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 objeto de uma proibição de operação ou sujeitas a restrições operacionais na União

(Texto relevante para efeitos do EEE)

A COMISSÃO EUROPEIA,

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

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

Considerando o seguinte:

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Transportadoras aéreas da União

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

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

Transportadoras aéreas da Arménia

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

(13) Em 3 de novembro de 2021, a Comissão, a Agência, os Estados-Membros e o Comité da Aviação Civil da Arménia («CAC») realizaram uma reunião técnica, durante a qual o CAC forneceu informações atualizadas sobre as medidas tomadas desde a reunião técnica realizada em 15 de abril de 2021 para corrigir as deficiências de segurança identificadas. O CAC apresentou uma panorâmica dos últimos desenvolvimentos no que diz respeito ao quadro legislativo da aviação civil na Arménia, informações sobre o desenvolvimento das funções e responsabilidades do departamento/dos serviços do CAC, bem como o Manual de Recursos Humanos.

(14) O CAC informou igualmente a Comissão sobre o novo manual de gestão da segurança e sobre as formações no âmbito do sistema de gestão da segurança (SGS), seguidas pelo pessoal do CAC.

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

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

(15) Além disso, o CAC informou a Comissão de que foram revogados os certificados de operador aéreo («COA») das transportadoras aéreas *Atlantis Armenian Airlines* e *Fly Armenia Airways* e de que foi certificada uma nova transportadora aérea, a *Flyone Armenia* (COA n.º 074). Uma vez que o CAC não demonstrou capacidade suficiente para aplicar e fazer cumprir as normas de segurança pertinentes, a emissão de um COA a esta nova transportadora aérea não garante um cumprimento suficiente das normas de segurança internacionais.

(16) A Comissão toma nota dos progressos realizados pelo CAC em resposta às preocupações de segurança da aviação que, em junho de 2020, levaram à inclusão das transportadoras aéreas certificadas na Arménia no anexo A do Regulamento (CE) n.º 474/2006. No entanto, com base nas informações e na documentação fornecidas pelo CAC, não existem provas suficientes de que as deficiências de segurança identificadas durante a visita de avaliação da União no local de 2020 foram eficazmente corrigidas para garantir o cumprimento das normas de segurança internacionais. A Comissão continuará a colaborar com o CAC e a acompanhar as novas medidas adotadas e as atividades empreendidas para corrigir essas deficiências de segurança, incluindo as capacidades de supervisão da segurança do CAC. Neste contexto, foi referido que a Agência irá gerir um projeto de assistência técnica para apoiar o CAC nos seus esforços que envida no sentido de reforçar a supervisão da segurança da aviação na Arménia.

(17) De acordo com os critérios comuns estabelecidos no anexo do Regulamento (CE) n.º 2111/2005, a Comissão considera, por conseguinte, que a lista das transportadoras aéreas proibidas de operar na União deve ser alterada de modo a incluir no anexo A do Regulamento (CE) n.º 474/2006 a transportadoras aérea *Flyone Armenia* e de remover a *Atlantis Armenian Airlines* e a *Fly Armenia Airways* desse mesmo anexo.

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

Transportadoras aéreas das Comores

(19) A transportadora aérea *Air Service Comores* foi incluída no anexo A do Regulamento (CE) n.º 474/2006 em 22 de março de 2006.

(20) Em 12 de outubro de 2006, a transportadora aérea *Air Service Comores* foi transferida do anexo A para o anexo B do Regulamento (CE) n.º 474/2006, pelo Regulamento (CE) n.º 1543/2006 da Comissão ([7]).

(21) No âmbito das suas atividades de acompanhamento contínuo, a Comissão solicitou à Agence Nationale de l'Aviation Civile et de la Météorologie de l'Union des Comores («ANACM») que fornecesse uma lista de todos os titulares de COA certificados nas Comores.

(22) Em 15 de julho de 2021, a ANACM confirmou por escrito a cessação das atividades da transportadora aérea *Air Service Comores*.

(23) De acordo com os critérios comuns estabelecidos no anexo do Regulamento (CE) n.º 2111/2005, a Comissão considera, por conseguinte, que a lista das transportadoras aéreas proibidas de operar na União deve ser alterada, de modo a remover do anexo B do Regulamento (CE) n.º 474/2006 a transportadora aérea *Air Service Comores*.

(24) Os Estados-Membros devem continuar a verificar o cumprimento efetivo pelas transportadoras aéreas certificadas nas Comores 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.

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

([7]) Regulamento (CE) n.º 1543/2006 da Comissão, de 12 de outubro de 2006, que altera o Regulamento (CE) n.º 474/2006 que estabelece a lista comunitária das transportadoras aéreas que são objeto de uma proibição de operação na Comunidade, prevista no Capítulo II do Regulamento (CE) n.º 2111/2005 do Parlamento Europeu e do Conselho, com a redação que lhe foi dada pelo Regulamento (CE) n.º 910/2006 (JO L 283 de 14.10.2006, p. 27).

Transportadoras aéreas do Iraque

(26) Em junho de 2015, a transportadora aérea *Iraqi Airways* foi incluída no anexo A do Regulamento (CE) n.º 474/2006, pelo Regulamento de Execução (UE) 2015/2322 da Comissão ([8]).

(27) Em 17 de junho de 2021, a pedido do Iraque e no âmbito das atividades de acompanhamento contínuo da Comissão, da Agência, dos Estados-Membros e da Autoridade da Aviação Civil iraquiana («ICAA»), realizou-se uma reunião técnica. Durante essa reunião, a ICAA forneceu informações atualizadas sobre as medidas tomadas desde a inclusão da *Iraqi Airways* no anexo A do Regulamento (CE) n.º 474/2006, bem como informações sobre o estado de conclusão da auditoria de controlo contínua do Programa Universal de Auditoria da Supervisão da Segurança da OACI («USOAP CMA»).

