REGULAMENTO (CE) N.º 298/2009 DA COMISSÃO

de 8 de Abril de 2009

que altera o Regulamento (CE) n.º 474/2006 que estabelece a lista comunitária das transportadoras aéreas que são objecto de uma proibição de operação na Comunidade

(Texto relevante para efeitos do EEE)

A COMISSÃO DAS COMUNIDADES EUROPEIAS,

Tendo em conta o Tratado que institui a Comunidade Europeia,

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

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 comunitárias que são objecto de uma proibição de operação na Comunidade, prevista no capítulo II do Regulamento (CE) n.º 2111/2005 [2].

(2) Nos termos do n.º 3 do artigo 4.º do Regulamento (CE) n.º 2111/2005, alguns Estados-Membros transmitiram à Comissão informações relevantes para a actualização da lista comunitária. Alguns países terceiros também comunicaram informações relevantes. Por essa razão, a lista comunitária deve ser actualizada.

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

(4) A Comissão deu às transportadoras aéreas em causa a oportunidade de consultarem os documentos fornecidos pelos Estados-Membros, de tecerem comentários por escrito e de fazerem uma exposição oral à Comissão, no prazo de 10 dias úteis, e ao Comité da Segurança Aérea, instituído pelo Regulamento (CEE) n.º 3922/91 do Conselho, de 16 de Dezembro de 1991, relativo à harmonização de normas técnicas e dos procedimentos administrativos no sector da aviação civil [3].

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

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

Transportadoras comunitárias

(7) De acordo com os dados relativos às inspecções na plataforma de estacionamento das aeronaves de determinadas transportadoras aéreas comunitárias no âmbito do Programa SAFA e às inspecções e auditorias específicas realizadas nalgumas áreas pelas autoridades de aviação nacionais, alguns Estados-Membros adoptaram certas medidas executórias, que comunicaram à Comissão e ao Comité da Segurança Aérea. As autoridades competentes da Suécia revogaram o certificado de operador aéreo (COA) da transportadora Nordic Regional e suspenderam os COA das transportadoras Fly Excellent e Aero Syncro. As autoridades competentes espanholas revogaram o COA e a licença de exploração da transportadora Bravo Airlines. Em 22 de Janeiro de 2009, as autoridades competentes portuguesas levantaram a suspensão do COA da transportadora Luzair, uma vez verificada a boa execução das medidas correctivas pela transportadora. Em 18 de Dezembro de 2008, as autoridades competentes gregas levantaram a suspensão do COA da transportadora Hellenic Imperial Airways, uma vez verificada a boa execução das medidas correctivas pela transportadora e, em 28 de Janeiro de 2009, suspenderam o COA da Euroair Ltd, na sequência de um pedido da transportadora e da suspensão da aprovação do organismo de gestão da aeronavegabilidade permanente da transportadora.

Transportadoras aéreas da República do Cazaquistão

Starline KZ

(8) Ficou comprovado que a Starline KZ, certificada no Cazaquistão, regista graves deficiências de segurança. Essas deficiências foram detectadas pela Bulgária e por outros Estados membros da CEAC no decurso de inspecções na plataforma de estacionamento no âmbito do programa SAFA [4]. Estes casos de incumprimento recorrentes apontam para deficiências de segurança sistémicas na área das operações e da manutenção.

[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.
[4] DGCATR-2007-357, DGCATR-2007-359, DGCATR-2008-166, BUL-2008-8 e BUL-2008-9.

(9) A Starline KZ não respondeu adequadamente nem em tempo útil a um inquérito da autoridade búlgara da aviação civil sobre a componente de segurança das suas operações, revelando falta de comunicação, conforme demonstrado pela ausência de resposta adequada à correspondência enviada por este Estado-Membro. A Starline KZ revelou-se incapaz de corrigir essas deficiências de segurança, que subsistem.

(10) Em 29 de Janeiro de 2009, atendendo às deficiências acima mencionadas, a Comissão iniciou consultas das autoridades competentes do Cazaquistão, tendo manifestado sérias apreensões quanto à segurança das operações da Starline KZ e, nos termos do artigo 7.º do Regulamento (CE) n.º 2111/2005, pediu esclarecimentos sobre as medidas adoptadas pelas autoridades competentes e pela transportadora para corrigirem essas deficiências.

(11) Essas autoridades não responderam adequadamente nem em tempo útil a um inquérito da Comissão sobre a supervisão da segurança da Starline KZ. A Comissão não recebeu a documentação requerida no prazo previsto, nomeadamente o COA da transportadora, nem todas as especificações de operação, requisitos e restrições conexos.

(12) A Starline KZ solicitou uma audiência ao Comité da Segurança Aérea, que lhe foi concedida em 24 de Março de 2009. Contudo, a audiência não forneceu provas suficientes da boa execução das medidas correctivas. Durante a audiência, as autoridades competentes do Cazaquistão informaram a Comissão da decisão tomada em 4 de Fevereiro de 2009 de restringir as operações da Starline KZ aos territórios fora do espaço aéreo europeu.

(13) Nestas circunstâncias, com base nos critérios comuns, considera-se que a Starline KZ não cumpre as normas de segurança pertinentes e que, por conseguinte, deve ser incluída no anexo A.

East Wing

(14) Ficou comprovado que a East Wing, certificada no Cazaquistão, regista graves deficiências de segurança. Essas deficiências foram detectadas pela França e pela Roménia no decurso das inspecções efectuadas na plataforma de estacionamento no âmbito do programa SAFA [1]. A recorrência das conclusões destas inspecções aponta para deficiências de segurança sistémicas.

(15) A East Wing não respondeu adequadamente a um inquérito da autoridade francesa da aviação civil sobre a componente de segurança das suas operações, revelando falta de comunicação, conforme demonstrado pela ausência de resposta adequada à correspondência enviada por este Estado-Membro. A East Wing revelou-se incapaz de corrigir essas deficiências de segurança, que subsistem.

(16) Tendo em conta as deficiências supramencionadas, a Comissão iniciou consultas das autoridades competentes do Cazaquistão, tendo manifestado sérias apreensões quanto à segurança das operações da East Wing e pedido esclarecimentos sobre as medidas adoptadas pelas autoridades competentes e pela transportadora para corrigirem essas deficiências.

(17) Ficou comprovado que a East Wing retomou a actividade da transportadora aérea GST Aero, que tinha sido incluída no anexo A em 22 de Março de 2006 [2] e fora retirada do mesmo anexo após as autoridades competentes do Cazaquistão terem informado a Comissão da retirada do seu COA, em Março de 2007 [3].

(18) As autoridades competentes do Cazaquistão informaram que, em 4 de Fevereiro de 2009, tinham restringido as operações da East Wing aos territórios fora do espaço aéreo europeu. Contudo, essas autoridades não responderam adequadamente nem em tempo útil a um inquérito da Comissão sobre a supervisão da segurança da East Wing, nem apresentaram os documentos comprovativos adequados relativos ao COA da transportadora, juntamente com todas as especificações de operação, requisitos e restrições conexos.

(19) A East Wing solicitou uma audiência ao Comité da Segurança Aérea, que lhe foi concedida em 24 de Março de 2009. Contudo, além de não fornecer provas suficientes de que as medidas correctivas tinham sido correctamente aplicadas, a audiência mostrou que a transportadora não tinha conhecimento das restrições impostas à suas operações no espaço aéreo europeu. Nestas circunstâncias, com base nos critérios comuns, considera-se que a East Wing não cumpre as normas de segurança pertinentes e que, por conseguinte, deve ser incluída no anexo A.

ATMA Airlines

(20) Ficou comprovado que a ATMA Airlines, certificada no Cazaquistão, regista graves deficiências de segurança. Tais deficiências foram detectadas pela Alemanha, pela Noruega e pela Turquia no decurso das inspecções efectuadas na plataforma de estacionamento no âmbito do programa SAFA [4]. A recorrência das conclusões destas inspecções aponta para deficiências de segurança sistémicas.

(21) A ATMA Airlines não respondeu adequadamente a um inquérito das autoridades alemã e norueguesa da aviação civil sobre a componente de segurança das suas operações, revelando falta de comunicação, conforme demonstrado pela ausência de resposta adequada à correspondência enviada por estes Estados. A ATMA Airlines revelou-se incapaz de corrigir essas deficiências de segurança, que subsistem.

[1] DGAC/F-2007-2509, RCAARO-2008-36 e RCAARO-2008-54.

[2] Considerandos 38 a 43 do Regulamento (CE) n.º 474/2006, de 22 de Março de 2006, JO L 84 de 23.3.2006, p. 14.

[3] Considerando 17 do Regulamento (CE) n.º 235/2007, de 5 de Março de 2007, JO L 66 de 6.3.2007, p. 3.

[4] LBA/D-2008-13, CAA-N-2007-137 e DGCATR-2008-25.

(22) Tendo em conta as deficiências supramencionadas, a Comissão iniciou consultas das autoridades competentes do Cazaquistão, tendo manifestado sérias apreensões quanto à segurança das operações da ATMA Airlines e pedido esclarecimentos sobre as medidas adoptadas pelas autoridades competentes e pela transportadora para corrigirem essas deficiências.

(23) As autoridades competentes do Cazaquistão informaram que, em 4 de Fevereiro de 2009, tinham restringido as operações da ATMA Airlines aos territórios fora do espaço aéreo europeu. Contudo, essas autoridades não responderam adequadamente nem em tempo útil a um inquérito da Comissão sobre a supervisão da segurança da ATMA Airlines, nem forneceram os documentos comprovativos adequados relativos ao COA da transportadora, juntamente com todas as especificações de operação, requisitos e restrições conexos.

