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 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) As transportadoras aéreas certificadas pela Agência Federal Russa de Transporte Aéreo («FATA») não estão incluídas nos anexos A ou B do Regulamento (CE) n.º 474/2006, com exceção da transportadora aérea *SKOL Airline LLC*, que foi aditada ao anexo A pelo Regulamento de Execução (UE) 2021/2070 da Comissão ([3]).

(3) Alguns Estados-Membros da União Europeia («UE») 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 que podem afigurar-se pertinentes no contexto da atualização dessa lista. Os países terceiros e as organizações internacionais também forneceram informações pertinentes. As informações fornecidas foram devidamente tidas em conta pela Comissão para determinar se é adequado atualizar a lista.

(4) Nos termos do Acordo celebrado em 1999 entre as Bermudas e a Rússia sobre a aplicação do artigo 83.º-A da Convenção sobre a Aviação Civil Internacional, assinada em Chicago em 7 de dezembro de 1944 («Convenção de Chicago»), no que toca às aeronaves constantes do Registo das Bermudas operadas pelas transportadoras aéreas certificadas pela FATA, que diz respeito à transferência de funções e competências de supervisão regulamentar constantes dos anexos 1, 2 e 6 da Convenção de Chicago, a Autoridade da Aviação Civil das Bermudas («BCAA») informou, em 14 de março de 2022, por meio da notificação geral GEN-01-2022, que os certificados de aeronavegabilidade («CoA») de todas as aeronaves alugadas registadas nas Bermudas e operadas por transportadoras aéreas certificadas pela FATA seriam suspensos a partir de 12 de março de 2022, às 23.59 UTC, com base na determinação de que a aeronavegabilidade permanente destas aeronaves já não pode ser assegurada.

(5) Nos termos do Acordo celebrado em 2002 entre a Irlanda e a Rússia sobre a aplicação do artigo 83.º-A da Convenção de Chicago, no que toca às aeronaves constantes do Registo da Irlanda operadas por transportadoras aéreas certificadas pela FATA, que diz respeito à transferência de funções e competências de supervisão regulamentar constantes dos anexos 1, 2 e 6 da Convenção de Chicago, a Irish Aviation Authority («IAA») emitiu, em 15 de março de 2022, a notificação aeronáutica A.114, declarando a cessação da validade de todos os CoA para as aeronaves operadas por transportadoras aéreas certificadas pela FATA, com efeitos a partir da data dessa notificação, com base na determinação de que a aeronavegabilidade permanente destas aeronaves já não pode ser assegurada.

([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 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).

(6) Apesar destas decisões da BCAA e da IAA, agindo na sua qualidade de autoridades competentes dos Estados de registo, algumas aeronaves afetadas continuam a ser operadas por transportadoras aéreas certificadas pela FATA, tanto na Rússia, bem como com destino a outros países terceiros. A Organização da Aviação Civil Internacional (OACI), através do seu Boletim Eletrónico 2022/12, de 11 de março de 2022, recordou que tal ação constituía uma violação direta dos artigos 29.º e 31.º da Convenção de Chicago. Segundo esse Boletim Eletrónico, a FATA, na sua qualidade de autoridade responsável por assegurar o cumprimento das normas de segurança internacionais pelas transportadoras aéreas russas certificadas, não deveria ter permitido tais operações. Além disso, as transportadoras aéreas certificadas pela FATA que operam esses voos com as aeronaves a que se referem os considerandos 4 e 5 fizeram-no conscientemente em violação das normas de segurança internacionais pertinentes, nomeadamente o anexo 6, parte I, capítulo 5, da norma 5.2.3 da OACI, «*Um avião deve ser operado em conformidade com os termos do seu certificado de aeronavegabilidade e dentro das limitações operacionais aprovadas constantes do seu manual de voo*», no pressuposto de que esse CoA é emitido pelo Estado de registo.

(7) Além disso, um grande número dessas aeronaves foi inscrito no registo de aeronaves da Rússia sem o consentimento dos proprietários e sem a subsequente colaboração relativa à segurança operacional quer da BCAA quer da IAA. Tal como também referido no Boletim Eletrónico da OACI referido no considerando 6, essa ação viola os artigos 17.º e 18.º da Convenção de Chicago.

(8) Em 18 de março de 2022, a OACI publicou o seu ofício AN 3/1.1-22/41, no qual recorda a todos os Estados Contratantes da Convenção de Chicago as responsabilidades e obrigações de supervisão decorrentes dessa Convenção e dos seus anexos no que respeita ao desempenho adequado da supervisão da segurança.