(28) Além disso, a ICAA indicou à Comissão que todas as recomendações resultantes do projeto de assistência técnica à ICAA, fornecidas pela Agência em 2017, tinham sido abordadas e executadas. Em complemento das informações prestadas antes da reunião técnica, a ICAA comprometeu-se a fornecer mais elementos de prova para demonstrar os progressos mencionados. Durante a segunda parte dessa reunião, a pedido específico do Iraque, a Comissão e a Agência prestaram esclarecimentos sobre o processo de autorização de TCO, tendo em vista um futuro pedido de autorização de TCO por parte da *Iraqi Airways* ou de outras transportadoras aéreas certificadas no Iraque.

(29) A Comissão, durante a reunião realizada em 17 de junho de 2021, especificou que poderia considerar a possibilidade de retirar a *Iraqi Airways* do anexo A do Regulamento (CE) n.º 474/2006 quando as informações, nomeadamente através de uma visita de avaliação da União no local, confirmassem a conformidade do Iraque com as normas de certificação e supervisão da OACI, e a *Iraqi Airways* demonstrar à Agência e à Comissão que as razões que levaram à decisão negativa de TCO em 2015 foram resolvidas.

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

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

Transportadoras aéreas do Cazaquistão

(32) Em dezembro de 2016, as transportadoras aéreas do Cazaquistão foram removidas do anexo A do Regulamento (CE) n.º 474/2006, pelo Regulamento de Execução (UE) 2016/2214 da Comissão ([9]).

(33) Em fevereiro de 2020, no âmbito da monitorização contínua do sistema de supervisão da segurança no Cazaquistão, foram iniciadas consultas formais com as autoridades competentes deste país. Neste contexto, por ocasião da sua reunião de maio de 2021, foi apresentada ao Comité da Segurança Aérea da UE uma panorâmica da situação da supervisão da segurança no Cazaquistão.

(34) No seguimento das deliberações do Comité da Segurança Aérea da UE de maio de 2021, peritos da Comissão, da Agência e dos Estados-Membros efetuaram uma visita de avaliação no local da União no Cazaquistão, entre 11 e 15 de outubro de 2021, ao Comité da Aviação Civil do Cazaquistão («CAC KZ») e à Aviation Administration of Kazakhstan Joint Stock Company («AAK»), bem como a três transportadoras aéreas certificadas no Cazaquistão, a saber, a *Air Astana, a Jupiter Jet* e a *Qazaq Air*.

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

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

(35) A visita de avaliação centrou as suas atividades na AAK, tendo em conta o papel predominante desta última e a responsabilidade pelas atividades de supervisão das transportadoras aéreas certificadas no Cazaquistão. No entanto, representantes do CAC KZ participaram em todas as atividades de avaliação, uma vez que várias atividades políticas, como a adoção dos procedimentos AAK, são da sua competência.

(36) Com base na visita de avaliação, é evidente que, embora a AAK apresente aspetos positivos, continuam a existir insuficiências, tais como o incumprimento das obrigações da AAK durante os processos de certificação das transportadoras aéreas. Além disso, o processo de supervisão deverá ser adaptado e, se necessário, reforçado, a fim de assegurar que todas as transportadoras aéreas são sujeitas a uma supervisão proporcional à sua dimensão e complexidade e de assegurar o cumprimento permanente das normas de segurança internacionais aplicáveis.

(37) Além disso, o CAC KZ deve prestar maior atenção à atualização do quadro legislativo em termos de integração das alterações dos anexos da OACI nos regulamentos cazaques. O CAC KZ e a AAK devem assegurar a aplicação de mecanismos e procedimentos internos sólidos que traduzam o quadro jurídico e técnico existente em atividades e procedimentos rotineiros da organização. Neste contexto, o CAC KZ e a AAK devem melhorar as suas funções gerais de gestão da qualidade, bem como o Programa Nacional de Segurança do Cazaquistão, a fim de garantir que os potenciais riscos para a segurança sejam identificados e devidamente atenuados de forma sistémica e atempada.

(38) No que diz respeito às atividades de licenciamento realizadas pela AAK, a fim de assegurar o cumprimento das responsabilidades de licenciamento do Cazaquistão enquanto Estado Contratante da OACI, a equipa de avaliação identificou áreas que necessitam de melhorias, nomeadamente os procedimentos dos inspetores, o sistema de exames teóricos da tripulação de voo e os procedimentos que permitem uma abordagem normalizada das qualificações dos examinadores de voo e da respetiva supervisão.

(39) O pessoal de aeronavegabilidade tem um bom conhecimento dos procedimentos em vigor na AAK. Contudo, são necessárias novas melhorias, nomeadamente no domínio da formação contínua e especializada, a fim de garantir as qualificações exigidas aos inspetores. A amostragem das atividades realizadas pelo pessoal de aeronavegabilidade revelou desvios em relação aos requisitos, em especial nos domínios da certificação e supervisão dos operadores e das entidades de manutenção.

(40) A *Air Astana*, a principal transportadora aérea de passageiros e de carga do Cazaquistão, foi objeto de uma visita específica da equipa de avaliação em 13 de outubro de 2021. A transportadora aérea dispõe de um SGS operacional e sólido que gera dados úteis para a transportadora aérea. De um modo geral, com base na análise por amostragem, foi possível confirmar a existência de um sistema sólido e funcional de monitorização da conformidade (CMS). A direção superior da empresa tem uma boa compreensão desses sistemas e utiliza-os para identificar os riscos e tomar as medidas adequadas para reduzir os riscos mais elevados para níveis aceitáveis.

(41) As operações da transportadora aérea são apoiadas por técnicos qualificados e por estações de manutenção de linha. Durante a visita, não foram identificados problemas ou deficiências no domínio da aeronavegabilidade.

