REGULAMENTO DE EXECUÇÃO (UE) 2022/862 DA COMISSÃO

de 1 de junho de 2022

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

(Texto relevante para efeitos do EEE)

A COMISSÃO EUROPEIA,

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

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

Considerando o seguinte:

(1) O Regulamento (CE) n.º 474/2006 da Comissão ([2]) estabelece a lista das transportadoras aéreas que são objeto de uma proibição de operação na União.

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

(3) A Comissão informou todas as transportadoras aéreas em causa, diretamente ou por intermédio das autoridades responsáveis pela sua supervisão regulamentar, sobre os factos e as considerações essenciais que estariam na base de uma decisão destinada a impor-lhes uma proibição de operação na União ou a alterar as condições relacionadas com uma proibição de operação imposta a uma transportadora aérea incluída na lista que consta dos anexos A e B do Regulamento (CE) n.º 474/2006.

(4) A Comissão concedeu às transportadoras aéreas em causa a possibilidade de consultarem todos os documentos relevantes comunicados pelos Estados-Membros, de apresentarem as suas observações por escrito e de fazerem uma exposição oral à Comissão e ao comité instituído pelo artigo 15.º do Regulamento (CE) n.º 2111/2005 («Comité da Segurança Aérea da UE»).

(5) A Comissão informou o Comité da Segurança Aérea da UE das consultas conjuntas em curso, ao abrigo do Regulamento (CE) n.º 2111/2005 e do Regulamento (CE) n.º 473/2006 da Comissão ([3]), junto das autoridades competentes e das transportadoras aéreas da Arménia, do Iraque, do Cazaquistão, da Moldávia, do Paquistão, da Rússia e do Sudão do Sul. A Comissão informou igualmente o Comité da Segurança Aérea da UE sobre a situação da segurança da aviação no Congo Brazzaville, na Guiné Equatorial, em Madagáscar e no Suriname.

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

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

([2]) Regulamento (CE) n.º 474/2006 da Comissão, de 22 de março de 2006, que estabelece a lista comunitária das transportadoras aéreas que são objeto de uma proibição de operação na Comunidade, prevista no Capítulo II do Regulamento (CE) n.º 2111/2005 do Parlamento Europeu e do Conselho (JO L 84 de 23.3.2006, p. 14).

([3]) Regulamento (CE) n.º 473/2006 da Comissão, de 22 de março de 2006, que estabelece regras de execução para a lista comunitária de transportadoras aéreas que são objeto de uma proibição de operação na Comunidade, prevista no capítulo II do Regulamento (CE) n.º 2111/2005 do Parlamento Europeu e do Conselho (JO L 84 de 23.3.2006, p. 8).

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

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

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

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

Transportadoras aéreas da União

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

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

Transportadoras aéreas da Arménia

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

(13) Em 29 de abril de 2022, a Comissão, a Agência, os Estados-Membros e o Comité da Aviação Civil da Arménia («CAC») realizaram uma reunião técnica, na qual o CAC forneceu informações atualizadas sobre as medidas tomadas desde a reunião técnica de 3 de novembro de 2021 a fim de corrigir as deficiências de segurança identificadas. As principais medidas adotadas consistem na alteração da legislação nacional e dos regulamentos conexos em matéria de aviação civil, em melhorias relacionadas com a estrutura e o pessoal do CAC, na atualização do sistema de gestão da qualificação e formação de inspetores, incluindo para a formação inicial, a formação contínua e no posto de trabalho. Além disso, o CAC explicou que desenvolveu procedimentos de supervisão e listas de controlo adicionais em vários domínios, elaborou o plano nacional de segurança da aviação e o regulamento relativo à comunicação de ocorrências de segurança, ambos a adotar em 2022. Todo este material será cuidadosamente examinado pela Comissão e pela Agência.

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

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

(14) O CAC apresentou uma atualização das medidas tomadas no âmbito do seu plano de medidas corretivas («PMC») na sequência das observações formuladas durante a visita de avaliação da União no local de 2020. Estas medidas incluíram a atualização dos processos de planeamento e formação em matéria de recursos humanos e de vários procedimentos e listas de controlo para melhorar as suas atividades de supervisão da segurança, bem como a criação de uma base de dados eletrónica para apoiar as atividades de supervisão e o desenvolvimento do sistema de comunicação de ocorrências em matéria de segurança.

(15) Além disso, no âmbito dos esforços da União para ajudar o CAC a dar resposta às suas necessidades em termos de melhoria da segurança da aviação, a Agência lançou, em março de 2022, um projeto técnico específico destinado a reforçar a supervisão da segurança do CAC nos domínios das operações aéreas e da aeronavegabilidade.

(16) Com base em todas as informações disponíveis, considera-se que o CAC introduziu algumas melhorias dignas de nota na sua capacidade de supervisão da segurança. Reconhece-se igualmente que o CAC parece estar empenhado em prosseguir esforços para continuar a desenvolver as suas capacidades de supervisão e a resolver os problemas de segurança identificados. Não obstante esta evolução positiva, não existem atualmente elementos de prova suficientemente fundamentados, uma vez que o CAC resolveu eficazmente todas as deficiências identificadas durante a visita de avaliação no local de fevereiro de 2020, da qual resultou a decisão de impor uma proibição de operação nos termos do Regulamento de Execução (UE) 2020/736. As informações prestadas sobre as potenciais melhorias exigem uma verificação mais criteriosa através de reuniões técnicas adicionais e, eventualmente, através de confirmação no local.

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

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

Transportadoras aéreas do Iraque

(19) Em dezembro de 2015, a transportadora aérea *Iraqi Airways* foi incluída no anexo A do Regulamento (CE) n.º 474/2006, pelo Regulamento de Execução (UE) 2015/2322 da Comissão ([7]).