(24) A ATMA Airlines solicitou uma audiência ao Comité da Segurança Aérea, que lhe foi concedida em 24 de Março de 2009. No entanto, a audiência não forneceu provas suficientes de que as medidas correctivas tinham sido devidamente aplicadas.

(25) Nestas circunstâncias, com base nos critérios comuns, considera-se que a ATMA Airlines não cumpre as normas de segurança pertinentes e que, por conseguinte, deve ser incluída no anexo A.

Berkut Air

(26) Ficou comprovado que a Berkut Air, certificada no Cazaquistão, regista graves deficiências de segurança. Essas deficiências foram detectadas pela França e pela Roménia no decurso das inspecções efectuadas na plataforma de estacionamento no âmbito do programa SAFA ([1]). A recorrência das conclusões destas inspecções aponta para deficiências de segurança sistémicas.

(27) A Berkut Air não respondeu adequadamente nem em tempo útil a um inquérito da autoridade romena da aviação civil sobre a componente de segurança das suas operações, revelando falta de comunicação, conforme demonstrado pela ausência de resposta adequada à correspondência enviada por este Estado-Membro. A Berkut Air revelou-se incapaz de corrigir essas deficiências de segurança, que subsistem.

(28) Tendo em conta as deficiências supramencionadas, a Comissão iniciou consultas das autoridades competentes do Cazaquistão, tendo manifestado sérias apreensões quanto à segurança das operações da Berkut Air e pedido esclarecimentos sobre as medidas adoptadas pelas autoridades competentes para corrigirem essas deficiências.

(29) As autoridades competentes do Cazaquistão informaram que tinham suspendido o COA da BEK Air, antiga Berkut Air, em Fevereiro de 2009. Contudo, essas autoridades não responderam adequadamente nem em tempo útil a um inquérito da Comissão sobre a supervisão da segurança da Berkut Air, não tendo apresentado a documentação requerida, conforme demonstrado pela ausência de fornecimento dos documentos comprovativos da aplicação de medidas executórias.

(30) Nestas circunstâncias, com base nos critérios comuns, considera-se que a Berkut Air não cumpre as normas de segurança pertinentes e que, por conseguinte, deve ser incluída no anexo A.

Air Company Kokshetau

(31) Ficou comprovado que a Air Company Kokshetau, certificada no Cazaquistão, regista graves deficiências de segurança. Tais deficiências foram detectadas pela Itália no decurso das inspecções efectuadas na plataforma de estacionamento no âmbito do programa SAFA ([2]). Essas deficiências foram observadas nas aeronaves do tipo IL-62, que não estão equipadas com TAWS (E-GPWS), arneses, máscaras de oxigénio de aplicação rápida para os voos acima de FL 250, nem sistemas adequados de iluminação do caminho de evacuação.

(32) A Air Company Kokshetau não respondeu adequadamente nem em tempo útil a um inquérito da autoridade italiana da aviação civil sobre a componente de segurança das suas operações, revelando falta de comunicação, conforme demonstrado pela ausência de resposta adequada à correspondência enviada por este Estado-Membro. A Air Company Kokshetau revelou-se incapaz de corrigir essas deficiências de segurança, que subsistem.

(33) Tendo em conta as deficiências supramencionadas, a Comissão iniciou consultas das autoridades competentes do Cazaquistão, tendo manifestado sérias apreensões quanto à segurança das operações da Air Company Kokshetau e pedido esclarecimentos sobre as medidas adoptadas pelas autoridades competentes para corrigir essas deficiências.

(34) As autoridades competentes do Cazaquistão informaram a Comissão que, em 13 de Fevereiro de 2009, tinham decidido retirar a aeronave do tipo IL-62M, com os números de série 1138234 e 1748445, do COA da Air Company Kokshetau e que tencionavam revogar, a partir de 24 de Março, o COA desta transportadora por motivo de falência. Contudo, essas autoridades não responderam adequadamente a um inquérito da Comissão ligado à apresentação dos documentos comprovativos da revogação do COA.

([1]) RCAARO-2008-35, RCAARO-2008-37 e RCAARO-2008-75.

([2]) ENAC-IT-2007-785.

(35) Nestas circunstâncias, com base nos critérios comuns, considera-se que a Air Company Kokshetau não cumpre as normas de segurança pertinentes e que, por conseguinte, deve ser incluída no anexo A.

Sayat Air

(36) Ficou comprovado que a Sayat Air, certificada no Cazaquistão, regista graves deficiências de segurança. Tais deficiências foram detectadas por um Estado membro da CEAC no decurso das inspecções efectuadas na plataforma de estacionamento no âmbito do programa SAFA ([1]). Essas deficiências foram observadas numa aeronave do tipo IL-62 não equipada com a) TAWS (E-GPWS), b) máscaras de oxigénio de aplicação rápida para a tripulação, c) dispositivos de flutuação e d) sistemas adequados de iluminação do caminho de evacuação. Acresce que a aeronave era operada sem dispor de listas de verificação de emergência a bordo, com uma base de dados NAV que não era actualizada há mais de dois anos e sem ficha de manutenção a bordo.

(37) A Sayat Air revelou-se incapaz de corrigir essas deficiências de segurança, que subsistem.

(38) As autoridades competentes do Cazaquistão não responderam adequadamente nem em tempo útil um inquérito da Comissão sobre a supervisão da segurança da Sayat Air, revelando falta de comunicação, conforme demonstrado pela ausência de resposta adequada à correspondência da Comissão, nomeadamente no que se refere à apresentação do COA da transportadora, bem como de todas as especificações de operação, requisitos e restrições conexos.

(39) As autoridades competentes do Cazaquistão não demonstraram que tinham exercido uma supervisão adequada da transportadora, cumprindo as obrigações que lhes incumbem por força da Convenção de Chicago.

(40) Nestas circunstâncias, com base nos critérios comuns, considera-se que a Sayat Air não cumpre as normas de segurança pertinentes e que, por conseguinte, deve ser incluída no anexo A.

Scat

(41) Ficou comprovado que a Scat, certificada no Cazaquistão, regista graves deficiências de segurança. Concretamente, a aeronave do tipo Yak-42, com a matrícula UP-Y4205, não dispõe do equipamento TAWS (E-GPWS) requerido pelas disposições da ICAO. Tais deficiências foram detectadas por um Estado membro da CEAC no decurso das inspecções efectuadas na plataforma de estacionamento no âmbito do programa SAFA ([2]).

(42) Tendo em conta as deficiências supramencionadas, a Comissão iniciou consultas das autoridades competentes do Cazaquistão, tendo manifestado sérias apreensões quanto à segurança das operações da Scat e pedido esclarecimentos sobre as medidas adoptadas pelas autoridades competentes para corrigirem essas deficiências.

(43) As autoridades competentes do Cazaquistão apresentaram provas de que a aeronave do tipo Yak-42, com a matrícula UP-Y4205, tinha sido retirada do registo.

(44) A Scat solicitou uma audiência ao Comité da Segurança Aérea tendo, por ocasião da audiência que lhe foi concedida em 24 de Março de 2009, confirmado que a aeronave já não era operada.

(45) Nestas circunstâncias, a Comissão considera que não será necessário tomar qualquer medida adicional no que se refere a esta transportadora.

Supervisão global da segurança das transportadoras aéreas da República do Cazaquistão

(46) A Comissão chamou a atenção das autoridades competentes do Cazaquistão para o facto de a monitorização do desempenho de um conjunto de outras transportadoras aéreas licenciadas naquele país continuar a apresentar resultados inquietantes nas inspecções na plataforma de estacionamento. As autoridades competentes do Cazaquistão foram convidadas a prestar esclarecimentos e a adoptar as medidas necessárias, quando adequado.

(47) As autoridades competentes do Cazaquistão comunicaram uma série de medidas executórias adoptadas relativamente a um conjunto de transportadoras cazaques. Essas autoridades informaram, nomeadamente, que, em 4 de Fevereiro de 2009, tinham restringido as operações das transportadoras Investavia, Skybus e Aytirau Aye Zholy aos territórios fora do espaço aéreo europeu. A Comissão lançará consultas, com carácter de urgência, das autoridades cazaques e dará início ao procedimento previsto no artigo 7.º do Regulamento (CE) n.º 2111/2005 relativamente a essas transportadoras.

(48) A Comissão insta as autoridades competentes do Cazaquistão a envidarem mais esforços para reformar o sistema de aviação civil e melhorar a supervisão da segurança das transportadoras certificadas naquele país. A Comissão continuará a realizar consultas dessas autoridades para analisar a situação das transportadoras cazaques e está disposta a efectuar, juntamente com os Estados-Membros, uma avaliação de todos os documentos comprovativos que sobre o assunto lhe sejam fornecidos em tempo útil.

Orient Thai Airlines e One-Two-Go Airlines

(49) Na sequência do acidente do voo OG 269 da transportadora One-Two-Go, ocorrido em Phuket em 16 de Setembro de 2007, que se saldou na perda total da aeronave, um MD80, e em 90 vítimas mortais, entre as quais muitos passageiros europeus, a Comissão iniciou consultas das autoridades competentes tailandesas responsáveis pela supervisão da segurança da transportadora.

([1]) SDAT-2007-36.
([2]) GDCA-2008-10.

(50) Em 5 de Março de 2009, a Comissão notificou estas transportadoras nos termos do artigo 7.º do Regulamento (CE) n.º 2111/2005.