(42) A transportadora aérea mostrou um sistema sólido e estruturado para controlar os diferentes aspetos da formação da tripulação de voo, da tripulação de cabina e dos oficiais de operações de voo/despachantes de voo, incluindo instrutores e examinadores de voo. Os elementos incluídos na amostra demonstraram a rastreabilidade dos certificados de formação e os formulários devidamente preenchidos.

(43) *Jupiter Jet* é uma transportadora aérea de carga cazaque com sede em Almaty que foi objeto de uma visita específica da equipa de avaliação em 13 de outubro de 2021. Foi fundada como *Joint-Stock Company Air Company ATMA* em 1996 e posteriormente rebatizada em 2016. Explora serviços de voos fretados *ad hoc* com um Antonov AN-12.

(44) Embora a transportadora aérea tenha desenvolvido e implementado um SGS, são necessárias novas melhorias para alcançar o nível de maturidade exigido para o sistema.

(45) A transportadora aérea revelou um sistema sólido e estruturado para controlar os diferentes aspetos da aeronavegabilidade permanente.

(46) Durante a visita, foi determinado que os procedimentos relacionados com a base de voo eletrónica (Electronic Flight Bag — EFB), no âmbito do Manual de Operações, eram muito genéricos. Além disso, foi igualmente identificado no Manual de Operações que alguns dos procedimentos não estavam atualizados ou totalmente desenvolvidos, por exemplo, o capítulo relativo ao sistema anticolisão de tráfego (Traffic Collision Avoidance System — «TCAS») não incluía todas as chamadas normalizadas TCAS 7.1 nem os procedimentos correlatos. O Manual de Operações deve ser revisto e verificado quanto à sua conformidade com as normas aplicáveis.

(47) A *Qazaq Air*, estabelecida em 2015, é uma transportadora aérea inter-regional de passageiros e carga, com sede em Nur-Sultan, e explora uma frota de cinco aeronaves De Havilland Dash-8-Q400NG. Em 14 de outubro de 2021, a equipa de avaliação efetuou uma visita específica à transportadora aérea.

(48) A *Qazaq Air* dispõe de um SGS que gera dados úteis para a transportadora aérea. Porém, durante a avaliação, verificou-se que a *Qazaq Air* não realizava sistematicamente todas as atividades de acordo com os requisitos do Manual de Gestão da Segurança, por exemplo, não foram realizadas auditorias de segurança e estava ainda pendente um exercício de resposta de emergência.

(49) A transportadora aérea desenvolveu e implementou uma função de monitorização da conformidade, mas são necessárias novas melhorias para garantir o seu pleno potencial, nomeadamente no que diz respeito ao encerramento das constatações das auditorias internas.

(50) Durante a avaliação, foram observadas algumas discrepâncias em relação ao Manual de Operações da transportadora aérea. Particularmente preocupante é o facto de a transportadora aérea não ter estabelecido critérios de qualificação de operações de baixa visibilidade para as tripulações de voo, apesar de a transportadora aérea ter sido certificada para operações de baixa visibilidade.

(51) A *Qazaq Air* utiliza um sistema informatizado de programação e monitorização da tripulação de voo. Durante a avaliação do registo de formação dos despachantes de voo, verificou-se que algumas formações contínuas estavam atrasadas.

(52) Com base nas suas deliberações, o Comité da Segurança Aérea da UE concluiu que deveria ser dada especial atenção ao acompanhamento, nomeadamente através de uma audição do CAC KZ e da AAK na próxima reunião do Comité da Segurança Aérea da UE, das suas atividades de acompanhamento, a fim de dar resposta às observações formuladas durante a visita de avaliação e, nomeadamente, no que diz respeito à elaboração e à aplicação efetiva de um plano de medidas corretivas adequado.

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

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

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

Transportadoras aéreas da Líbia

(56) Em junho de 2014, as transportadoras aéreas da Líbia foram incluídas no anexo A do Regulamento (CE) n.º 474/2006, pelo Regulamento de Execução (UE) n.º 1318/2014 da Comissão ([10]).

(57) Por carta de 2 de junho de 2021, a Autoridade da Aviação Civil da Líbia (LYCAA) prestou informações sobre a sua estrutura, o sistema de supervisão e as atividades, incluindo os manuais internos de procedimentos dos inspetores, instruções para as organizações da aviação civil, formulários destinados a profissionais e organizações da aviação, as medidas de execução tomadas desde 2019, bem como a atual lista de titulares de COA e aeronaves registadas.

([10]) Regulamento de Execução (UE) n.º 1318/2014 da Comissão, de 11 de dezembro de 2014, que altera o Regulamento (CE) n.º 474/2006 no que respeita à lista das transportadoras aéreas que são objeto de uma proibição de operação na União (JO L 355 de 12.12.2014, p. 8).

(58) As informações fornecidas indicam que a LYCAA certificou duas novas transportadoras aéreas, a *Berniq Airways* (COA 032/21) e a *Hala Airlines* (COA 033/21), e que a *Global Aviation and Services* mudou o seu nome para *Global Air Transport*. Uma vez que a LYCAA não demonstrou ter capacidade suficiente para aplicar e fazer cumprir as normas de segurança pertinentes, a emissão de um COA a estas duas novas transportadoras aéreas não garante um cumprimento suficiente das normas de segurança internacionais.

(59) Em 1 de setembro de 2021, a pedido da Líbia e no âmbito de atividades de acompanhamento contínuo, a Comissão, a Agência, os Estados-Membros e os representantes da LYCAA realizaram uma reunião técnica. Nessa reunião, a LYCAA apresentou uma panorâmica da sua organização e das suas funções, incluindo os princípios básicos subjacentes à supervisão da segurança. Outras informações fornecidas pela LYCAA incluíram uma panorâmica atualizada da evolução e do ponto da situação das suas ações em resposta às recomendações resultantes do projeto de assistência técnica à LYCAA, fornecidas pela Agência em 2019. A LYCAA também forneceu informações sobre os resultados da auditoria documental USOAP CMA da OACI, realizada em 2020.