(20) Em fevereiro de 2022, a Autoridade da Aviação Civil iraquiana («ICAA») e a *Iraqi Airways* apresentaram à Comissão informações sobre as ações e as medidas tomadas para melhorar os seus sistemas e as suas capacidades de supervisão e gestão da segurança. Com base nas informações recebidas, a Comissão observa que foram realizados alguns progressos no sentido de resolver os problemas de segurança identificados. No entanto, foram identificadas algumas deficiências, incluindo no atinente à qualidade das listas de controlo utilizadas pelos inspetores da ICAA para os processos de certificação e supervisão, bem como ao plano de formação da ICAA e à sua implementação. A avaliação dos resultados da supervisão da ICAA revelou várias deficiências, nomeadamente na forma como as conclusões da supervisão são elaboradas e como o seu seguimento é assegurado. A este respeito, observou-se igualmente que os inspetores da ICAA não tomaram as medidas de execução adequadas ditadas pelas necessidades.

(21) A avaliação das informações fornecidas pela *Iraqi Airways* demonstrou que a transportadora aérea realizou progressos significativos em diferentes domínios. Foi referido que a transportadora aérea tinha contratado os serviços de um consultor externo para efeitos de auditoria da transportadora aérea e de desenvolvimento do PMC em vias de aplicação.

(22) Foi iniciado um programa de monitorização dos dados de voo para continuar a melhorar a quantidade de dados a analisar e a utilizar para o estabelecimento de medidas de melhoria da segurança. Além disso, foi criado um sistema de comunicação interna, foram previstas reuniões de segurança a diferentes níveis estratégicos e alguns dos manuais da organização foram revistos.

(23) Não obstante os progressos acima referidos, subsistem vários desafios, nomeadamente a necessidade de instalar várias aplicações informáticas para a manutenção, as operações de voo e a gestão de documentos. A transportadora aérea deve igualmente melhorar as suas funções e os procedimentos relacionados com a resolução das constatações resultantes da supervisão apresentadas pela ICAA. Além disso, embora a *Iraqi Airways* tenha desenvolvido um sistema de gestão da qualidade («SGQ»), parece não ser capaz de proceder a um acompanhamento adequado de todas as constatações suscitadas no âmbito deste sistema.

([7]) Regulamento de Execução (UE) 2015/2322 da Comissão, de 10 de dezembro de 2015, que altera o Regulamento (CE) n.º 474/2006 que estabelece a lista comunitária das transportadoras aéreas que são objeto de uma proibição de operação na Comunidade (JO L 328 de 12.12.2015, p. 67).

(24) Em 14 de dezembro de 2021 e em 4 de maio de 2022, a pedido do Iraque e no âmbito de atividades de acompanhamento contínuo, a Comissão, a Agência, os Estados-Membros, a ICAA e a *Iraqi Airways* realizaram duas reuniões técnicas. Em ambas as ocasiões, a ICAA apresentou os progressos realizados no sentido da resolução dos problemas de segurança relacionados com a sua capacidade para assegurar uma supervisão eficaz da segurança no país, nomeadamente no que diz respeito à supervisão da *Iraqi Airways*. A *Iraqi Airways* apresentou os progressos realizados no sentido de colmatar as deficiências de segurança anteriormente identificadas que, em última análise, conduziram a uma decisão desfavorável de TCO adotada pela Agência, bem como outros desenvolvimentos conexos em matéria de melhoria da segurança.

(25) A ICAA e a *Iraqi Airways* mostraram uma visão e uma ambição claras no sentido de melhorarem a sua conformidade regulamentar e o seu desempenho em matéria de segurança. Porém, são ainda necessárias melhorias adicionais. A Comissão continuará a colaborar com a ICAA e com a *Iraqi Airways* para acompanhar e contribuir para os seus esforços no sentido de reforçar as suas capacidades de supervisão e de gestão da segurança. Neste contexto, foi referido que a Agência irá lançar um projeto de assistência técnica em 2022 para secundar os seus esforços da ICAA com vista a reforçar a supervisão da segurança da aviação no Iraque.

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

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

(28) Caso surjam informações de segurança pertinentes que indiciem riscos de segurança iminente decorrentes do incumprimento das normas de segurança internacionais relevantes, a Comissão poderá ver-se obrigada a tomar novas medidas, em conformidade com o Regulamento (CE) n.º 2111/2005.

Transportadoras aéreas do Cazaquistão

(29) Em dezembro de 2016, as transportadoras aéreas certificadas no Cazaquistão foram retiradas do anexo A do Regulamento (CE) n.º 474/2006 pelo Regulamento de Execução (UE) 2016/2214 da Comissão ([8]), com exceção da *Air Astana*, que tinha sido retirada do anexo B em 2015 pelo Regulamento de Execução (UE) 2015/2322.

(30) Em outubro de 2021, no âmbito do acompanhamento contínuo por parte da Comissão do sistema de supervisão da segurança do Cazaquistão, peritos da Comissão, da Agência e dos Estados-Membros (a «equipa de avaliação») efetuaram uma visita de avaliação no local da União no Cazaquistão, ao Comité da Aviação Civil do Cazaquistão («CAC KZ») e à *Aviation Administration of Kazakhstan Joint Stock Company* («AAK»), bem como a três transportadoras aéreas certificadas no Cazaquistão, a saber, a *Air Astana, a Jupiter Jet* e a *Qazaq Air*.

(31) Em 2 de fevereiro de 2022, a AAK apresentou à Comissão um PMC para corrigir as deficiências observadas, comunicadas pela equipa de avaliação. A Comissão, juntamente com a Agência, avaliou o PMC e apresentou as suas observações ao CAC KZ e à AAK.

(32) Em 27 e 28 de abril de 2022, a Comissão, a Agência, os Estados-Membros e os representantes do CAC KZ e da AAK realizaram uma reunião técnica a fim de rever o desenvolvimento e a aplicação do PMC pelo CAC KZ e pela AAK, bem como de ações conexas empreendidas para garantir a total conformidade do sistema de supervisão da segurança com as normas de segurança internacionais pertinentes.