(51) As autoridades competentes da Tailândia (departamento da aviação civil) informaram a Comissão de que, de acordo com as investigações efectuadas após o acidente, quer a Orient Thai quer a sua subsidiária One-Two-Go infringiam a regulamentação no domínio da navegação aérea, nomeadamente por terem falsificado os testes de proficiência de nove dos pilotos das transportadoras. Nestas circunstâncias, o departamento da aviação civil tailandês suspendeu as operações das aeronaves do tipo MD-80 da One-Two-Go e da Orient Thai e convidou estas transportadoras a aplicarem um conjunto de medidas correctivas.

(52) O departamento da aviação civil tailandês informou também a Comissão que tinha decidido renovar o COA da One-Two-Go em 25 de Novembro de 2008. A sua empresa-mãe, a Orient Thai, já tinha sido autorizada a retomar as suas operações com uma aeronave do tipo MD-80 desde 7 de Outubro de 2008.

(53) Uma equipa de peritos europeus deslocou-se ao Reino da Tailândia, de 10 a 13 de Março de 2009, numa missão de inquérito que abrangeu as áreas das operações de voo e das licenças das tripulações de voo, para averiguar a aplicação, pelas transportadoras aéreas, das medidas destinadas a corrigir as deficiências de segurança anteriormente detectadas pelo departamento da aviação civil tailandês. A equipa de peritos pôde avaliar que a One-Two-Go não efectua quaisquer operações de aeronaves. A One-Two-Go é responsável pela comercialização de voos que, na realidade, são operados pela Orient Thai no quadro de um acordo de locação com tripulação, em que a One-Two-Go é locatária e a Orient Thai é locadora. A Orient Thai fornece à One-Two-Go a aeronave, a tripulação, a manutenção e o seguro. O pessoal implicado nas operações realizadas pela Orient Thai por conta da One-Two-Go é contratado pela Orient Thai.

(54) Ainda de acordo com o relatório da missão de inquérito, a transportadora Orient Thai e o departamento da aviação civil tailandês adoptaram medidas correctivas para corrigir as deficiências de segurança anteriormente detectadas. A Comissão acompanhará de perto a situação da Orient Thai no capítulo da segurança. Para o efeito, o departamento da aviação civil tailandês deverá fornecer à Comissão, no prazo máximo de dois meses, todas as informações necessárias relativas à eficácia das referidas medidas.

(55) Em 19 de Março de 2009, o departamento da aviação civil tailandês informou a Comissão que, a partir de Julho de 2009, a One-Two-Go tenciona realizar as suas próprias operações de transporte aéreo. Contudo, o relatório da equipa da União Europeia mostra que, apesar de não ter condições para avaliar de forma adequada a capacidade da transportadora para efectuar operações seguras de aeronaves, dado essa mesma transportadora nunca ter apresentado a documentação comprovativa solicitada nos termos da regulamentação tailandesa de aplicação das normas da ICAO, o departamento da aviação civil tailandês concedeu um COA à One-Two-Go. O departamento da aviação civil tailandês informou a Comissão da sua intenção de revogar o COA da One-Two-Go em 29 de Março de 2009. No entanto, a transportadora continuará a fretar voos regulares à Orient Thai em virtude do seu certificado de operador aéreo.

(56) Nestas circunstâncias, com base nos critérios comuns, considera-se que a transportadora One-Two-Go não cumpre as normas de segurança relevantes. A transportadora aérea será objecto de uma proibição de operação e, por conseguinte, incluída no anexo A.

Transportadoras aéreas da República do Benim

(57) Ficou comprovada a falta da capacidade das autoridades responsáveis pela supervisão das transportadoras aéreas licenciadas no Benim para corrigirem as deficiências de segurança, conforme demonstrado pelos resultados da auditoria realizada ao Benim pela ICAO, no âmbito do Programa Universal de Auditoria da Supervisão da Segurança (USOAP), em Março de 2007. O relatório de auditoria aponta para a existência de muitas e graves lacunas no que respeita à capacidade das autoridades da aviação civil do Benim para assumirem as suas responsabilidades em matéria de supervisão da segurança da aviação. Quando da conclusão da auditoria da ICAO, 80,22 % das normas da ICAO não eram aplicadas. No que se refere a alguns elementos críticos, nomeadamente a disposição aplicável ao pessoal técnico qualificado, mais de 98 % das normas da ICAO não eram efectivamente cumpridas. Quanto à correcção das deficiências de segurança, mais de 93 % das normas da ICAO não eram efectivamente respeitadas.

(58) Foi comprovada a falta da capacidade das autoridades competentes do Benim para solucionarem os problemas de falta de conformidade detectados pela ICAO, conforme comprovado pelo facto de a ICAO, no seu relatório final de Dezembro de 2007, considerar que grande parte das medidas correctivas propostas ou aplicadas pelas referidas autoridades não corrigem eficazmente as deficiências detectadas. No que se refere, designadamente, às operações de aeronaves, 50 % das medidas propostas pelo Benim não foram consideradas totalmente aceitáveis pela ICAO.

(59) Atendendo ao relatório final da ICAO, a Comissão iniciou consultas das autoridades competentes do Benim, tendo manifestado sérias apreensões quanto à segurança das operações das transportadoras aéreas licenciadas naquele país e pedido esclarecimentos sobre as medidas adoptadas pelas autoridades competentes do Benim para dar resposta às conclusões e observações da ICAO sobre a aceitabilidade das medidas correctivas.

(60) Por ocasião da audiência que lhes foi concedida pelo Comité da Segurança Aérea, em 25 de Março de 2009, as autoridades competentes do Benim indicaram que a aplicação das medidas correctivas, cuja conclusão estava prevista para 2008, fora adiada para Agosto/Dezembro de 2009.

(61) A documentação apresentada pelas autoridades competentes do Benim contém provas de que o COA concedido às transportadoras certificadas naquele país não cumpre as normas da ICAO aplicáveis aos voos internacionais, o que confirma que as deficiências detectadas pela ICAO ainda não foram eficazmente corrigidas. A análise da situação dos COA e das especificações de operação conexas das transportadoras aéreas Aero Benin, Africa Airways, Benin Golf Air, Benin Littoral Airways, Cotair, Royal Air e Trans Air Benin suscita grandes apreensões. O COA da transportadora Africa Airways não foi apresentado. Os restantes COA não fazem referência à regulamentação aplicável à certificação e, no que respeita à área das operações, permitem realizar operações em todo o mundo, não obstante as autoridades competentes do Benim afirmarem que tais operações apenas abrangem o Benim e/ou a sub-região. Além disso, as operações das transportadoras Aero Benin, Benin Golf Air, Benin Littoral Airways, Cotair e Trans Air Benin parecem estar limitadas às regras de voo visual (VFR), inadequadas para operar em segurança na Europa, além de não incluírem as autorizações específicas RVSM, RNAV e RNP necessárias, requeridas para realizar operações no espaço aéreo europeu. As autoridades competentes do Benim informaram que restringiram a validade do COA a 6 meses e que pretendem esclarecer rapidamente a situação. Na pendência da sua recertificação em conformidade com as normas da ICAO, a Comissão considera que, com base nos critérios comuns, estas transportadoras devem ser objecto de uma proibição de operação e, por conseguinte, incluídas no anexo A.

(62) A transportadora Alafia Jet solicitou uma audiência ao Comité da Segurança Aérea; deste modo, teve oportunidade de fazer uma exposição oral ao Comité da Segurança Aérea, em 24 de Março de 2009, e de apresentar documentação, por escrito, relativa às suas operações. Durante a sua exposição, a transportadora declarou que os voos operados para a União Europeia se limitam aos serviços médicos de emergência a pedido e prestou informações sobre um conjunto de medidas adoptadas para corrigir as deficiências detectadas pela França durante as inspecções na plataforma de estacionamento no âmbito do programa SAFA ([1]). No entanto, a recorrência de graves deficiências de segurança no decurso de inspecções efectuadas na plataforma de estacionamento a aeronaves operadas com destino à Comunidade aponta para a existência de deficiências de segurança sistémicas no que respeita às operações dessa transportadora. As medidas adoptadas até à data pela transportadora não lograram corrigir essas deficiências.

(63) Tendo em conta as numerosas e reiteradas deficiências de segurança detectadas no decurso das inspecções efectuadas na plataforma de estacionamento a aeronaves operadas pela Alafia Jet e a falta da capacidade das autoridades competentes do Benim para exercerem uma supervisão adequada das transportadoras certificadas no seu país, a Comissão considera que a transportadora Alafia Jet não deve ser autorizada a continuar a efectuar operações com destino à Comunidade. Por conseguinte, com base nos critérios comuns, considera-se que a Alafia Jet deve ser incluída no anexo A.

(64) A Comissão congratula-se com os esforços empreendidos pelas autoridades competentes do Benim para melhorarem a supervisão da segurança das suas transportadoras e considera que a doação substancial anunciada pelo Banco Mundial em favor da República do Benim abrirá caminho a melhorias significativas no que respeita ao cumprimento das normas da ICAO.

Transportadoras aéreas da República do Gabão

Gabon Airlines

(65) A Gabon Airlines apenas está autorizada, desde Julho de 2008, a operar na UE com a aeronave do tipo Boeing 767-200, de matrícula TR-LHP, nas condições previstas no considerando 15 do Regulamento (CE) n.º 715/2008 ([2]).

(66) Entretanto, ficou comprovado que a Gabon Airlines, certificada no Gabão, regista deficiências de segurança. Estas deficiências foram detectadas pela França no decurso de inspecções efectuadas na plataforma de estacionamento no âmbito do programa SAFA ([3]).