(9) Em 18 de março de 2022, a Rússia anunciou às Bermudas que iria suspender, com efeitos imediatos, o acordo previsto no artigo 83.º-A, referido no considerando 4. Consequentemente, em conformidade com as normas internacionais pertinentes de segurança da aviação civil, quaisquer responsabilidades de supervisão regulamentar anteriormente transferidas para a Rússia ao abrigo desse acordo reverteram para as Bermudas enquanto Estado de registo.

(10) Em violação das normas internacionais de segurança da aviação civil aplicáveis, a FATA manteve as responsabilidades de supervisão regulamentar transferidas referidas nos considerandos 4 e 5 e assumiu, sem qualquer coordenação com as Bermudas e a Irlanda como Estados de registo, as funções e obrigações regulamentares constantes do anexo 8 da Convenção de Chicago. Não existem provas verificáveis que permitam concluir que a FATA desenvolveu a capacidade de supervisão da segurança necessária para cumprir adequadamente tão vastas obrigações de supervisão com tão pouca antecedência, e relativamente a um número tão considerável de aeronaves.

(11) Em 21 de março de 2022, nos termos do artigo 3.º, n.º 2, do Regulamento (CE) n.º 473/2006 ([4]), a Comissão informou a FATA das suas sérias preocupações quanto à situação da supervisão da segurança da aviação na Rússia e informou-a dos factos e das considerações essenciais que poderiam constituir a base de uma decisão de impor uma proibição de operação às transportadoras aéreas certificadas pela FATA na União.

(12) A Comissão concedeu à FATA a possibilidade de apresentar as suas observações por escrito e de fazer uma exposição oral à Comissão e ao Comité da Segurança Aérea da UE em 5 de abril de 2022. Foi solicitado à FATA que indicasse, até 1 de abril de 2022, se tenciona exercer o seu direito de defesa e se pretendia comparecer perante o Comité da Segurança Aérea da UE.

(13) Em 21 de março de 2022, a Comissão informou o Comité da Segurança Aérea da UE sobre as consultas conjuntas em curso com a FATA, no âmbito do Regulamento (CE) n.º 2111/2005 e do Regulamento (CE) n.º 473/2006.

(14) Em 31 de março de 2022, a FATA informou, por ofício dirigido à Comissão, que rejeitava as alegações relativas ao desempenho em matéria de segurança das transportadoras aéreas certificadas pela FATA e que considerava que cumpre plenamente as responsabilidades que incumbem aos Estados Contratantes da OACI. No entanto, a FATA não forneceu quaisquer elementos de prova ou informações em apoio das suas declarações, nem demonstrou de que forma cumpre as suas responsabilidades pelas funções e obrigações regulamentares constantes do anexo 8 da Convenção de Chicago, nomeadamente no que diz respeito às transportadoras aéreas que operam as aeronaves referidas nos considerandos 4 e 5.

([4]) 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).

(15) Em 1 de abril de 2022, a Comissão observou que a FATA não tinha indicado, tal como solicitado no ofício da Comissão transmitido à FATA em 21 de março de 2022, a sua intenção de utilizar o seu direito de defesa, tal como previsto no Regulamento (CE) n.º 2111/2005.

(16) Em 5 de abril de 2022, o Comité da Segurança Aérea da UE reuniu-se para debater a situação do desempenho em matéria de segurança das transportadoras aéreas certificadas pela FATA, bem como a capacidade da FATA para cumprir as normas internacionais de segurança da aviação. O Comité da Segurança Aérea da UE registou as infrações à Convenção de Chicago referidas nos considerandos 6 e 7, bem como a violação das normas internacionais de segurança da aviação civil aplicáveis referidas no considerando 10. Registou igualmente a falta de vontade de cooperar com a Comissão e os Estados-Membros da UE sobre a questão da capacidade da FATA e das transportadoras aéreas por ela certificadas, a fim de garantir a aeronavegabilidade permanente e a segurança operacional da frota das transportadoras aéreas, incluindo as aeronaves referidas nos considerandos 4 e 5.

(17) Foi igualmente tido em conta o consequente impacto das medidas restritivas resultantes do Regulamento (UE) 2022/328 do Conselho ([5]) que altera o Regulamento (UE) n.º 833/2014 e, nomeadamente, o impacto operacional a curto prazo de um acesso limitado às atualizações das bases de dados de navegação, bem como das bases de dados dos sistemas de aviso de proximidade ao solo, prejudicando assim gravemente a segurança das capacidades de navegação das aeronaves operadas por transportadoras aéreas certificadas pela FATA.