(60) Embora a LYCAA tenha demonstrado progressos limitados na aplicação das normas de segurança internacionais, a Comissão e o Comité da Segurança Aérea da UE concluíram, com base nas informações e na documentação fornecidas pela LYCAA, incluindo as informações fornecidas pela LYCAA na reunião técnica de 1 de setembro de 2021, que a LYCAA não conseguiu demonstrar o cumprimento efetivo e a aplicação das normas de segurança internacionais pertinentes.

(61) De acordo com os critérios comuns estabelecidos no anexo do Regulamento (CE) n.º 2111/2005, a Comissão considera, por conseguinte, que a lista das transportadoras aéreas proibidas de operar na União deve ser alterada, de modo a incluir no anexo A do Regulamento (CE) n.º 474/2006 as transportadoras aéreas *Berniq Airways* e *Hala Airlines*.

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

Transportadoras aéreas do México

(63) As transportadoras aéreas do México nunca foram incluídas no anexo A ou B do Regulamento (CE) n.º 474/2006.

(64) Na sequência de um acidente mortal da transportadora aérea mexicana *Global Air* (*Aerolíneas Damojh, S.A. de C.V.*) em Cuba em 18 de maio de 2018, a Comissão contactou a *Dirección General de Aeronáutica Civil* do México («DGAC México») a fim de solicitar informações pormenorizadas. Em 16 de outubro de 2018, a Comissão, a Agência e a DGAC México iniciaram consultas formais, incluindo uma reunião técnica.

(65) Com base nas consultas realizadas, nas informações fornecidas e nos dados dos programas SAFA e TCO da UE que, nessa altura, não apresentavam problemas graves ou sistémicos, a Comissão considerou que a situação da segurança da aviação no México não suscitava preocupações de segurança urgentes.

(66) Em 25 de maio de 2021, a Administração Federal da Aviação dos Estados Unidos («FAA») atribuiu uma classificação de categoria 2 à DGAC México no âmbito do seu programa de avaliação da segurança da aviação internacional («IASA»), uma vez que considerou que a DGAC México não cumpria as normas de segurança internacionais.

(67) Em 23 de junho de 2021, a Comissão enviou uma carta à DGAC México na qual manifestava as suas preocupações com a decisão tomada pela FAA e solicitou todas as informações pertinentes que indicassem o grau de preocupação de segurança estabelecido pela FAA.

(68) Em 20 de setembro de 2021, a DGAC México forneceu à Comissão informações sobre as deficiências identificadas pela FAA em relação aos elementos críticos da OACI e sobre os programas e atividades de assistência técnica empreendidos para resolver essas questões de forma adequada.

(69) Com base nas informações disponíveis, incluindo as informações fornecidas pela DGAC México na sua carta de 20 de setembro de 2021, a Comissão considera que, nesta fase, a DGAC México tem a capacidade e a vontade necessárias para retificar as deficiências de segurança identificadas.

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

(71) Os Estados-Membros devem continuar a verificar o cumprimento efetivo pelas transportadoras aéreas certificadas no México 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.

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

Transportadoras aéreas da Moldávia

(73) Em junho de 2019, as transportadoras aéreas da Moldávia, com exceção da *Air Moldova*, da *Fly One* e da *Aerotranscargo*, foram incluídas no anexo A do Regulamento (CE) n.º 474/2006, pelo Regulamento de Execução (UE) 2019/618 da Comissão ([11]).

(74) No seguimento das deliberações do Comité da Segurança Aérea da UE de maio de 2021, peritos da Comissão, da Agência e dos Estados-Membros efetuaram uma visita de avaliação no local da União à Moldávia, de 20 a 24 de setembro de 2021, à Autoridade da Aviação Civil da Moldávia («CAAM») e uma amostra de três transportadoras aéreas certificadas na Moldávia, a saber, a *Terra Avia, a Fly Pro* e a *HiSky*.

(75) O relatório da visita de avaliação indica que a CAAM introduziu melhorias consideráveis em vários domínios desde a visita de avaliação da União no local de 2019. Particularmente importante foi a estabilidade alcançada pela CAAM em termos de elaboração de regulamentação nacional no setor da aviação e a maturidade apresentada para realizar uma supervisão adequada e eficaz. Observou-se que a CAAM envidou esforços consideráveis para atualizar a maioria das regulamentações nacionais e desenvolver novas regulamentações. A CAAM está a trabalhar na produção de material de orientação adequado para apoiar o seu pessoal nas suas tarefas de supervisão.

(76) A CAAM desenvolveu um sólido sistema de gestão da qualidade. O plano de auditoria para 2021 foi seguido e as auditorias e inspeções foram realizadas de acordo com o calendário previsto. Os resultados obtidos em resultado desta atividade foram, ou estão a ser, tratados pelo pessoal competente.

(77) As atividades de licenciamento são realizadas pela CAAM em conformidade com as normas de segurança internacionais. No entanto, a equipa de avaliação determinou áreas em que eram necessárias melhorias adicionais, nomeadamente a finalização do sistema de exames teóricos para pilotos privados e examinadores médicos designados, e o reforço da supervisão dos examinadores de voo por um inspetor CAAM.