(67) A Gabon Airlines respondeu, contudo, de forma adequada e em tempo útil aos inquéritos da autoridade francesa da aviação civil sobre os aspectos de segurança das suas operações.

(68) A Gabon Airlines solicitou uma audiência ao Comité da Segurança Aérea, que lhe foi concedida em 25 de Março de 2009. A Comissão tomou nota de que, em Fevereiro de 2009, a Gabon Airlines foi submetida a uma auditoria de recertificação pelas autoridades competentes do Gabão, que revelou certos incumprimentos e cuja correcção não tinha sido satisfatoriamente comprovada aquando da audiência. As autoridades competentes do Gabão indicaram que a aeronave se encontra actualmente imobilizada para manutenção de base e que tencionam verificar se as deficiências detectadas foram satisfatoriamente corrigidas antes de aeronave de matrícula TR-LHP ser finalmente colocada de novo em serviço.

(69) Nestas circunstâncias, com base nos critérios comuns, considera-se que a Gabon Airlines deve permanecer no anexo B e que esse anexo deve ser alterado de modo a reflectir a situação da aeronave de matrícula TR-LHP e garantir o actual nível de operações na Comunidade.

Afrijet

(70) A Afrijet, certificada no Gabão, apenas está autorizada, desde Julho de 2008, a operar na Comunidade com um conjunto de aeronaves do tipo Falcon 50 (matrículas TR-LGV e TR-LGY) e uma aeronave do tipo Falcon 900 (matrícula TR-AFJ), nas condições previstas no considerando 15 do Regulamento (CE) n.º 715/2008 ([4]).

([1]) DGAC/F-2008-2143, DGAC/F-2009-368, DGAC/F-2009-434 e DGAC/F-2009-582.

([2]) Regulamento (CE) n.º 715/2008 de 24 de Julho de 2008 (JO L 197 de 25.7.2008, p. 36).

([3]) DGAC/F-2008-1757, DGAC/F-2008-2126, DGAC/F-2008-2127, DGAC/F-2008-2451, DGAC/F-2009-140 e DGAC/F-2009-161.

([4]) Regulamento (CE) n.º 715/2008, de 24 de Julho de 2008 (JO L 197 de 25.7.2008, p. 36).

(71) Desde essa data, ficou comprovado que a transportadora Afrijet regista graves deficiências de segurança. Estas deficiências foram detectadas pela França no decurso de inspecções efectuadas na plataforma de estacionamento no âmbito do Programa SAFA ([1]).

(72) A Afrijet respondeu, contudo, de forma adequada e em tempo útil aos inquéritos da autoridade francesa da aviação civil sobre a componente de segurança das suas operações.

(73) A Comissão tomou nota de que a Afrijet foi submetida a uma auditoria de recertificação pelas autoridades competentes do Gabão, em Janeiro de 2009. Após verificação de que as deficiências detectadas durante a auditoria tinham sido corrigidas, foi emitido um novo COA à transportadora, em Fevereiro de 2009, que inclui uma segunda aeronave do tipo Falcon 900, com a matrícula TR-AFR.

(74) Nestas circunstâncias, com base nos critérios comuns, considera-se que a Afrijet deve permanecer no anexo B e que este anexo deve ser alterado para reflectir a mudança de COA e assegurar a manutenção do actual nível de operações com destino à Comunidade.

Société Nouvelle Air Affaires Gabon (SN2AG)

(75) A SN2AG solicitou uma audiência ao Comité da Segurança Aérea, que lhe foi concedida em 25 de Março de 2009. A Comissão tomou nota de que esta transportadora empreendeu uma reorganização ulterior e lançou um conjunto de medidas correctivas para cumprir melhor as normas internacionais. A Comissão também tomou nota de que as autoridades competentes do Gabão tinham submetido a transportadora SN2AG a uma auditoria de recertificação em Fevereiro de 2009. Após verificação de que as deficiências detectadas durante a auditoria tinham sido corrigidas, foi emitido um novo COA à transportadora, em Fevereiro de 2009.

(76) Ficou comprovado que a transportadora continua a não respeitar certos requisitos de segurança da ICAO. Assim, na data da sua audiência, a transportadora não tinha ainda aplicado, à aeronave do tipo Fokker 28-0100 (Fokker 100), o sistema de monitorização dos dados de voo.

(77) Ficou comprovada a falta de transparência e de resposta em tempo oportuno pela SN2AG aos inquéritos da Comissão. A SN2AG declarou que não tinha sido objecto de qualquer relatório que apontasse para deficiências graves detectadas no decurso das inspecções efectuadas na plataforma de estacionamento no âmbito do programa de avaliação da segurança das aeronaves não comunitárias (SAFA), quando, na realidade, a França tinha detectado várias deficiências no decurso dessas inspecções SAFA ([2]).

(78) Por conseguinte, com base nos critérios comuns, considera-se que a SN2AG deve permanecer no anexo A.

(79) No entanto, a Comissão está disposta a reexaminar a situação da transportadora à luz de eventuais progressos registados, se forem apresentados suficientes elementos comprovativos de que foram corrigidas todas as deficiências de segurança.

Supervisão global da segurança das transportadoras aéreas do Gabão

(80) A Comissão tomou nota de que a nova autoridade competente do Gabão («Agence Nationale de l'Aviation Civile», a seguir designada por ANAC), instituída pela República do Gabão em Julho de 2008, iniciou de facto as suas actividades em 23 de Janeiro de 2009. A ANAC está numa fase inicial de crescimento, encontrando-se actualmente envolvida num processo de obtenção de recursos financeiros suficientes e de contratação de técnicos qualificados em número suficiente para assumir de forma eficiente as suas responsabilidades em relação à ICAO.

(81) A Comissão chamou a atenção das autoridades competentes do Gabão para o facto de, não obstante o reforço das actividades de supervisão destas autoridades, a monitorização do desempenho das transportadoras aéreas licenciadas no Gabão continuar a apresentar resultados inquietantes nas inspecções na plataforma de estacionamento. As autoridades competentes do Gabão foram convidadas a prestar esclarecimentos e a adoptar as medidas necessárias, quando adequado.

(82) A Comissão congratula-se com os esforços empreendidos pelas autoridades competentes do Gabão para reformar o sistema da aviação civil e, nomeadamente, com a recertificação em curso de todas as transportadoras aéreas, de modo a assegurar o pleno cumprimento das normas de segurança da ICAO. A Comissão está disposta a ponderar a hipótese de uma visita ao local, em tempo oportuno, para verificar os progressos efectivamente realizados.

Transportadoras aéreas da Ucrânia

Motor Sich JSC Airlines

(83) Ficou comprovado que a Motor Sich, certificada na Ucrânia, regista graves deficiências de segurança. Tais deficiências foram detectadas pela França e por um Estado membro da CEAC (Turquia) no decurso das inspecções efectuadas na plataforma de estacionamento no âmbito do programa SAFA ([3]). A recorrência das conclusões destas inspecções aponta para deficiências de segurança sistémicas.

(84) Em 27 de Novembro de 2008, as autoridades competentes da Turquia decidiram impor imediatamente uma proibição de operação a esta transportadora.

(85) A Motor Sich deu resposta ao inquérito da autoridade da aviação civil da Turquia, comunicando a sua decisão de cessar as operações da aeronave do tipo AN-24 com destino ao território turco, o que veio a confirmar-se.

([1]) DGAC/F-2008-564 e DGATR-2008-572.
([2]) DGAC/F-2007-1325 e DGAC/F-2008-174.
([3]) DGAC/F-2008-564 e DGCATR-2008-512.

(86) A Motor Sich respondeu em tempo útil a um inquérito da autoridade francesa da aviação civil com indicação das medidas correctivas adoptadas pela transportadora na sequência da inspecção efectuada na plataforma de estacionamento em 12 de Março de 2008. Contudo, não se trata de uma resposta adequada uma vez que a transportadora não apresentou qualquer documentação de suporte para as suas declarações.

(87) A Comissão foi informada pelas autoridades competentes da Turquia de que, na sequência de uma inspecção não programada, as autoridades competentes da Ucrânia tinham tomado a decisão de revogar o COA deste operador. Essas autoridades decidiram, entretanto, autorizar a prossecução das operações da Motor Sich com destino a esse país, com algumas restrições às operações da aeronave AN-24.

(88) Em 16 de Março de 2009, as autoridades competentes da Ucrânia responderam a um inquérito da Comissão sobre a supervisão da segurança da Motor Sich, indicando que o COA da transportadora tinha sido revogado em 22 de Janeiro e que, na pendência da conclusão das medidas correctivas pela transportadora, a administração estatal da aviação tinha autorizado a transportadora a prosseguir as operações, à excepção da aeronave do tipo AN-24. Não foi indicada qualquer data para a emissão de um COA com restrições, nem apresentado qualquer documento comprovativo de que a transportadora tinha sido inspeccionada, de modo a garantir que toda a frota cumpre os requisitos de segurança aplicáveis. Finalmente, de acordo com a correspondência da administração estatal da aviação, essas autoridades renovaram o COA que permite à transportadora realizar operações com a aeronave AN-24, após os resultados positivos das inspecções terem demonstrado que a transportadora tinha corrigido as deficiências detectadas na aeronave.

(89) A Comissão considera que a informação prestada nessa correspondência não constitui uma resposta adequada, pois os elementos constantes da mesma não coincidem com os dados transmitidos pelas autoridades competentes da Ucrânia em 2 de Fevereiro de 2009 e de acordo com os quais o COA da Motor Sich Airlines foi emitido em 8 de Novembro de 2008, com um prazo de validade até 8 de Novembro de 2010, e as especificações de operação em 23 de Dezembro de 2008, com um prazo de validade até 8 de Novembro de 2010.