(33) Com base no PMC apresentado e nos debates e elementos de prova facultados durante a reunião técnica, verificou-se que foram realizados progressos em termos de resposta às observações formuladas durante a visita de avaliação no local. É evidente que todas as observações foram abordadas em certa medida e que algumas podem ser consideradas encerradas.

([8]) Regulamento de Execução (UE) 2016/2214 da Comissão, de 8 de dezembro de 2016, que altera o Regulamento (CE) n.º 474/2006 no que respeita à lista das transportadoras aéreas que são objeto de uma proibição de operação na União (JO L 334 de 9.12.2016, p. 6).

(34) A reunião revelou que o CAC KZ e a AAK ainda têm de fornecer à Comissão mais esclarecimentos e elementos de prova no que respeita a determinadas ações e medidas tomadas. A Comissão solicitou igualmente ao CAC KZ e à AAK que revissem o PMC, aprofundando a análise das causas das deficiências de segurança identificadas durante a visita de avaliação da União no local, com o objetivo de o debater na reunião técnica seguinte.

(35) No seguimento das deliberações do Comité da Segurança Aérea da UE de novembro de 2021, corroboradas na reunião técnica de abril de 2022, a Comissão convidou o CAC KZ, a AAK e a transportadora aérea *Air Astana* para uma audição perante o Comité da Segurança Aérea da UE em 17 de maio de 2022.

(36) Nessa audição, o CAC KZ e a AAK apresentaram à Comissão e ao Comité da Segurança Aérea da UE uma sinopse do sistema adotado para assegurar a supervisão da segurança das transportadoras aéreas certificadas no Cazaquistão. Explicaram o plano nacional de desenvolvimento da segurança do Cazaquistão, que inclui medidas para melhorar a eficácia do transporte aéreo nacional, incluindo a aplicação efetiva das normas de segurança internacionais pertinentes. Além disso, a AAK comunicou os últimos desenvolvimentos no que respeita à sua estrutura organizativa e referiu dimensão do setor da aviação no Cazaquistão, bem como os resultados da missão coordenada de validação da OACI realizada em agosto de 2021.

(37) Sublinhando o seu empenho na melhoria contínua, o CAC KZ e a AAK forneceram à Comissão e ao Comité da Segurança Aérea da UE uma visão global e pormenorizada da execução do PMC elaborado em resposta às constatações resultantes da visita de avaliação da União no local realizada em outubro de 2021. Tal incluiu os objetivos estratégicos definidos para o futuro, tais como as alterações ao quadro jurídico nacional, os manuais e procedimentos da AAK, a continuação das melhorias do sistema de gestão da qualidade e o reforço da aplicação efetiva das normas de segurança internacionais relevantes.

(38) Durante a audição, o CAC KZ e a AAK comprometeram-se a manter a Comissão informada sobre as novas medidas a adotar relativamente às restantes observações formuladas durante a visita de avaliação da União no local de 2021. Comprometeram-se também a manter um diálogo permanente sobre a segurança, nomeadamente prestando informações de segurança pertinentes e efetuando reuniões adicionais (pelo menos duas vezes por ano), se e quando a Comissão assim o considerar necessário.

(39) Os dados disponíveis indicam que as medidas tomadas pelo CAC KZ e pela AAK já estão a contribuir para reforçar as suas capacidades de supervisão das atividades de aviação no Cazaquistão. Contudo, são necessárias mais melhorias no que diz respeito à sua capacidade para supervisionar se as operações das transportadoras aéreas certificadas no Cazaquistão são realizadas em conformidade com as normas de segurança internacionais pertinentes, nomeadamente velando por que sejam disponibilizados os recursos adequados para realizar essas atividades de supervisão da segurança.

(40) Com base nas informações apresentadas, pode concluir-se que, desde outubro de 2021, o CAC KZ e a AAK realizaram progressos notáveis na aplicação das normas de segurança internacionais pertinentes. A Comissão e a Agência declararam a sua intenção de continuar a apoiar o CAC KZ e a AAK nos seus esforços para reforçar o sistema de segurança da aviação no Cazaquistão.

(41) Durante a audição, a transportadora aérea *Air Astana* apresentou uma panorâmica da sua frota atual, bem como dos recursos e das instalações disponíveis. Descreveu um sistema de gestão da segurança (SGS) robusto e bem consolidado e o seu SGQ. A transportadora aérea observou que utiliza um conjunto de ferramentas informáticas para integrar os dados relativos à segurança, à qualidade e à gestão dos riscos, incluindo o sistema de gestão dos riscos de fadiga.

(42) Quando interpelada pelo Comité da Segurança Aérea da UE, a transportadora aérea também informou sobre as atividades de supervisão da AAK que incidiram sobre a *Air Astana* em 2021-2022 e confirmou melhorias na sua interação com o CAC KZ e a AAK.

(43) Com base nas suas deliberações, o Comité da Segurança Aérea da UE chegou à conclusão de que deve ser dada especial atenção à monitorização contínua da situação e da evolução da mesma em matéria de segurança no Cazaquistão, nomeadamente através de relatórios periódicos sobre os progressos realizados pelo CAC KZ e pela AAK, bem como à possibilidade de os convidar para uma nova audição numa futura reunião do Comité da Segurança Aérea da UE.

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

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

(46) Caso surjam informações de segurança pertinentes que indiciem riscos de segurança iminente decorrentes do incumprimento das normas de segurança internacionais relevantes, a Comissão poderá ver-se obrigada a tomar novas medidas, em conformidade com o Regulamento (CE) n.º 2111/2005.