(78) O programa de supervisão contínua é abrangente em termos de áreas e número de auditorias, e a qualificação e a experiência dos inspetores são devidamente tidas em conta nas formações previstas, atuais e futuras. As auditorias efetuadas são devidamente documentadas e acompanhadas, nomeadamente em termos de medidas tomadas pelas transportadoras aéreas, incluindo medidas corretivas e análise das causas profundas. No entanto, é necessária uma maior normalização dos procedimentos de inspeção, especialmente no que diz respeito ao registo dos resultados obtidos durante as atividades de inspeção.

(79) A CAAM é capaz de atrair pessoal suficiente, proporcional à envergadura e ao âmbito atuais do setor da aviação em que é efetuada a supervisão. Todo o pessoal entrevistado era detentor de qualificações e conhecimentos. Os programas e planos de formação teórica eram adequados.

([11]) Regulamento de Execução (UE) 2019/618 da Comissão, de 15 de abril de 2019, 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 106 de 17.4.2019, p. 1).

(80) A equipa concluiu que a CAAM tem capacidade para supervisionar as atividades de aviação na Moldávia, manter um sistema regulamentar sólido, aplicar e fazer cumprir a regulamentação existente no domínio da aviação, a fim de corrigir as deficiências de segurança detetadas. O sistema de supervisão da segurança está bem estabelecido na Moldávia, embora ainda estejam em curso algumas atividades destinadas a melhorar o sistema e a manter-se atualizadas com as recentes alterações às normas de segurança internacionais.

(81) A *Terra Avia* foi criada em 2005 como transportadora aérea privada e opera um Boeing 747 para voos regulares de carga e uma aeronave Airbus A320 para voos fretados de passageiros. A transportadora aérea dispõe de um sistema de monitorização da conformidade (CMS) e de um sistema de gestão da segurança (SMS) operacionais. Durante a avaliação do SGS da transportadora aérea, a equipa identificou algumas áreas que necessitam de melhorias adicionais. A transportadora aérea mostrou uma atitude muito positiva em relação à melhoria dos sistemas de segurança.

(82) A gestão da aeronavegabilidade permanente é efetuada por duas estruturas diferentes: uma localizada na Moldávia e outra localizada em Sharjah (EAU). A equipa de avaliação concluiu que a transportadora aérea necessitava de melhorar o seu sistema de manutenção de registos das diferentes atividades de manutenção realizadas nos diferentes locais da sua aeronave.

(83) O Manual de Operações da *Terra Avia* reflete as operações realizadas e é elaborado em conformidade com a regulamentação aplicável na Moldávia, embora se justifique uma atualização para incluir uma política relativa às mercadorias perigosas.

(84) A *Fly Pro* explora dois batelões Boeing 747. O CMS e o SGS estão plenamente desenvolvidos e implementados, embora o Manual de Gestão da Segurança e o Manual de Monitorização da Conformidade devam ser alterados a fim de alinhar as responsabilidades e responsabilidades do gestor da segurança e do gestor do controlo da conformidade. No domínio da monitorização dos dados de voo, a *Fly Pro* dispõe de um programa bem estabelecido, que inclui um sistema ativo de feedback.

(85) A *Fly Pro* dispõe de um sistema sólido de aeronavegabilidade permanente e atua com confiança nas suas diferentes funções, embora o processo de documentação das atividades realizadas possa ser melhorado.

(86) O Manual de Operações da *Fly Pro* reflete as operações realizadas e é elaborado em conformidade com a regulamentação aplicável na Moldávia. A transportadora aérea deve melhorar a metodologia administrativa, segundo a qual regista todas as atividades relacionadas com os voos, como as cadernetas de diário de viagem. Além disso, a lista de equipamento mínimo da transportadora aérea deve ser mais bem-adaptada às aeronaves a que se aplica e deve ser objeto de um controlo regular e adequado.

(87) A HiSky foi fundada em setembro de 2019 e explora uma aeronave Airbus A319 por direito próprio, dispondo igualmente de uma aeronave disponível ao abrigo de um acordo de locação com tripulação com a transportadora aérea HiSky Europe certificada na Roménia.

(88) A *HiSky* desenvolveu e implementou um SGS sólido que gera dados úteis para a transportadora aérea. O CMS é sólido e funcional, mas são desejáveis ligeiras melhorias em termos de elaboração das responsabilidades e responsabilidades do gestor da segurança e do gestor do acompanhamento da conformidade. A direção superior da empresa tem uma boa compreensão destes sistemas e utiliza-os para identificar os riscos e tomar as medidas adequadas para reduzir os riscos mais elevados para níveis aceitáveis.

(89) *HiSky* elaborou os manuais necessários que contêm as políticas e especificam os procedimentos associados, que são aprovados pela CAAM. O pessoal de certificação recebe formação adequada sobre os tipos operados. O Manual de Operações atualmente aprovado reflete as operações realizadas e é elaborado em conformidade com a regulamentação aplicável na Moldávia.

(90) As operações da *HiSky* são apoiadas por técnicos qualificados e estações de linha com capacidade de manutenção. A transportadora aérea criou um sistema para monitorizar a formação e verificar a validade e assegurar a rastreabilidade dos certificados de formação e dos formulários de controlo preenchidos.

(91) Com base nos resultados da visita de avaliação da União no local, a Comissão convidou a CAAM e as transportadoras aéreas *Terra Avia, Fly Pro* e *HiSky* para uma audição perante o Comité da Segurança Aérea da UE em 10 de novembro de 2021.

(92) Na audição, a CAAM apresentou à Comissão e ao Comité da Segurança Aérea da UE o sistema criado para assegurar a supervisão da segurança das transportadoras aéreas certificadas na Moldávia. Explicou que os progressos na aplicação efetiva das normas de segurança internacionais foram o resultado de uma série de ações empreendidas desde 2019. Sublinhando o seu empenho em continuar a melhorar, a CAAM forneceu à Comissão e ao Comité da Segurança Aérea da UE uma visão global e pormenorizada da execução do plano de medidas corretivas elaborado em resposta aos resultados da visita de avaliação da União no local de setembro de 2021. Tal incluiu os objetivos estratégicos definidos para o futuro, tais como as alterações ao quadro jurídico moldavo, os manuais e procedimentos da CAAM, a continuação das melhorias do sistema de gestão da qualidade e o reforço da aplicação efetiva das normas de segurança internacionais.