(90) A Motor Sich solicitou uma audiência à Comissão e ao Comité da Segurança Aérea, que lhe foi concedida em 24 de Março de 2009. Quando da sua exposição ao Comité da Segurança Aérea, a Motor Sich revelou-se incapaz de corrigir as deficiências de segurança detectadas, dada a ausência de transparência e de informação adequada sobre as suas operações com destino à Comunidade.

(91) Nestas circunstâncias, a Comissão considera que as autoridades competentes da Ucrânia mostraram que não dispunham de capacidade suficiente para supervisionar as operações da transportadora aérea cumprindo as obrigações que lhes incumbem por força da Convenção de Chicago.

(92) Com base nos critérios comuns, considera-se que a Motor Sich não demonstrou capacidade para adoptar a totalidade das medidas requeridas para se conformar às normas de segurança pertinentes e que, por conseguinte, deve ser incluída no anexo A.

Ukraine Cargo Airways

(93) A transportadora Ukraine Cargo Airways (UCA) solicitou uma audiência à Comissão e ao Comité da Segurança Aérea, que lhe foi concedida em 24 de Março de 2009.

(94) De acordo com a documentação apresentada à Comissão em 16 de Março de 2009, ficou comprovado que a transportadora tinha tomado medidas para corrigir as deficiências anteriormente detectadas na sua aeronave operada na Comunidade. Segundo informações da UCA, esta foi auditada pela administração estatal ucraniana da aviação em Novembro de 2008. Na sequência dessa auditoria, o COA da transportadora foi renovado por um período de dois anos, ou seja, até Novembro de 2010. Contudo, a Comissão não recebeu quaisquer informações das autoridades competentes da Ucrânia sobre essa auditoria, nem sobre os seus resultados, que antecederam a renovação do COA da transportadora.

(95) Além disso, na sua exposição à Comissão e ao Comité da Segurança Aérea, a transportadora declarou que tinha recebido confirmação escrita de vários Estados-Membros de que as deficiências de segurança detectadas pelos serviços de inspecção desses Estados-Membros tinham sido corrigidas de forma adequada. Contudo, com excepção de um Estado-Membro — relativamente às operações de uma aeronave do tipo AN-12 que tinha sido retirada do seu COA —, os outros Estados-Membros interessados não confirmaram as declarações da UCA.

(96) A Comissão considera que, para poder avaliar plenamente a capacidade da transportadora para adoptar um plano de medidas correctivas adequado e aplicá-lo de forma eficaz, será necessário efectuar uma visita ao local. Lamentavelmente, essa visita não pôde ser realizada antes da reunião do Comité da Segurança Aérea de 24 de Março de 2009, dada a falta de cooperação das autoridades competentes da Ucrânia. Na reunião do Comité da Segurança Aérea de 24 de Março de 2009, a administração estatal ucraniana da aviação manifestou a vontade de receber a visita da Comissão e dos Estados-Membros. A Comissão decidirá sobre as eventuais alterações à proibição de operação imposta à transportadora com base nas provas recolhidas no decurso dessa visita.

(97) Com base nos critérios comuns, considera-se que, nesta fase, a transportadora não pode ser retirada do anexo A.

Ukrainian Mediterranean Airlines

(98) A transportadora Ukrainian Mediterranean Airlines (UMAir) solicitou uma audiência à Comissão e ao Comité da Segurança Aérea, que lhe foi concedida em 24 de Março de 2009.

(99) De acordo com a documentação apresentada à Comissão em 16 de Outubro de 2008, ficou comprovado que a transportadora tinha tomado medidas para corrigir as deficiências anteriormente detectadas na aeronave utilizada para operar na Comunidade.

(100) Em 5 de Novembro de 2008, as autoridades competentes da Ucrânia enviaram um ofício à Comissão em que declaravam que o prazo de validade do COA da transportadora aérea fora prorrogado até 15 de Dezembro de 2008, na pendência da conclusão do processo de renovação deste por mais dois anos, até 15 de Dezembro de 2010. Em anexo ao referido ofício, as autoridades ucranianas enviaram também um documento que continha o acto de certificação da UMAir, na sequência da auditoria realizada em 31 de Outubro de 2008. No entanto, a transportadora e as autoridades competentes da Ucrânia não enviaram o relatório da auditoria necessário para a emissão do COA da transportadora.

(101) Além disso, na sua exposição à Comissão e ao Comité da Segurança Aérea, a transportadora declarou que tinha adoptado todas as medidas necessárias para corrigir as deficiências de segurança que haviam conduzido à proibição de operação imposta em Setembro de 2007.

(102) A Comissão considera que, para poder avaliar plenamente a capacidade da transportadora para adoptar um plano de medidas correctivas adequado e aplicá-lo de forma eficaz, será necessário efectuar uma visita ao local. Lamentavelmente, essa visita não pôde ser realizada antes da reunião do Comité da Segurança Aérea de 24 de Março de 2009, dada a falta de cooperação das autoridades competentes da Ucrânia. Na reunião do Comité da Segurança Aérea de 24 de Março de 2009, a administração estatal ucraniana da aviação manifestou a vontade de receber a visita da Comissão e dos Estados-Membros. A decisão da Comissão sobre eventuais alterações à proibição de operação imposta à transportadora assentará nas provas recolhidas no decurso dessa visita.

(103) Com base nos critérios comuns, considera-se que, nesta fase, a transportadora não pode ser retirada do anexo A.

Supervisão global da segurança das transportadoras aéreas da Ucrânia

(104) A Comissão chamou a atenção das autoridades competentes da Ucrânia para o facto de, não obstante terem aumentado as actividades de supervisão, a monitorização do desempenho das transportadoras aéreas licenciadas na Ucrânia continuar a apresentar resultados inquietantes nas inspecções na plataforma de estacionamento. Durante a reunião do Comité da Segurança Aérea, em Novembro de 2008, as autoridades competentes da Ucrânia tinham sido convidadas a prestar esclarecimentos e a adoptar as medidas necessárias. Além disso, aquelas autoridades aceitaram ser submetidas a uma avaliação da segurança, a organizar pela Comissão em associação com os Estados-Membros. Contudo, a administração estatal ucraniana da aviação não apresentou à Comissão o relatório intercalar sobre a aplicação do plano de medidas correctivas elaborado para melhorar e reforçar o exercício de supervisão da segurança na Ucrânia, relatório esse que, nos termos do Regulamento (CE) n.º 715/2008 [1], deve ser apresentado trimestralmente.

(105) Além disso, as autoridades competentes mostraram falta de cooperação na preparação da visita de avaliação, conforme comprovado pela não apresentação da documentação requerida respeitante à areonavegabilidade e pela não aceitação do programa de visita proposto pela Comissão. Consequentemente, a Comissão foi obrigada a cancelar a visita de avaliação da segurança prevista no período de 9 a 13 de Fevereiro de 2009.

(106) A Comissão toma nota das declarações das autoridades competentes da Ucrânia, segundo as quais aceitam receber uma visita conjunta da Comissão, dos Estados-Membros e da EASA e reafirmam a sua disponibilidade para cooperarem na organização dessa avaliação da segurança, de modo a demonstrarem a sua capacidade para efectuarem a supervisão das transportadoras aéreas licenciadas na Ucrânia no pleno cumprimento das normas aplicáveis da ICAO.

Bangkok Airways

(107) Uma equipa de peritos europeus deslocou-se ao Reino da Tailândia, de 10 a 13 de Março de 2009, numa missão de inquérito que se destinava a recolher dados factuais sobre o nível de segurança das normas operacionais actualmente registado pela transportadora Bangkok Airways, bem como sobre as actividades de supervisão realizadas pelo departamento da aviação civil da Tailândia relativamente àquela transportadora. O objectivo da missão era, nomeadamente, determinar se as aeronaves da transportadora eram operadas pela Siem Reap Airways International, licenciada pelas autoridades competentes do Reino do Camboja e já incluída no anexo A da lista comunitária pelo Regulamento (CE) n.º 1131/2008 da Comissão, de 14 de Novembro de 2008 [2].

(108) De acordo com o relatório da missão, actualmente a transportadora aérea dispõe do controlo efectivo das suas operações e todos os membros do pessoal se encontram devidamente licenciados pelas autoridades competentes da Tailândia. Além disso, o relatório mostra que o departamento da aviação civil da Tailândia desenvolve actividades adequadas de supervisão da transportadora. Consequentemente, tendo em conta os critérios comuns, a Comissão considera que não será necessário adoptar qualquer medida adicional nesta fase.

Transportadoras aéreas do Camboja

(109) As autoridades competentes do Camboja informaram a Comissão sobre os progressos registados na aplicação do plano de medidas destinadas a corrigir as deficiências detectadas pela ICAO no seu último relatório USOAP, com especial destaque para as medidas relativas às operações aéreas, de modo a assegurar que a supervisão da segurança das transportadoras aéreas do Camboja cumpre as normas da ICAO.

[1] JO L 197 de 25.7.2008, p. 36.
[2] JO L 306 de 15.11.2008, p. 47.

(110) As autoridades competentes da Camboja informaram a Comissão de que tinham suspendido o COA das transportadoras aéreas Siem Reap Airways International (Dezembro de 2008) e Cambodia Angkor Airways (Fevereiro de 2009). Além disso, confirmaram que tinham revogado ou suspendido todos os COA emitidos, à excepção dos COA das transportadoras Helicopter Cambodia e Sokha Airlines.