Transportadoras aéreas da Moldávia

(47) Em novembro de 2021, as transportadoras aéreas da Moldávia foram retiradas do anexo A do Regulamento (CE) n.º 474/2006 pelo Regulamento de Execução (UE) 2021/2070 da Comissão ([9]), com exceção da *Air Moldova*, da *Aerotranscargo*, e da *Fly One*, que nunca foram incluídas nos anexos A ou B.

(48) Por carta datada de 31 de março de 2022, a Autoridade da Aviação Civil da Moldávia (a seguir «CAAM») forneceu informações atualizadas sobre as atividades de supervisão da segurança durante o período compreendido entre novembro de 2021 e março de 2022. Para além da atualização do PMC desenvolvido com base na visita de avaliação da União no local em setembro de 2021, as informações fornecidas pela CAAM também incluíram atualizações no que diz respeito às últimas alterações ao quadro legislativo nacional moldavo no domínio da aviação.

(49) Após ter examinado as informações facultadas e a documentação apresentada, a Comissão considera que todas as observações pendentes, decorrentes da visita de avaliação no local de setembro de 2021, foram abordadas com êxito e podem ser encerradas. Tendo em conta os progressos realizados, a Comissão considera suficiente que a CAAM envie uma atualização anual até que seja tomada uma decisão.

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

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

(52) Caso surjam informações de segurança pertinentes que indiciem riscos de segurança iminente decorrentes do incumprimento das normas de segurança internacionais relevantes, a Comissão poderá ver-se obrigada a tomar novas medidas, em conformidade com o Regulamento (CE) n.º 2111/2005.

Transportadoras aéreas do Paquistão

(53) Em março de 2007, a *Pakistan International Airlines* foi incluída no anexo B do Regulamento (CE) n.º 474/2006 pelo Regulamento (CE) n.º 235/2007 da Comissão ([10]) e posteriormente suprimida em novembro de 2007, pelo Regulamento (CE) n.º 1400/2007 da Comissão ([11]).

(54) Em 24 de junho de 2020, uma declaração do Ministro Federal da Aviação paquistanês revelou que um elevado número de licenças de piloto, emitidas pela Autoridade da Aviação Civil do Paquistão («PCAA»), tinha sido obtido por meios fraudulentos.

([9]) Regulamento de Execução (UE) 2021/2070 da Comissão, de 25 de novembro de 2021, que altera o Regulamento (CE) n.º 474/2006 no que respeita à lista das transportadoras aéreas que são objeto de uma proibição de operação ou sujeitas a restrições operacionais na União (JO L 421 de 26.11.2021, p. 31).

([10]) Regulamento de Execução (CE) n.º 235/2007 da Comissão, de 5 de março de 2007, que altera o Regulamento (CE) n.º 474/2006 que estabelece a lista comunitária das transportadoras aéreas que são objeto de uma proibição de operação na Comunidade (JO L 66 de 6.3.2007, p. 3).

([11]) Regulamento (CEE) n.º 1400/2007 da Comissão, de 28 de novembro de 2007, que altera o Regulamento (CE) n.º 474/2006 que estabelece a lista das transportadoras aéreas comunitárias que são objeto de uma proibição de operação na Comunidade (JO L 311 de 29.11.2007, p. 12).

(55) Esse facto, e a aparente falta de supervisão eficaz da segurança por parte da PCAA, levaram a Agência a suspender as autorizações de TCO da *Pakistan International Airlines* e da *Vision Air*, com efeitos a partir de 1 de julho de 2020.

(56) Em 1 de julho de 2020, a Comissão iniciou consultas com a PCAA, em conformidade com o artigo 3.º, n.º 2, do Regulamento (CE) n.º 473/2006. Neste contexto, a Comissão, em cooperação com a Agência e os Estados-Membros, organizou uma série de reuniões técnicas com a PCAA, respetivamente, em 9 de julho e em 25 de setembro de 2020, em 15 e 16 de março de 2021, em 15 de outubro de 2021 e em 16 de março de 2022.

(57) Durante essas reuniões, foram debatidas várias questões, nomeadamente a supervisão das transportadoras aéreas certificadas pelo Paquistão, incluindo o seu SGS. A Comissão solicitou informações e elementos de prova para verificar se não existe uma situação semelhante noutros domínios, como a certificação da tripulação de cabina, o licenciamento de engenheiros de manutenção ou a certificação das transportadoras aéreas.

(58) As informações trocadas com a PCAA em 16 de março de 2022 incidiram sobre os resultados da visita recente ao Programa Universal de Auditoria da Supervisão da Segurança da OACI («USOAP»). A Comissão salientou que será prestada a devida atenção ao conteúdo do relatório de auditoria, a fim de determinar as próximas etapas do seu próprio processo de consulta sobre a lista relativa à segurança aérea. Durante a reunião, a PCAA apresentou uma síntese dos principais aspetos do relatório e comprometeu-se a partilhar o relatório com a Comissão quando finalizado.

(59) Após a receção do relatório, a Comissão pôde constatar que este não contém qualquer indicação de áreas que exijam medidas corretivas imediatas. No entanto, embora o relatório aborde a maior parte dos elementos relativos ao cumprimento das responsabilidades da PCAA, salienta a necessidade de esta alterar, complementar ou melhorar as suas orientações e os seus procedimentos, nomeadamente no domínio do licenciamento de pilotos. Além disso, refere a necessidade de melhorar a legislação nacional do Paquistão, por forma a incorporar disposições sobre a política de execução e o acesso sem restrições do pessoal de inspeção, assegurando uma supervisão eficaz.

(60) Com base nas informações disponíveis e nos intercâmbios com a PCAA, a Comissão reconhece os esforços da PCAA para adotar medidas corretivas destinadas a retificar as deficiências de segurança identificadas. A Comissão, com a assistência da Agência e dos Estados-Membros, observa que, após a auditoria USOAP da OACI, o Paquistão enveredou por um importante processo de desenvolvimento, que incluiu alterações à sua legislação primária no domínio da aviação.