(93) Além disso, a CAAM informou a Comissão e o Comité da Segurança Aérea da UE sobre os planos de medidas corretivas desenvolvidos pelas transportadoras aéreas *Terra Avia, Fly Pro* e *HiSky*, em resposta aos resultados da visita de avaliação da União no local de setembro de 2021. Esses planos de medidas corretivas foram coordenados e aprovados pela CAAM e integrados nas atividades de supervisão da CAAM.

(94) Durante a audição, a CAAM comprometeu-se a manter a Comissão informada sobre as novas medidas tomadas relativamente às restantes observações formuladas durante a visita de avaliação da União no local de 2021. Além disso, a CAAM comprometeu-se a manter um diálogo permanente sobre segurança, nomeadamente através do fornecimento de informações de segurança pertinentes e de reuniões adicionais, se e quando a Comissão o considerar necessário.

(95) A Comissão sublinhou, e as autoridades moldavas reconheceram, a importância de assegurar a estabilidade e a independência contínua da liderança da CAAM, uma vez que era evidente que este fator tem sido um fator importante para as melhorias registadas, especialmente no ano passado.

(96) Com base em todas as informações atualmente disponíveis, incluindo os resultados da visita de avaliação da União no local de setembro de 2021 e a audição no Comité da Segurança Aérea da UE, considera-se que existem provas suficientes do cumprimento das normas de segurança internacionais aplicáveis por parte da CAAM e das transportadoras aéreas certificadas na Moldávia.

(97) De acordo com os critérios comuns estabelecidos no anexo do Regulamento (CE) n.º 2111/2005, a Comissão considera que, no que diz respeito às transportadoras aéreas da Moldávia, 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 suprimir todas as transportadoras aéreas certificadas na Moldávia.

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

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

Transportadoras aéreas do Paquistão

(100) Em março de 2007, a *Pakistan International AirlinesPakistan International Airlines* foi incluída no anexo B do Regulamento (CE) n.º 474/2006 pelo Regulamento (CE) n.º 235/2007 da Comissão ([12]) e subsequentemente retirada desse anexo em novembro de 2007 pelo Regulamento (CE) n.º 1400/2007 da Comissão ([13]).

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

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

(101) Em 24 de junho de 2020, na sequência do acidente de 22 de maio de 2020 que envolveu uma aeronave da *Pakistan International Airlines*, uma declaração do Ministro Federal da Aviação paquistanês revelou que um elevado número de licenças de tripulantes de voo, emitidas pela Autoridade da Aviação Civil do Paquistão («PCAA»), foram obtidas por meios fraudulentos.

(102) Esse facto, e a aparente falta de supervisão eficaz da segurança por parte da PCAA, levaram a Agência a suspender as autorizações de TCO da *Pakistan International Airlines* e da *Vision Air*, com efeitos a partir de 1 de julho de 2020. Esta situação persiste, uma vez que, neste momento, a Agência considera que nem todas as condições necessárias para levantar a suspensão se encontram preenchidas.

(103) Outras organizações internacionais de segurança da aviação também reagiram a esta situação no Paquistão. Em 15 de julho de 2020, a FAA atribuiu ao Paquistão uma notação de categoria 2 ao abrigo do seu programa IASA. Em fevereiro de 2021, a OACI anunciou um grave problema de segurança (SSC) no domínio do licenciamento e da formação do pessoal no que respeita ao processo de licenciamento das tripulações de voo no Paquistão.

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

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

(106) A PCAA forneceu informações que foram avaliadas pela Comissão e pelos peritos da Agência. Durante a reunião de 15 de outubro de 2021, a PCAA prestou informações sobre as outras medidas tomadas para dar resposta às preocupações identificadas pela Comissão. Estas deficiências incluem deficiências na gestão da qualidade dos procedimentos documentados, falta de orientações para os inspetores, um processo de qualificação de licença piloto de transporte aéreo não conforme (ATPL), um acompanhamento insuficiente ou inexistente das medidas corretivas em resultado das constatações e a falta de capacidades adequadas de análise das causas profundas. A este respeito, e tendo igualmente em conta a auditoria USOAP da OACI agendada entre 29 de novembro e 10 de dezembro de 2021, a PCAA informou da revisão exaustiva dos seus manuais e procedimentos, em especial das alterações do processo de licenciamento das PCAA, bem como dos controlos internos para verificar o cumprimento das normas de segurança internacionais e resolver o problema de segurança grave da OACI.

(107) A Comissão solicitou à PCAA que enviasse mais informações sobre as alterações ao seu sistema de licenciamento, os manuais e procedimentos novos e/ou revistos, os resultados ou relatórios das verificações internas e a notificação de uma diferença à OACI relativamente à prova de perícia ATPL.

(108) Com base nas informações disponíveis e nos intercâmbios com a PCAA, a Comissão reconhece os esforços da PCAA para adotar medidas corretivas para corrigir as deficiências de segurança identificadas. A Comissão, com a assistência da Agência e dos Estados-Membros, não conseguiu, contudo, determinar claramente a eficácia e a aplicação dessas medidas corretivas para atenuar, de forma sustentável, as deficiências de segurança identificadas. Nesta base, a fim de determinar se são necessárias novas medidas nos termos do Regulamento (CE) n.º 2111/2005, a Comissão continuará a colaborar com a PCAA e a acompanhar as novas medidas adotadas e as medidas tomadas para resolver a situação no Paquistão, nomeadamente através dos resultados da auditoria USOAP da OACI prevista, bem como através de uma visita de avaliação no local da União ao Paquistão.