(111) A Siem Reap Airways International solicitou que a medida de suspensão do seu COA fosse levantada. Contudo, como as autoridades competentes do Camboja declararam que ainda não tinham completado a avaliação do cumprimento dos requisitos aplicáveis, a transportadora aérea deve permanecer no anexo A.

Transportadoras aéreas da República Democrática do Congo

(112) No seu ofício de 4 de Março de 2009, o Director-Geral da Aviação Civil da República Democrática do Congo informou a Comissão de que algumas das transportadoras aéreas enumeradas no anexo A do Regulamento (CE) n.º 1131/2008 da Comissão tinham cessado a sua actividade e que tinha concedido um COA às transportadoras Air Katanga, Busy Bee Congo, Entreprise World Airways (EWA), Gilembe Air Soutenance (Gisair), Kin Avia e Swala Aviation. Estas transportadoras, que continuam a prestar serviços aéreos, serão submetidas a uma avaliação com vista à renovação dos seus COA.

(113) Nestas circunstâncias, o anexo A da lista comunitária deve ser actualizado em conformidade, de modo a incluir as transportadoras aéreas a que as autoridades competentes da República Democrática do Congo concederam um COA. Contudo, na ausência dos documentos comprovativos da revogação, cancelamento ou restituição dos COA das transportadoras aéreas que cessaram a sua actividade, estas transportadoras não podem ser retiradas da lista comunitária.

(114) Acresce que, no seu ofício, o Director-Geral da Aviação Civil da República Democrática do Congo pediu também à Comissão para retirar a transportadora Hewa Bora Airways do anexo A para a incluir no anexo B, de modo a poder reabrir a ligação aérea entre Kinshasa e Bruxelas com uma aeronave do tipo Boeing 767, de matrícula 9Q-CJD. Na ausência da apresentação dos comprovativos do cumprimento das normas de segurança pertinentes, quer pelo operador quer pela autoridade responsável pela supervisão regulamentar e da segurança, não pode ser adoptada, nesta fase, qualquer decisão e, consequentemente, a Hewa Bora Airways deverá permanecer no anexo A.

Transportadoras aéreas da República de Angola

(115) As autoridades competentes angolanas pediram para apresentar um relatório intercalar à Comissão e ao Comité da Segurança Aérea sobre a aplicação do plano de medidas correctivas elaborado para corrigir as deficiências de segurança detectadas pela ICAO no quadro do Programa Universal de Auditoria da Supervisão da Segurança (USOAP). Na sua exposição de 26 de Março de 2009, as autoridades competentes angolanas abordaram, nomeadamente no que diz respeito às alterações da legislação primária e relativa à aviação civil, a organização, a estrutura e o quadro de pessoal da autoridade, a emissão de normas nas áreas das licenças e da formação do pessoal, das operações de aeronaves e da aeronavegabilidade. Neste contexto, já lançaram o processo de recertificação de todas as transportadoras estabelecidas em Angola. Além disso, as autoridades competentes informaram sobre as alterações introduzidas na sua legislação relativas aos inquéritos sobre acidentes e incidentes.

(116) As autoridades competentes de Angola também declararam que a transportadora TAAG continuava a registar mudanças significativas a vários níveis, incluindo no plano operacional, da gestão, da qualidade e da racionalização dos custos.

(117) A Comissão tomou nota do relatório intercalar apresentado pelas autoridades competentes de Angola, devendo examinar a situação das transportadoras aéreas certificadas em Angola na próxima reunião do Comité da Segurança Aérea.

Transportadoras aéreas da República da Indonésia

(118) Na sequência da adopção da nova regulamentação no domínio da aviação, em 12 de Janeiro de 2009, as autoridades competentes da Indonésia transmitiram à Comissão a regulamentação aplicável à segurança da aviação civil (RSAC) e o material de orientação, bem como informações detalhadas e actualizadas sobre os progressos registados a nível da aplicação do plano de medidas correctivas adoptado para corrigir as deficiências detectadas pela ICAO no âmbito do Programa Universal de Auditoria da Supervisão da Segurança (USOAP).

(119) A pedido da Direcção-Geral da Aviação Civil (DGCA) da Indonésia, uma equipa de peritos europeus deslocou-se à Indonésia numa missão de inquérito, de 23 a 27 de Fevereiro de 2009. Neste contexto, os peritos visitaram também quatro transportadoras aéreas (Garuda Indonesia, Mandala Airlines, Airfast Indonesia e Ekspres Transportasi Antarbenua) para verificar a capacidade da DGCA indonésia para assegurar a supervisão da segurança de acordo com as normas aplicáveis.

(120) De acordo com o relatório da missão, registam-se melhorias consideráveis na estrutura e no quadro de pessoal da DGCA, que lhe deverão permitir desempenhar adequadamente as suas funções em matéria regulamentar e de supervisão. No entanto, o relatório mostra também que, apesar dos progressos registados, não são plenamente conduzidas, nesta fase, actividades de supervisão. O actual mecanismo de supervisão não permite efectuar um acompanhamento adequado das deficiências detectadas pela DGCA relativamente às transportadoras indonésias. Em especial, verifica-se que a DGCA não dispõe, actualmente, de capacidade para fiscalizar o cumprimento dos prazos para correcção das deficiências detectadas, a data efectiva de conclusão do processo e as prorrogações eventuais dos prazos para o efeito. Significa isto que, nesta fase, o nível de eficácia da fiscalização das transportadoras indonésias, pela DGCA, continua a ser considerado insatisfatório e a carecer de melhorias.

(121) A Comissão tomou nota das diferenças de conteúdo em relação ao anexo 6 da Convenção de Chicago, que a Indonésia notificou à ICAO em 20 de Fevereiro de 2009. Essas diferenças incluem a não aplicação de um conjunto de requisitos da ICAO respeitantes ao anexo 6 que, nalguns casos, têm um impacto directo na segurança das operações das transportadoras indonésias. No entanto, a Comissão toma igualmente nota de que as transportadoras visitadas pela equipa de peritos europeus (com poucas excepções, que se prendem com aeronaves específicas) estão equipadas de acordo com os requisitos da ICAO, numa base voluntária.

(122) Com base nos critérios comuns, considera-se que o actual nível de eficácia das actividades de fiscalização conduzidas pela DGCA não permite nem o controlo nem o cumprimento adequados das normas de segurança pertinentes pelas transportadoras certificadas na Indonésia. Consequentemente, as transportadoras indonésias não podem, nesta fase, ser retiradas da lista comunitária. A Comissão colaborará estreitamente com as autoridades competentes indonésias de modo a reavaliar a eficácia das actividades de fiscalização na próxima reunião do Comité de Segurança Aérea.

(123) As autoridades competentes da Indonésia também facultaram à Comissão uma lista actualizada das transportadoras aéreas titulares de um certificado de operador aéreo. Actualmente, as transportadoras aéreas certificadas na Indonésia são as seguintes: Garuda Indonesia, Merpati Nusantara, Kartika Airlines, Mandala Airlines, Trigana Air Service, Metro Batavia, Pelita Air Service, Indonesia Air Asia, Lion Mentari Airlines, Wing Adabi Nusantara, Riau Airlines, Transwisata Prima Aviation, Tri MG Airlines, Ekspress Transportasi Antar Benua, Manunggal Air Service, Megantara Airlines, Linus Airways, Indonesia Air Transport, Sriwijaya Air, Cardig Air, Travel Ekspress Aviation Service, Republic Expres Airlines, KAL Star, Airfast Indonesia, Sayap Garuda Indah, Survei Udara Penas, Nusantara Buana Air, Nyaman Air, Travira Utama, Derazona Air Service, National Utility Helicopter, Deraya Air Taxi, Dirgantara Air Service, SMAC, Kura-Kura Aviation, Gatari Air Service, Intan Angkasa Air Service, Air Pacific Utama, Transwisata Prima Aviation, Asco Nusa Air, Atlas Delta Satya, Pura Wisata Baruna, Penerbangan Angkasa Semesta, ASI Pudjiastuti, Aviastar Mandiri, Dabi Air, Balai Kalibrasi Penerbangan, Sampoerna Air Nusantara, Mimika Air, Alfa Trans Dirgantara e Eastindo. A lista comunitária deve ser actualizada em conformidade, mediante a inclusão destas transportadoras no anexo A.

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

(124) Até à data, não obstante os pedidos específicos apresentados nesse sentido, não foram comunicados à Comissão quaisquer elementos comprovativos da aplicação plena das medidas correctivas adequadas por parte das restantes transportadoras constantes da lista comunitária actualizada em 14 de Novembro de 2008 e das autoridades responsáveis pela supervisão regulamentar dessas transportadoras aéreas. Assim, com base nos critérios comuns, a Comissão considera 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).

(125) 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 anexo A do presente regulamento.