(61) Nesta base, a Comissão, a fim de determinar se são necessárias novas medidas nos termos do Regulamento (CE) n.º 2111/2005, irá continuar a colaborar com a PCAA e a acompanhar os progressos realizados no sentido de resolver a situação da supervisão da segurança no Paquistão. No quadro destas atividades de acompanhamento contínuo, será definida uma data para a realização de uma visita de avaliação da União no local.

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

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

(64) Caso surjam informações de segurança pertinentes que indiciem riscos de segurança iminente decorrentes do incumprimento das normas de segurança internacionais relevantes, a Comissão poderá ver-se obrigada a tomar novas medidas, em conformidade com o Regulamento (CE) n.º 2111/2005.

Transportadoras aéreas da Rússia

(65) Em 8 de abril de 2022, as transportadoras aéreas da Rússia que tinham operado uma ou mais das aeronaves mencionadas nos considerandos 4 ou 5 do Regulamento de Execução (UE) 2022/594 da Comissão ([12]) foram incluídas no anexo A do Regulamento (CE) n.º 474/2006 pelo Regulamento de Execução (UE) 2022/594.

(66) Em 28 de abril de 2022, a Agência Federal Russa do Transporte Aéreo («FATA») informou a Comissão de que considerava infundadas quaisquer alegações de violação das normas da aviação civil internacional, tal como considerava infundadas as alegações respeitantes aos problemas de segurança referidos no Regulamento de Execução (UE) 2022/594. No entanto, não prestou quaisquer informações em apoio da sua declaração.

(67) No âmbito das suas atividades de monitorização contínua, a Comissão determinou que existem provas de que a transportadora aérea *I Fly* inscreveu as aeronaves mencionadas no considerando 5 do Regulamento de Execução (UE) 2022/594 no registo de aeronaves da Rússia e que, com conhecimento de causa, operou essas aeronaves, violando as normas de segurança internacionais pertinentes. A inscrição das aeronaves no registo da Rússia foi efetuada sem o consentimento dos proprietários e sem a colaboração subsequente da *Irish Aviation Authority* em matéria de segurança, enquanto Estado de registo reconhecido para essas aeronaves.

(68) Em conformidade com o Regulamento de Execução (UE) 2022/594 e de acordo com os critérios comuns estabelecidos no anexo do Regulamento (CE) n.º 2111/2005, a Comissão considera, por conseguinte, haver, no que respeita às transportadoras aéreas da Rússia, fundamento para alterar a lista das transportadoras aéreas objeto de uma proibição de operação na União, a fim de incluir a transportadora aérea *I Fly* no anexo A do Regulamento (CE) n.º 474/2006.

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

Transportadoras aéreas do Sudão do Sul

(70) As transportadoras aéreas certificadas no Sudão do Sul nunca foram incluídas no anexo A ou B do Regulamento (CE) n.º 474/2006.

(71) Nos últimos quatro anos, ocorreram quatro acidentes mortais e vários outros acidentes e incidentes graves no Sudão do Sul, que envolveram frequentemente aeronaves com matrícula suspeita.

(72) Em 26 de março de 2021, a Comissão iniciou consultas formais com a Autoridade da Aviação Civil do Sudão do Sul («SSCAA»), em conformidade com o artigo 3.º, n.º 2, do Regulamento (CE) n.º 473/2006.

(73) Na subsequente troca de correspondência, a SSCAA comunicou que o Certificado de Operador Aéreo (COA) da *South Sudan Supreme Airlines*, cuja aeronave esteve envolvida num acidente mortal, estava suspenso e que, devido a suspeitas relacionadas com o registo dessa mesma aeronave, a SSCAA estava a rever todos os operadores de aeronaves e COA no país. Além disso, a SSCAA comunicou que estavam em curso ações de melhoria no domínio do desenvolvimento e da revisão dos regulamentos, dos manuais e da formação. Em 5 de novembro de 2021, foram apresentados documentos que incluíam informações sobre o programa de inspeção, vigilância e auditoria da SSCAA, bem como relatórios sobre as revisões de determinadas transportadoras aéreas e sobre as aeronaves registadas no estrangeiro que operam no Sudão do Sul.

(74) Em 28 de março de 2022, a SSCAA comunicou as suas respostas ao questionário enviado pela Comissão em 26 de março de 2021. De acordo com o que precede, a SSCAA ainda não desenvolveu ou implementou um sistema de supervisão eficaz. Além disso, a SSCAA observa que, embora não tenha emitido quaisquer licenças ou COA e não existam aeronaves registadas no país, a SSCAA emitiu licenças de operação aérea para aeronaves registadas no estrangeiro permitindo-lhes operar no Sudão do Sul. Não existem provas de quaisquer atividades de supervisão conducentes à emissão de tais licenças ou da monitorização contínua relevante.

([12]) Regulamento de Execução (UE) 2022/594 da Comissão, de 8 de abril de 2022, que altera o Regulamento (CE) n.º 474/2006 no que respeita à lista das transportadoras aéreas que são objeto de uma proibição de operação ou sujeitas a restrições operacionais na União (JO L 114 de 12.4.2022, p. 49).

(75) Em 22 de fevereiro de 2022, a Comissão informou a SSCAA da sua intenção de inscrever a análise da situação da supervisão da aviação civil no Sudão do Sul na ordem de trabalhos da próxima reunião do Comité da Segurança Aérea da UE e convidou a SSCAA para uma audição perante o Comité da Segurança Aérea da UE em 18 de maio de 2022.