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

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

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

Transportadoras aéreas da Rússia

(112) A Comissão, a Agência e as autoridades competentes dos Estados-Membros continuaram a acompanhar de perto o desempenho, do ponto de vista da segurança, das transportadoras aéreas certificadas na Rússia que operam na União, nomeadamente atribuindo prioridade às inspeções nas plataformas de estacionamento de determinadas transportadoras russas em conformidade com o Regulamento (UE) n.º 965/2012.

(113) Em 31 de agosto de 2020, a transportadora aérea *SKOL Airline LLC*, certificada na Rússia, apresentou à Agência um pedido de autorização de TCO. A Agência avaliou esse pedido em conformidade com os requisitos estabelecidos no Regulamento (UE) n.º 452/2014 e levantou preocupações de segurança fundamentais relativamente ao facto de a *SKOL Airline LLC* não ter demonstrado a conformidade com os requisitos estabelecidos no artigo 3.º desse regulamento, em especial com as normas constantes dos anexos da Convenção de Chicago sobre a Aviação Civil Internacional. Após extensas trocas de pontos de vista com a Agência, a *SKOL Airline LLC* decidiu retirar o seu pedido em 12 de fevereiro de 2021.

(114) Em 25 de março de 2021, a transportadora aérea *SKOL Airline LLC* voltou a solicitar à Agência uma autorização de TCO. A Agência avaliou esse pedido em conformidade com os requisitos estabelecidos no Regulamento (UE) n.º 452/2014 e reiterou as preocupações de segurança fundamentais relativamente à incapacidade da *SKOL Airline LLC* de demonstrar a conformidade com os requisitos aplicáveis estabelecidos no artigo 3.º desse regulamento, em especial com as normas constantes dos anexos da Convenção de Chicago sobre a Aviação Civil Internacional. A Agência concluiu que a *SKOL Airline LLC* não cumpria esses requisitos. Por conseguinte, em 19 de julho de 2021, a Agência rejeitou o pedido por motivos de segurança. A transportadora aérea *SKOL Airline LLC* não exerceu o direito de recurso contra esta decisão, em conformidade com os artigos 108.º a 114.° do Regulamento (UE) 2018/1139 do Parlamento Europeu e do Conselho ([14]).

(115) Em 20 de outubro de 2021, representantes da Comissão, da Agência e dos Estados-Membros reuniram-se com representantes da Agência Federal Russa de Transporte Aéreo («FATA») para analisar o desempenho em matéria de segurança das transportadoras aéreas certificadas na Rússia com base nas inspeções efetuadas na plataforma de estacionamento no período compreendido entre 24 de março de 2021 e 1 de outubro de 2021 e identificar os casos em que a FATA deve reforçar as suas atividades de supervisão.

(116) A revisão das inspeções SAFA na plataforma de estacionamento efetuadas às transportadoras aéreas certificadas na Rússia não revelou deficiências de segurança significativas ou recorrentes. Os resultados do programa de monitorização aplicado pela Agência, em conformidade com o Regulamento (UE) n.º 452/2014, das transportadoras aéreas certificadas na Rússia, titulares de uma autorização de TCO, foram igualmente apresentados durante a reunião. A Comissão observou igualmente que os resultados deste programa de monitorização não revelaram deficiências de segurança significativas ou recorrentes.

(117) Na sequência da recusa, por motivos de segurança, pela Agência do pedido de TCO da transportadora aérea *SKOL Airline LLC*, a transportadora aérea *SKOL Airline LLC* foi convidada, em 22 de outubro de 2021, para uma audição da Comissão e do Comité da Segurança Aérea em 9 de novembro de 2021. A transportadora aérea *SKOL Airline LLC* confirmou, em 28 de outubro de 2021, a sua participação na audição prevista.

(118) Em 28 de outubro de 2021, a FATA informou a Comissão de uma proibição imposta à transportadora aérea *SKOL Airline LLC* de operar voos para além da fronteira estatal da Rússia e solicitou à Comissão que reconsiderasse a necessidade de uma audição da transportadora aérea *SKOL Airline LLC*, uma vez que, com base na decisão da FATA, a *SKOL Airline LLC* não estaria em condições de operar na União.

(119) Em 3 de novembro de 2021, a Comissão informou a FATA de que a *SKOL Airline LLC* foi convidada para a audição por não ter demonstrado o cumprimento das normas constantes dos anexos da Convenção de Chicago sobre a Aviação Civil Internacional e, por esse motivo, manteve o convite para a audição.

([14]) Regulamento (UE) 2018/1139 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 4 de julho de 2018, relativo a regras comuns no domínio da aviação civil e que cria a Agência da União Europeia para a Segurança da Aviação, e que altera os Regulamentos (CE) n.º 2111/2005, (CE) n.º 1008/2008, (UE) n.º 996/2010, (UE) n.º 376/2014 e as Diretivas 2014/30/UE e 2014/53/UE do Parlamento Europeu e do Conselho, e que revoga os Regulamentos (CE) n.º 552/2004 e (CE) n.º 216/2008 do Parlamento Europeu e do Conselho e o Regulamento (CEE) n.º 3922/91 do Conselho (JO L 212 de 22.8.2018, p. 1).