2. O anexo B é substituído pelo 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 8 de Abril de 2009.

Pela Comissão

Antonio TAJANI

Membro da Comissão

ANEXO A

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

Nome da entidade 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 COMPANY KOKSHETAU	AK-0357-08	KRT	República do Cazaquistão
Air Koryo	Desconhecido	KOR	República Popular Democrática da Coreia (RPDC)
Air West Co. Ltd	004/A	AWZ	República do Sudão
Ariana Afghan Airlines	009	AFG	República Islâmica do Afeganistão
ATMA AIRLINES	AK-0372-08	AMA	República do Cazaquistão
BERKUT AIR/BEK AIR	AK-0311-07	BKT	República do Cazaquistão
EAST WING	AK-0332-07	EWZ	República do Cazaquistão
MOTOR SICH	025	MSI	Ucrânia
ONE TWO GO AIRLINES COMPANY LIMITED	15/2549	OTG	Reino da Tailândia
SAYAT AIR	AK-0351-08	SYM	República do Cazaquistão
SIEM REAP AIRWAYS INTERNATIONAL	AOC/013/00	SRH	Reino do Camboja
Silverback Cargo Freighters	Desconhecido	VRB	República do Ruanda
STARLINE KZ	AK-0373-08	LMZ	República do Cazaquistão
UKRAINE CARGO AIRWAYS	145	UKS	Ucrânia
UKRAINIAN MEDITERRANEAN AIRLINES	164	UKM	Ucrânia
VOLARE AVIATION ENTREPRISE	143	VRE	Ucrânia
Todas as transportadoras aéreas certificadas pelas autoridades de Angola responsáveis pela supervisão regulamentar, incluindo:			República de Angola
AEROJET	Desconhecido	Desconhecido	República de Angola
AIR26	Desconhecido	Desconhecido	República de Angola
AIR GEMINI	02/2008	Desconhecido	República de Angola
Air Gicango	Desconhecido	Desconhecido	República de Angola

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

Nome da entidade 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 JET	Desconhecido	Desconhecido	República de Angola
AIR NAVE	Desconhecido	Desconhecido	República de Angola
ALADA	Desconhecido	Desconhecido	República de Angola
ANGOLA AIR SERVICES	Desconhecido	Desconhecido	República de Angola
Diexim	Desconhecido	Desconhecido	República de Angola
GIRA GLOBO	Desconhecido	Desconhecido	República de Angola
HELIANG	Desconhecido	Desconhecido	República de Angola
HELIMALONGO	11/2008	Desconhecido	República de Angola
MAVEWA	Desconhecido	Desconhecido	República de Angola
RUI & CONCEICAO	Desconhecido	Desconhecido	República de Angola
SAL	Desconhecido	Desconhecido	República de Angola
SONAIR	14/2008	Desconhecido	República de Angola
TAAG ANGOLA AIRLINES	001	DTA	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	Desconhecido	República do Benim
AFRICA AIRWAYS	Desconhecido	Desconhecido	República do Benim
ALAFIA JET	PEA N.º 014/ANAC/MDCTTTATP-PR/ /DEA/SCS	IGA	República do Benim
BENIN GOLF AIR	PEA N.º 012/MDCTTP-PR/ANAC/ /DEA/SCS.	Desconhecido	República do Benim
BENIN LITTORAL AIRWAYS	PEA N.º 013/MDCTTTATP-PR/ANAC/ /DEA/SCS.	BLA	República do Benim
COTAIR	PEA N.º 015/MDCTTTATP-PR/ANAC/ /DEA/SCS.	Desconhecido	República do Benim
ROYAL AIR	PEA N.º 11/ANAC/MDCTTP-PR/DEA/ /SCS	Desconhecido	República do Benim
TRANS AIR BENIN	PEA N.º 016/MDCTTTATP-PR/ANAC/ /DEA/SCS	TNB	República do Benim

Nome da entidade jurídica da transportadora aérea, conforme consta do seu COA (e sua designação comercial, caso seja diferente)	Número do certificado de operador aéreo (COA) ou número da licença de exploração	Número ICAO que designa a companhia aérea	Estado do operador
Todas as transportadoras aéreas certificadas pelas autoridades da República Democrática do Congo (RDC) responsáveis pela supervisão regulamentar, incluindo:			República Democrática do Congo (RDC)
Africa One	409/CAB/MIN/TC/0114/2006	CFR	República Democrática do Congo (RDC)
AFRICAN AIR SERVICES COMMUTER	409/CAB/MIN/TVC/051/09	Desconhecido	República Democrática do Congo (RDC)
AIGLE AVIATION	409/CAB/MIN/TC/0042/2006	Desconhecido	República Democrática do Congo (RDC)
AIR BENI	409/CAB/MIN/TC/0019/2005	Desconhecido	República Democrática do Congo (RDC)
AIR BOYOMA	409/CAB/MIN/TC/0049/2006	Desconhecido	República Democrática do Congo (RDC)
AIR INFINI	409/CAB/MIN/TC/006/2006	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 NAVETTE	409/CAB/MIN/TC/015/2005	Desconhecido	República Democrática do Congo (RDC)
AIR TROPIQUES	409/CAB/MIN/TVC/029/08	Desconhecido	República Democrática do Congo (RDC)
BEL GLOB AIRLINES	409/CAB/MIN/TC/0073/2006	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	Desconhecido	República Democrática do Congo (RDC)
BUSINESS AVIATION	409/CAB/MIN/TVC/048/09	Desconhecido	República Democrática do Congo (RDC)
BUSY BEE CONGO	409/CAB/MIN/TVC/052/09	Desconhecido	República Democrática do Congo (RDC)
BUTEMBO AIRLINES	409/CAB/MIN/TC/0056/2006	Desconhecido	República Democrática do Congo (RDC)
CARGO BULL AVIATION	409/CAB/MIN/TC/0106/2006	Desconhecido	República Democrática do Congo (RDC)
CETRACA AVIATION SERVICE	409/CAB/MIN/TVC/026/08	CER	República Democrática do Congo (RDC)
CHC STELLAVIA	409/CAB/MIN/TC/0050/2006	Desconhecido	República Democrática do Congo (RDC)
COMAIR	409/CAB/MIN/TC/0057/2006	Desconhecido	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)
EL SAM AIRLIFT	409/CAB/MIN/TC/0002/2007	Desconhecido	República Democrática do Congo (RDC)

Nome da entidade 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
ENTREPRISE WORLD AIRWAYS (EWA)	409/CAB/MIN/TVC/003/08	Desconhecido	República Democrática do Congo (RDC)
ESPACE AVIATION SERVICE	409/CAB/MIN/TC/0003/2007	Desconhecido	República Democrática do Congo (RDC)
FilaIR	409/CAB/MIN/TVC/037/08	Desconhecido	República Democrática do Congo (RDC)
FREE AIRLINES	409/CAB/MIN/TC/0047/2006	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)
GREAT LAKE BUSINESS COMPANY	409/CAB/MIN/TC/0048/2006	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)
KATANGA AIRWAYS	409/CAB/MIN/TC/0088/2006	Desconhecido	República Democrática do Congo (RDC)
KIN AVIA	409/CAB/MIN/TVC/042/09	Desconhecido	República Democrática do Congo (RDC)
KIVU AIR	409/CAB/MIN/TC/0044/2006	Desconhecido	República Democrática do Congo (RDC)
Lignes Aériennes Congolaises (LAC)	Assinatura ministerial (despacho n.º 78/205)	LCG	República Democrática do Congo (RDC)
MALU AVIATION	409/CAB/MIN/TVC/04008	Desconhecido	República Democrática do Congo (RDC)
Malila Airlift	409/CAB/MIN/TC/0112/2006	MLC	República Democrática do Congo (RDC)
MANGO AVIATION	409/CAB/MIN/TVC/034/08	Desconhecido	República Democrática do Congo (RDC)
PIVA AIRLINES	409/CAB/MIN/TC/0001/2007	Desconhecido	República Democrática do Congo (RDC)
RWAKABIKA BUSHI EXPRESS	409/CAB/MIN/TC/0052/2006	Desconhecido	República Democrática do Congo (RDC)
SAFARI LOGISTICS SPRL	409/CAB/MIN/TC/0076/2006	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)
SUN AIR SERVICES	409/CAB/MIN/TC/0077/2006	Desconhecido	República Democrática do Congo (RDC)
SWALA AVIATION	409/CAB/MIN/TVC/050/09	Desconhecido	República Democrática do Congo (RDC)

Nome da entidade 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
TEMBO AIR SERVICES	409/CAB/MIN/TC/0089/2006	Desconhecido	República Democrática do Congo (RDC)
Thom's airways	409/CAB/MIN/TC/0009/2007	Desconhecido	República Democrática do Congo (RDC)
TMK AIR COMMUTER	409/CAB/MIN/TVC/044/09	Desconhecido	República Democrática do Congo (RDC)
TRACEP CONGO AVIATION	409/CAB/MIN/TVC/046/09	Desconhecido	República Democrática do Congo (RDC)
TRANS AIR CARGO SERVICES	409/CAB/MIN/TVC/024/08	Desconhecido	República Democrática do Congo (RDC)
TRANSPORTS AERIENS CONGOLAIS (TRACO)	409/CAB/MIN/TC/0105/2006	Desconhecido	República Democrática do Congo (RDC)
VIRUNGA AIR CHARTER	409/CAB/MIN/TC/018/2005	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 da Guiné Equatorial responsáveis pela supervisão regulamentar, incluindo:			Guiné Equatorial
CRONOS AIRLINES	Desconhecido	Desconhecido	Guiné Equatorial
CEIBA INTERCONTINENTAL	Desconhecido	CEL	Guiné Equatorial
EGAMS	Desconhecido	EGM	Guiné Equatorial
EUROGUINEANA DE AVIACION Y TRANSPORTES	2006/001/MTTCT/DGAC/SOPS	EUG	Guiné Equatorial
General work aviación	002/ANAC	Indisponível	Guiné Equatorial
GETRA — Guinea Ecuatorial de Transportes Aéreos	739	GET	Guiné Equatorial
GUINEA AIRWAYS	738	Indisponível	Guiné Equatorial
STAR EQUATORIAL AIRLINES	Desconhecido	Desconhecido	Guiné Equatorial
UTAGE — Unión de Transporte Aéreo de Guinea Ecuatorial	737	UTG	Guiné Equatorial
Todas as transportadoras aéreas certificadas pelas autoridades da Indonésia responsáveis pela supervisão regulamentar, incluindo:			República da Indonésia
AIR PACIFIC UTAMA	135-020	Desconhecido	República da Indonésia
AIRFAST INDONESIA	135-002	AFE	República da Indonésia
ALFA TRANS DIRGANTATA	135-012	Desconhecido	República da Indonésia