(76) Nessa audição, a SSCAA forneceu à Comissão e ao Comité da Segurança Aérea da UE uma panorâmica da sua estrutura organizativa e prestou informações sobre a dimensão do setor da aviação no Sudão do Sul. Descreveu as funções das diferentes direções da SSCAA e as respetivas responsabilidades e forneceu informações gerais sobre o pessoal. Explicou que a SSCAA ainda está fortemente dependente do apoio da Agência de Supervisão da Segurança e Proteção da Aviação Civil da Comunidade da África Oriental (EAC-CASSOA) para o estabelecimento de regulamentos no domínio da aviação civil e para o desenvolvimento de um processo de supervisão eficaz. A este respeito, a SSCAA declarou que qualquer assistência e apoio aos seus esforços seriam bem-vindos.

(77) A SSCAA confirmou que não emitiu quaisquer COA e informou que ainda não estabeleceu um registo de aeronaves. No entanto, declarou que, na sequência de uma formação que a EAC-CASSOA irá ministrar a partir de 23 de maio de 2022, espera concretizar o objetivo de criar um registo de aeronaves e de alcançar a capacidade de certificação das transportadoras aéreas através do processo de certificação em 5 fases, de acordo com as orientações da OACI.

(78) A SSCAA informou a Comissão e o Comité da Segurança Aérea da UE de que emitiu 24 licenças de exploração aérea a transportadoras aéreas estrangeiras e de que algumas destas transportadoras aéreas autorizadas realizam voos domésticos no país. Aparentemente, esta é a única atividade de certificação levada a cabo pela SSCAA. A SSCAA descreveu o processo de emissão de tais licenças, através da validação dos COA, que inclui a inspeção da documentação e o controlo físico das aeronaves. No entanto, estas informações foram fornecidas apenas durante a audição, não tendo sido possível verificar a forma como o processo de validação é conduzido.

(79) Durante a audição, a SSCAA apresentou igualmente um exemplo de medidas coercivas tomadas contra uma transportadora aérea estrangeira cuja licença de exploração revogou ao constatar que o COA da transportadora aérea em causa tinha sido revogado pela sua autoridade competente.

(80) A Comissão e o Comité da Segurança Aérea da UE notaram que não existe uma transportadora aérea pela qual a SSCAA tenha responsabilidades de supervisão regulamentar, uma vez que não emitiu quaisquer COA, e que todas as operações aéreas no país são realizadas por transportadoras aéreas cujos COA foram emitidos por autoridades estrangeiras. Consequentemente, tendo em conta os critérios comuns estabelecidos no anexo do Regulamento (CE) n.º 2111/2005, não existe nenhuma transportadora aérea certificada pela SSCAA elegível para uma ação a nível da União.

(81) Além disso, a Comissão e o Comité da Segurança Aérea da UE tomaram nota da declaração da SSCAA de que não tenciona emitir COA antes de atingir capacidades de certificação e supervisão que lhe permitam aplicar e fazer cumprir as normas de segurança internacionais pertinentes.

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

(83) No âmbito das suas atividades de monitorização contínua, a Comissão continuará a acompanhar de perto a situação em matéria de segurança no Sudão do Sul. O Comité da Segurança Aérea da UE chegou à conclusão de que deve ser dada especial atenção à situação em matéria de segurança e à evolução da mesma no Sudão do Sul, devendo a SSCAA ser convidada a apresentar relatórios periódicos sobre os progressos realizados no que diz respeito ao estabelecimento de regulamentos no domínio da aviação civil, ao desenvolvimento de um processo eficaz de supervisão da segurança e à capacidade para emitir COA. Caso a Comissão tenha conhecimento de um risco iminente para a segurança resultante do incumprimento das normas de segurança internacionais pertinentes, como a emissão de um COA na ausência de uma capacidade adequada de certificação e supervisão da SSCAA, poderão ser necessárias novas medidas por parte da Comissão, em conformidade com o Regulamento (CE) n.º 2111/2005, como a imposição de uma proibição de operação às transportadoras aéreas em causa e a sua inclusão no anexo A do Regulamento (CE) n.º 474/2006.

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

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

(86) As medidas previstas no presente regulamento estão em conformidade com o parecer do Comité da Segurança Aérea, instituído pelo artigo 15.º do Regulamento (CEE) n.º 2111/2005,

ADOTOU O PRESENTE REGULAMENTO:

Artigo 1.º

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

1) O anexo A é substituído pelo texto do anexo I do presente regulamento;

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

Artigo 2.º

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

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

Feito em Bruxelas, em 1 de junho de 2022.

Pela Comissão
Em nome da Presidente,
Adina VĂLEAN
Membro da Comissão

ANEXO I

«*ANEXO A*

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

Nome da entidade jurídica da transportadora aérea, conforme consta do COA (e sua designação comercial, caso seja diferente)	Número do certificado de operador aéreo ("COA") ou número da licença de exploração	Código da companhia aérea da OACI com três letras	Estado do operador
AVIOR AIRLINES	ROI-RNR-011	ROI	Venezuela
BLUE WING AIRLINES	SRBWA-01/2002	BWI	Suriname
IRAN ASEMAN AIRLINES	FS-102	IRC	Irão
IRAQI AIRWAYS	001	IAW	Iraque
MED-VIEW AIRLINE	MVA/COA/10-12/05	MEV	Nigéria
AIR ZIMBABWE (PVT)	177/04	AZW	Zimbabué
Todas as transportadoras aéreas certificadas pelas autoridades do Afeganistão responsáveis pela supervisão regulamentar, incluindo:			**Afeganistão**
ARIANA AFGHAN AIRLINES	COA 009	AFG	Afeganistão
KAM AIR	COA 001	KMF	Afeganistão
Todas as transportadoras aéreas certificadas pelas autoridades de Angola responsáveis pela supervisão regulamentar, à exceção da *TAAG Angola Airlines* e da *Heli Malongo*, incluindo:			**Angola**
AEROJET	OA-008/11-07/17 TEJ	TEJ	Angola
GUICANGO	OA-009/11-06/17 YYY	Desconhecido	Angola
AIR JET	OA-006/11-08/18 MBC	MBC	Angola
BESTFLYA AIRCRAFT MANAGEMENT	OA-015/15-06/17YYY	Desconhecido	Angola
HELIANG	OA 007/11-08/18 YYY	Desconhecido	Angola
SJL	OA-014/13-08/18YYY	Desconhecido	Angola
SONAIR	OA-002/11-08/17 SOR	SOR	Angola
Todas as transportadoras aéreas certificadas pelas autoridades da Arménia responsáveis pela supervisão regulamentar, incluindo:			**Arménia**
AIR COMPANY ARMENIA	AM COA 065	NGT	Arménia
ARMENIA AIRWAYS	AM COA 063	AMW	Arménia
ARMENIAN HELICOPTERS	AM COA 067	KAV	Arménia