(18) Tomou-se nota do facto de que, em resultado das medidas restritivas aplicáveis, o apoio técnico e de manutenção às transportadoras aéreas certificadas pela FATA se tornou limitado. Além disso, a falta deste apoio técnico e de manutenção, juntamente com o aumento da atividade de vigilância decorrente da adição de um número significativo de novas aeronaves no registo russo, aumentará a carga de trabalho da FATA e a necessidade de conhecimentos especializados, o que não é suscetível de ser imediatamente alcançado, tendo em conta, por um lado, as condições do artigo 83.º-A do Acordo em que essa atividade tem sido tratada na Rússia até à data e, por outro, as consequências das medidas restritivas aplicáveis.

(19) Tendo em conta as violações acima referidas e a falta de vontade de cooperar com a Comissão e os Estados-Membros da UE pela abordagem dos pontos e preocupações específicos suscitados pela Comissão no seu ofício de 21 de março de 2022, a Comissão e o Comité da Segurança Aérea da UE concluíram, em conformidade com os critérios comuns estabelecidos no anexo do Regulamento (CE) n.º 2111/2005, incluindo, nomeadamente, o terceiro critério, que não existem provas de que a FATA possa cumprir as responsabilidades que lhe incumbem por força da Convenção de Chicago e das normas constantes dos seus anexos no que respeita às transportadoras aéreas certificadas pela FATA a operar aeronaves referidas nos considerandos 4 e 5.

(20) Além disso, em conformidade com os critérios comuns estabelecidos no anexo do Regulamento (CE) n.º 2111/2005 e, em especial, com o primeiro critério, as transportadoras aéreas certificadas pela FATA que operaram uma ou mais das aeronaves mencionadas nos considerandos 4 e 5 demonstraram, ao fazê-lo, deficiências de segurança graves, permitindo que as operações de voo se realizem em violação das normas de segurança internacionais pertinentes aplicáveis ao transporte aéreo comercial.

(21) De acordo com os critérios comuns estabelecidos no anexo do Regulamento (CE) n.º 2111/2005, a Comissão considera que a lista das transportadoras aéreas que são objeto de uma proibição de operação na União estabelecida no anexo A do Regulamento (CE) n.º 474/2006 deve ser alterada, a fim de incluir todas as transportadoras aéreas certificadas na Rússia a operar as aeronaves referidas nos considerandos 4 e 5.

(22) 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 da Comissão ([6]).

([5]) Regulamento (UE) 2022/328 do Conselho, de 25 de fevereiro de 2022, que altera o Regulamento (UE) n.º 833/2014 que impõe medidas restritivas tendo em conta as ações da Rússia que desestabilizam a situação na Ucrânia (JO L 49 de 25.2.2022, p. 1).

([6]) 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).

(23) A situação no que respeita à aptidão e capacidade da FATA para desempenhar o seu papel e cumprir as suas responsabilidades em termos de vigilância da sua indústria aeronáutica, bem como de todas as transportadoras aéreas certificadas na Rússia, incluindo, nomeadamente, as transportadoras aéreas que operam aeronaves referidas nos considerandos 4 e 5, será acompanhada de perto e será objeto de uma análise mais aprofundada pela Comissão, assistida pela Agência, para revisão nas próximas reuniões do Comité da Segurança Aérea da UE.

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

(25) 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.

(26) As medidas previstas no presente regulamento estão em conformidade com o parecer do Comité da Segurança Aérea, instituído pelo artigo 15.º do Regulamento (CE) 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 8 de abril 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	IVC	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	AO-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

([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.

ARMENIA AIRWAYS	AM COA 063	AMW	Arménia
ARMENIAN HELICOPTERS	AM COA 067	KAV	Arménia
FLYONE ARMENIA	AM COA 074		Arménia
NOVAIR	AM COA 071	NAI	Arménia
SHIRAK AVIA	AM COA 072	SHS	Arménia
SKYBALL	AM COA 073	Não aplicável	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 AIRCOMPANY	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	ELE	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
POBEDA AIRLINES LIMITED LIABILITY COMPANY	562	PBD	Rússia
PUBLIC JOINT STOCK COMPANY "AEROFLOT - RUSSIAN AIRLINES"	1	AFL	Rússia
ROSSIYA AIRLINES, JOINT STOCK COMPANY	2	SMD	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.