	KOR	DPRK	Toda a frota, à excepção de: 2 aeronaves de tipo TU-204	Toda a frota, à excepção de: P-632 e P-633	DPRK
AFRIJET [1]	002/MTAC/ANAC-G/DSA	ABS	República do Gabão	Toda a frota, à excepção de: 2 aeronaves de tipo Falcon 50 e 2 aeronaves de tipo Falcon 900	Toda a frota, à excepção de: TR-LGV; TR-LGY; TR-LGY e TR-AFR	República Gabonesa
AIR ASTANA [2]	AK-0388-09	KZR	Cazaquistão	Toda a frota, à excepção de: 2 aeronaves de tipo B-767; 4 aeronaves de tipo B-757	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 e P4-LAS	Aruba (Reino dos Países Baixos)
AIRLIFT INTERNATIONAL (GH) LtD	AOC 017	ALE	República do Gana	Toda a frota, à excepção de: 2 aeronaves de tipo DC8-63F	Toda a frota, à excepção de: 9G-TOP e 9G-RAC	República do Gana
AIR MADAGASCAR	5R-M01/2009	MDG	Madagáscar	Toda a frota, à excepção de: 2 aeronaves de tipo Boeing B-737--300, 2 aeronaves de tipo ATR 72--500, 1 aeronave de tipo ATR 42--500, 1 aeronave de tipo ATR 42--320 e 3 aeronaves de tipo DHC 6-300	Toda a frota, à excepção de: 5R-MFH, 5R-MFI, 5R-MJE, 5R-MJF, 5R-MJG, 5R-MVT, 5R-MGC, 5R-MGD e 5R-MGF	República de Madagáscar
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)	União das Comores
GABON AIRLINES [3]	001/MTAC/ANAC	GBK	República do Gabão	Toda a frota, à excepção de: 1 aeronave de tipo Boeing B-767-200	Toda a frota, à excepção de: TR-LHP	República Gabonesa

[1] As transportadoras aéreas constantes da lista do anexo B podem 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 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
IRAN AIR ([4])	FS100	IRA	República Islâmica do Irão	Toda a frota, à excepção de: 14 aeronaves de tipo A-300; 8 aeronaves de tipo A-310 e 1 aeronave de tipo B-737	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 EP-IBZ EP-ICE EP-ICF EP-IBK EP-IBL EP-IBP EP-IBQ EP-AGA	República Islâmica do Irão
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 CL-601e 1 aeronave de tipo HS-125-800	Toda a frota, à excepção de: TR-AAG e ZS-AFG	República Gabonesa; República da África do Sul
TAAG – Angola Airlines	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 e D2-TBJ	República de Angola

([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 Comunidade Europeia.
([4]) A Iran Air está autorizada a operar com destino à União Europeia utilizando as aeronaves especificadas nas condições enumeradas no considerando 69 do Regulamento (UE) n.º 590/2010 (JO L 170 de 6.7.2010, p. 15).