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

FLYONE ARMENIA	AM COA 074		Arménia
NOVAIR	AM COA 071	NAI	Arménia
SHIRAK AVIA	AM COA 072	SHS	Arménia
SKYBALL	AM COA 073	N/A	Arménia
Todas as transportadoras aéreas certificadas pelas autoridades do Congo (Brazzaville) responsáveis pela supervisão regulamentar, incluindo:			**Congo (Brazzaville)**
CANADIAN AIRWAYS CONGO	CG-CTA 006	TWC	Congo (Brazzaville)
EQUAFLIGHT SERVICES	CG-CTA 002	EKA	Congo (Brazzaville)
EQUAJET	RAC06-007	EKJ	Congo (Brazzaville)
TRANS AIR CONGO	CG-CTA 001	TSG	Congo (Brazzaville)
SOCIETE NOUVELLE AIR CONGO	CG-CTA 004	Desconhecido	Congo (Brazzaville)
Todas as transportadoras aéreas certificadas pelas autoridades da República Democrática do Congo (RDC) responsáveis pela supervisão regulamentar, incluindo:			**República Democrática do Congo (RDC)**
AIR FAST CONGO	AAC/DG/OPS-09/03	Desconhecido	República Democrática do Congo (RDC)
AIR KATANGA	AAC/DG/OPS-09/08	Desconhecido	República Democrática do Congo (RDC)
BUSY BEE CONGO	AAC/DG/OPS-09/04	Desconhecido	República Democrática do Congo (RDC)
COMPAGNIE AFRICAINE D'AVIATION (CAA)	AAC/DG/OPS-09/02	Desconhecido	República Democrática do Congo (RDC)
CONGO AIRWAYS	AAC/DG/OPS-09/01	Desconhecido	República Democrática do Congo (RDC)
KIN AVIA	AAC/DG/OPS-09/10	Desconhecido	República Democrática do Congo (RDC)
MALU AVIATION	AAC/DG/OPS-09/05	Desconhecido	República Democrática do Congo (RDC)
SERVE AIR CARGO	AAC/DG/OPS-09/07	Desconhecido	República Democrática do Congo (RDC)

SWALA AVIATION	AAC/DG/OPS-09/06	Desconhecido	República Democrática do Congo (RDC)
MWANT JET	AAC/DG/OPS-09/09	Desconhecido	República Democrática do Congo (RDC)
Todas as transportadoras aéreas certificadas pelas autoridades de Jibuti responsáveis pela supervisão regulamentar, incluindo:			**Jibuti**
DAALLO AIRLINES	Desconhecido	DAO	Jibuti
Todas as transportadoras aéreas certificadas pelas autoridades da Guiné Equatorial responsáveis pela supervisão regulamentar, incluindo:			**Guiné Equatorial**
CEIBA INTERCONTINENTAL	2011/0001/MTTCT/DGAC/SOPS	CEL	Guiné Equatorial
CRONOS AIRLINES	2011/0004/MTTCT/DGAC/SOPS	Desconhecido	Guiné Equatorial
Todas as transportadoras aéreas certificadas pelas autoridades da Eritreia responsáveis pela supervisão regulamentar, incluindo:			**Eritreia**
ERITREAN AIRLINES	COA N.º 004	ERT	Eritreia
NASAIR ERITREA	COA N.º 005	NAS	Eritreia
Todas as transportadoras aéreas certificadas pelas autoridades do Quirguistão responsáveis pela supervisão regulamentar, incluindo:			**Quirguistão**
AEROSTAN	*08*	*BSC*	Quirguistão
AIR COMPANY AIR KG	50	Desconhecido	Quirguistão
AIR MANAS	17	MBB	Quirguistão
AVIA TRAFFIC COMPANY	23	AVJ	Quirguistão
FLYSKY AIRLINES	53	FSQ	Quirguistão
HELI SKY	47	HAC	Quirguistão
KAP.KG AIR COMPANY	52	KGS	Quirguistão
SKY KG AIRLINES	41	KGK	Quirguistão
TEZ JET	46	TEZ	Quirguistão
VALOR AIR	07	VAC	Quirguistão
Todas as transportadoras aéreas certificadas pelas autoridades da Libéria responsáveis pela supervisão regulamentar.			**Libéria**