Nome da entidade 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
ASCO NUSA AIR TRANSPORT	135-022	Desconhecido	República da Indonésia
ASI PUDJIASTUTI	135-028	Desconhecido	República da Indonésia
ATLAS DELTA SATYA	135-023	Desconhecido	República da Indonésia
AVIASTAR MANDIRI	135-029	Desconhecido	República da Indonésia
BALAI KALIBRASI FASITAS PENERBANGAN	135-031	Desconhecido	República da Indonésia
CARDIG AIR	121-013	Desconhecido	República da Indonésia
DABI AIR	135-030	Desconhecido	República da Indonésia
DERAYA AIR TAXI	135-013	DRY	República da Indonésia
DERAZONA AIR SERVICE	135-010	Desconhecido	República da Indonésia
DIRGANTARA AIR SERVICE	135-014	DIR	República da Indonésia
EASTINDO	135-038	Desconhecido	República da Indonésia
EKSPRESS TRANSPORTASI ANTAR BENUA	135-032	Desconhecido	República da Indonésia
GARUDA INDONESIA	121-001	GIA	República da Indonésia
GATARI AIR SERVICE	135-018	GHS	República da Indonésia
INDONESIA AIR ASIA	121-009	AWQ	República da Indonésia
INDONESIA AIR TRANSPORT	135-017	IDA	República da Indonésia
INTAN ANGKASA AIR SERVICE	135-019	Desconhecido	República da Indonésia
KAL STAR	121-037	Desconhecido	República da Indonésia
KARTIKA AIRLINES	121-003	KAE	República da Indonésia
KURA-KURA AVIATION	135-016	Desconhecido	República da Indonésia
LION MENTARI AIRLINES	121-010	LNI	República da Indonésia
LINUS AIRWAYS	121-029	Desconhecido	República da Indonésia
MANDALA AIRLINES	121-005	MDL	República da Indonésia
MANUNGGAL AIR SERVICE	121-020	Desconhecido	República da Indonésia
MEGANTARA AIRLINES	121-025	Desconhecido	República da Indonésia
MERPATI NUSANTARA AIRLINES	121-002	MNA	República da Indonésia

Nome da entidade 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
METRO BATAVIA	121-007	BTV	República da Indonésia
MIMIKA AIR	135-007	Desconhecido	República da Indonésia
NATIONAL UTILITY HELICOPTER	135-011	Desconhecido	República da Indonésia
NUSANTARA BUANA AIR	135-041	Desconhecido	República da Indonésia
NYAMAN AIR	135-042	Desconhecido	República da Indonésia
PELITA AIR SERVICE	121-008	PAS	República da Indonésia
PENERBANGAN ANGKASA SEMESTA	135-026	Desconhecido	República da Indonésia
PURA WISATA BARUNA	135-025	Desconhecido	República da Indonésia
REPUBLIC EKSPRESS	121-040	RPH	República da Indonésia
RIAU AIRLINES	121-017	RIU	República da Indonésia
PT. SAMPOERNA AIR NUSANTARA	135-036	Desconhecido	República da Indonésia
SAYAP GARUDA INDAH	135-004	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 EKSPRESS AVIATION SERVICE	121-038	XAR	República da Indonésia
TRAVIRA UTAMA	135-009	Desconhecido	República da Indonésia
TRI MG INTRA AIRLINES	121-018	TMG	República da Indonésia
TRIGANA AIR SERVICE	121-006	TGN	República da Indonésia
WING ABADI NUSANTARA	121-012	WON	República da Indonésia
Todas as transportadoras aéreas certificadas pelas autoridades da República do Quirguistão responsáveis pela supervisão regulamentar, incluindo:			República do Quirguistão
AIR MANAS	17	MBB	República do Quirguistão
Avia Traffic Company	23	AVJ	República do Quirguistão
AEROSTAN (EX Bistair-FEZ Bishkek)	08	BSC	República do Quirguistão

Nome da entidade 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
Click Airways	11	CGK	República do Quirguistão
DAMES	20	DAM	República do Quirguistão
EASTOK AVIA	15	Desconhecido	República do Quirguistão
Golden Rule Airlines	22	GRS	República do Quirguistão
ITEK Air	04	IKA	República do Quirguistão
KYRGYZ TRANS AVIA	31	KTC	República do Quirguistão
Kyrgyzstan	03	LYN	República do Quirguistão
MAX Avia	33	MAI	República do Quirguistão
S GROUP AVIATION	6	Desconhecido	República do Quirguistão
Sky Gate International Aviation	14	SGD	República do Quirguistão
Sky Way air	21	SAB	República do Quirguistão
Tenir Airlines	26	TEB	República do Quirguistão
Trast Aero	05	TSJ	República do Quirguistão
VALOR AIR	07	Desconhecido	República do Quirguistão
Todas as transportadoras aéreas certificadas pelas autoridades da Libéria responsáveis pela supervisão regulamentar			Libéria
Todas as transportadoras aéreas certificadas pelas autoridades da República do Gabão responsáveis pela supervisão regulamentar, com excepção da Gabon Airlines e da Afrijet, incluindo:			República do Gabão
AIR SERVICES SA	0002/MTACCMDH/SGACC/DTA	Desconhecido	República do Gabão
AIR TOURIST (ALLEGIANCE)	0026/MTACCMDH/SGACC/DTA	NIL	República do Gabão
NATIONALE ET REGIONALE TRANSPORT (NATIONALE)	0020/MTACCMDH/SGACC/DTA	NRT	República do Gabão
NOUVELLE AIR AFFAIRES GABON (SN2AG)	CTA 0003/MTAC/ANAC-G/DSA	NVS	República do Gabão
SCD AVIATION	0022/MTACCMDH/SGACC/DTA	Desconhecido	República do Gabão
SKY GABON	0043/MTACCMDH/SGACC/DTA	SKG	República do Gabão
SOLENTA AVIATION GABON	0023/MTACCMDH/SGACC/DTA	Desconhecido	República do Gabão

Nome da entidade jurídica da transportadora aérea, conforme consta do seu COA (e sua designação comercial, caso seja diferente)	Número do certificado de operador aéreo (COA) ou número da licença de exploração	Número ICAO que designa a companhia aérea	Estado do operador
Todas as transportadoras aéreas certificadas pelas autoridades da Serra Leoa responsáveis pela supervisão regulamentar, incluindo:			Serra Leoa
AIR RUM, Ltd	Desconhecido	RUM	Serra Leoa
DESTINY AIR SERVICES, Ltd	Desconhecido	DTY	Serra Leoa
HEAVYLIFT CARGO	Desconhecido	Desconhecido	Serra Leoa
ORANGE AIR SERRA LEOA LTD	Desconhecido	ORJ	Serra Leoa
PARAMOUNT AIRLINES, Ltd	Desconhecido	PRR	Serra Leoa
SEVEN FOUR EIGHT AIR SERVICES LTD	Desconhecido	SVT	Serra Leoa
TEEBAH AIRWAYS	Desconhecido	Desconhecido	Serra Leoa
Todas as transportadoras aéreas certificadas pelas autoridades da Suazilândia responsáveis pela supervisão regulamentar, incluindo:			Suazilândia
AERO AFRICA (PTY) LTD	Desconhecido	RFC	Suazilândia
Jet Africa Swaziland	Desconhecido	OSW	Suazilândia
ROYAL SWAZI NATIONAL AIRWAYS CORPORATION	Desconhecido	RSN	Suazilândia
SCAN AIR CHARTER, Ltd	Desconhecido	Desconhecido	Suazilândia
SWAZI EXPRESS AIRWAYS	Desconhecido	SWX	Suazilândia
SWAZILAND AIRLINK	Desconhecido	SZL	Suazilândia

ANEXO B

LISTA DE TRANSPORTADORAS AÉREAS CUJAS OPERAÇÕES SÃO OBJECTO DE RESTRIÇÕES DE OPERAÇÃO NA COMUNIDADE [1]

Nome da entidade 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	Matrícula(s) e, quando disponível, número(s) de série da construção	Estado de matrícula
AFRIJET [1]	CTA 0002/MTAC/ANAC-G/DSA		República do Gabão	Toda a frota, à excepção de: 2 aeronaves do tipo Falcon 50; 1 aeronave do tipo Falcon 900	Toda a frota, à excepção de: TR-LGV; TR-LGY; TR-AFJ	República do Gabão
Air Bangladesh	17	BGD	Bangladeche	B747-269B	S2-ADT	Bangladeche
Air Service Comores	06-819/TA-15/DGACM	KMD	Comores	Toda a frota, à excepção de: LET 410 UVP	Toda a frota, à excepção de: D6-CAM (851336)	Comores
GABON AIRLINES [2]	CTA 0001/MTAC/ANAC	GBK	República do Gabão	Toda a frota, à excepção de: 1 aeronave do tipo Boeing B-767-200	Toda a frota, à excepção de: TR-LHP	República do Gabão

[1] A Afrijet apenas está autorizada a utilizar as aeronaves especificamente mencionadas para as suas operações correntes na Comunidade Europeia.
[2] A Gabon Airlines apenas está autorizada a utilizar as aeronaves especificamente mencionadas para as suas operações correntes na Comunidade Europeia.

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