Todas as transportadoras aéreas certificadas pelas autoridades da Líbia responsáveis pela supervisão regulamentar, incluindo:			**Líbia**
AFRIQIYAH AIRWAYS	007/01	AAW	Líbia
AIR LIBYA	004/01	TLR	Líbia
AL MAHA AVIATION	030/18	Desconhecido	Líbia
BERNIQ AIRWAYS	032/21	BNL	Líbia
BURAQ AIR	002/01	BRQ	Líbia
GLOBAL AIR TRANSPORT	008/05	GAK	Líbia
HALA AIRLINES	033/21	HTP	Líbia
LIBYAN AIRLINES	001/01	LAA	Líbia
LIBYAN WINGS AIRLINES	029/15	LWA	Líbia
PETRO AIR	025/08	PEO	Líbia
Todas as transportadoras aéreas certificadas pelas autoridades do Nepal responsáveis pela supervisão regulamentar, incluindo:			**Nepal**
AIR DYNASTY HELI. S.	035/2001	Desconhecido	Nepal
ALTITUDE AIR	085/2016	Desconhecido	Nepal
BUDDHA AIR	014/1996	BHA	Nepal
FISHTAIL AIR	017/2001	Desconhecido	Nepal
SUMMIT AIR	064/2010	Desconhecido	Nepal
HELI EVEREST	086/2016	Desconhecido	Nepal
HIMALAYA AIRLINES	084/2015	HIM	Nepal
KAILASH HELICOPTER SERVICES	087/2018	Desconhecido	Nepal
MAKALU AIR	057A/2009	Desconhecido	Nepal
MANANG AIR PVT	082/2014	Desconhecido	Nepal
MOUNTAIN HELICOPTERS	055/2009	Desconhecido	Nepal
PRABHU HELICOPTERS	081/2013	Desconhecido	Nepal
NEPAL AIRLINES CORPORATION	003/2000	RNA	Nepal
SAURYA AIRLINES	083/2014	Desconhecido	Nepal
SHREE AIRLINES	030/2002	SHA	Nepal
SIMRIK AIR	034/2000	Desconhecido	Nepal
SIMRIK AIRLINES	052/2009	RMK	Nepal
SITA AIR	033/2000	Desconhecido	Nepal
TARA AIR	053/2009	Desconhecido	Nepal
YETI AIRLINES	037/2004	NYT	Nepal

As seguintes transportadoras aéreas certificadas pelas autoridades da Rússia responsáveis pela supervisão regulamentar			**Rússia**
AURORA AIRLINES	486	SHU	Rússia
AVIACOMPANY "AVIASTAR-TU" CO. LTD	458	TUP	Rússia
IZHAVIA	479	IZA	Rússia
JOINT STOCK COMPANY "AIR COMPANY 'YAKUTIA'"	464	SYL	Rússia
JOINT STOCK COMPANY "RUSJET"	498	RSJ	Rússia
JOINT STOCK COMPANY "UVT AERO"	567	UVT	Rússia
JOINT STOCK COMPANY SIBERIA AIRLINES	31	SBI	Rússia
JOINT STOCK COMPANY SMARTAVIA AIRLINES	466	AUL	Rússia
JOINT-STOCK COMPANY "IRAERO" AIRLINES	480	IAE	Rússia
JOINT-STOCK COMPANY "URAL AIRLINES"	18	SVR	Rússia
JOINT–STOCK COMPANY ALROSA AIR COMPANY	230	DRU	Rússia
JOINT-STOCK COMPANY NORDSTAR AIRLINES	452	TYA	Rússia
JS AVIATION COMPANY "RUSLINE"	225	RLU	Rússia
JSC YAMAL AIRLINES	142	LLM	Rússia
LLC "NORD WIND"	516	NWS	Rússia
LLC "AIRCOMPANY IKAR"	36	KAR	Rússia
LTD. I FLY	533	RSY	Rússia
POBEDA AIRLINES LIMITED LIABILITY COMPANY	562	PBD	Rússia
PUBLIC JOINT STOCK COMPANY "AEROFLOT - RUSSIAN AIRLINES"	1	AFL	Rússia
ROSSIYA AIRLINES, JOINT STOCK COMPANY	2	SDM	Rússia
SKOL AIRLINE LLC	228	CDV	Rússia
UTAIR AVIATION, JOINT-STOCK COMPANY	6	UTA	Rússia
Todas as transportadoras aéreas certificadas pelas autoridades de São Tomé e Príncipe responsáveis pela supervisão regulamentar, incluindo:			**São Tomé e Príncipe**

AFRICA'S CONNECTION	10/COA/2008	ACH	São Tomé e Príncipe
STP AIRWAYS	03/COA/2006	STP	São Tomé e Príncipe
Todas as transportadoras aéreas certificadas pelas autoridades da Serra Leoa responsáveis pela supervisão regulamentar			**Serra Leoa**
Todas as transportadoras aéreas certificadas pelas autoridades do Sudão responsáveis pela supervisão regulamentar, incluindo:			**Sudão**
ALFA AIRLINES SD	54	AAJ	Sudão
BADR AIRLINES	35	BDR	Sudão
BLUE BIRD AVIATION	11	BLB	Sudão
ELDINDER AVIATION	8	DND	Sudão
GREEN FLAG AVIATION	17	GNF	Sudão
HELEJETIC AIR	57	HJT	Sudão
KATA AIR TRANSPORT	9	KTV	Sudão
KUSH AVIATION CO.	60	KUH	Sudão
NOVA AIRWAYS	46	NOV	Sudão
SUDAN AIRWAYS CO.	1	SUD	Sudão
SUN AIR	51	SNR	Sudão
TARCO AIR	56	TRQ	Sudão»

ANEXO II

«*ANEXO B*

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

Nome da entidade jurídica da transportadora aérea, conforme consta do COA (e sua designação comercial, caso seja diferente)	Número do certificado de operador aéreo ("COA")	Código da companhia aérea da OACI com três letras	Estado do operador	Tipo de aeronave objeto de restrições	Matrícula(s) e, quando disponível(is), número (s) de série de construção das aeronaves objeto de restrições	Estado de registo
IRAN AIR	FS100	IRA	Irão	Todas as aeronaves Fokker F100 e Boeing B747	Aeronaves Fokker F100, conforme referido no COA; aeronaves Boeing B747, conforme referido no COA	Irão
AIR KORYO	GAC-COA/ KOR-01	KOR	Coreia do Norte	Toda a frota, à exceção de 2 aeronaves de tipo TU-204.	Toda a frota, à exceção de P-632 e P-633.	Coreia do Norte»

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