(120) A transportadora aérea *SKOL Airline LLC* foi ouvida em 9 de novembro de 2021. A seu pedido, a FATA assistiu igualmente à audiência. Nessa audiência, a transportadora aérea *SKOL Airline LLC* relembrou as atividades relacionadas com os dois pedidos de autorização TCO. Sublinhou as dificuldades encontradas pela transportadora aérea durante o processo para demonstrar o cumprimento dos requisitos do Regulamento (UE) n.º 452/2014. Embora reconhecendo todas as constatações formuladas pela Agência, não forneceu quaisquer informações sobre as medidas tomadas para as resolver. Também não forneceu quaisquer elementos de prova sobre o estado atual da aplicação das medidas corretivas a essas constatações. Com base nas informações fornecidas pela transportadora aérea *SKOL Airline LLC* antes e durante a audição, a transportadora aérea não está em condições de identificar incumprimentos nos seus processos, procedimentos e atividades operacionais.

(121) A FATA declarou não ter apoiado o novo pedido de autorização de TCO, de 25 de março de 2021, da *SKOL Airline LLC*. A FATA informou igualmente a Comissão e o Comité da Segurança Aérea da UE de que iria realizar auditorias *ad hoc* adicionais à *SKOL Airline* LLC caso a transportadora aérea volte a colaborar com a Agência para uma autorização de TCO.

(122) Com base em todas as informações atualmente disponíveis, incluindo, nomeadamente, a recusa do pedido de TCO pela Agência por motivos de segurança em 19 de julho de 2021, e nas informações prestadas durante a audição, a Comissão e o Comité da Segurança Aérea da UE concluíram que a transportadora aérea *SKOL Airline LLC* não tinha demonstrado a conformidade com as normas de segurança internacionais.

(123) De acordo com os critérios comuns estabelecidos no anexo do Regulamento (CE) n.º 2111/2005, a Comissão considera, por conseguinte, que a lista das transportadoras aéreas proibidas de operar na União deve ser alterada, de modo a incluir no anexo A do Regulamento (CE) n.º 474/2006 a transportadoras aérea *SKOL Airline LLC*.

(124) Os Estados-Membros devem continuar a verificar o cumprimento efetivo pelas transportadoras aéreas da Rússia 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.

(125) Se essas inspeções detetarem um risco iminente para a segurança resultante do incumprimento das normas de segurança internacionais, a Comissão pode impor uma proibição de operação às transportadoras aéreas certificadas pela Rússia em causa e incluí-las no anexo A ou B do Regulamento (CE) n.º 474/2006.

Transportadoras aéreas do Sudão do Sul

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

(127) Nos últimos três anos, ocorreram nove acidentes e incidentes graves no Sudão do Sul, incluindo o acidente, em 2 de março de 2021, com uma aeronave Let-410, com matrícula HK-4274, operada pelas *South Sudan Supreme Airlines*, que resultou em 10 mortes, e o recente acidente, em 2 de novembro de 2021, com uma aeronave Antonov AN-26 com matrícula TR-NGT, que resultou em cinco mortes. Em ambos os casos, a autenticidade das marcas de matrícula foi posta em causa, uma vez que parecem já não ser válidas e, por conseguinte, poderiam ter sido utilizadas como marcas de matrícula falsas no avião em causa. As circunstâncias em torno desses acontecimentos suscitaram preocupações quanto às capacidades da Autoridade da Aviação Civil do Sudão do Sul («SSCAA») para realizar corretamente a supervisão da segurança das transportadoras aéreas sob a sua responsabilidade.

(128) Em 26 de março de 2021, a Comissão enviou uma carta à SSCAA em que manifestava a sua preocupação com a situação da segurança da aviação no Sudão do Sul e solicitou documentos descrevendo a estrutura e organização da SSCAA, o seu sistema de certificação e supervisão e as atividades de supervisão das transportadoras aéreas certificadas no Sudão do Sul. Foram igualmente solicitadas informações sobre o estatuto dos atuais titulares de COA, das aeronaves registadas no Sudão do Sul, das organizações de manutenção e das licenças de tripulante de voo.

(129) Em 23 de julho de 2021, a SSCAA respondeu ao inquérito da Comissão, informando que o COA das *South Sudan Supreme Airlines* tinha sido suspenso. Além disso, informou a Comissão de que, devido a suspeitas relacionadas com o registo das aeronaves envolvidas nesse acidente, a SSCAA estava a analisar todos os operadores de aeronaves e todos os COA do país. Além disso, a SSCAA comunicou que estavam em curso ações de melhoria nos domínios dos regulamentos, dos manuais e da formação. No entanto, a SSCAA não apresentou o conjunto de documentos solicitados.

(130) Em 5 de outubro de 2021, a Comissão enviou uma nova carta à SSCAA, reiterando o seu pedido de que os documentos acima referidos fossem apresentados até 18 de outubro de 2021, o mais tardar. Na sua carta, a Comissão esclareceu igualmente que a não prestação atempada das informações solicitadas seria considerada uma falta de cooperação por parte da SSCAA, se fossem suscitadas preocupações quanto ao sistema de supervisão da segurança do Sudão do Sul.

(131) Em 5 de novembro de 2021, a Delegação da UE em Juba, no Sudão do Sul, reuniu-se com o chefe da SSCAA, que confirmou que a carta de 5 de outubro de 2021 tinha sido recebida. A SSCAA comprometeu-se a enviar respostas às perguntas até ao final de novembro e forneceu dois documentos que incluem informações sobre o programa de inspeção, supervisão e auditoria da SSCAA, bem como relatórios sobre as revisões de determinadas transportadoras aéreas e sobre as aeronaves registadas no estrangeiro que operam no Sudão do Sul. A Comissão estudará cuidadosamente a documentação que lhe será fornecida para decidir se a SSCAA será convidada para a próxima reunião do Comité da Segurança Aérea da UE.

(132) Em conformidade com os critérios comuns estabelecidos no anexo do Regulamento (CE) n.º 2111/2005, e tendo em conta as consultas em curso com a SSCAA iniciadas ao abrigo do artigo 3.º do Regulamento (CE) n.º 473/2006 da Comissão, a Comissão considera não haver atualmente fundamento para alterar a lista das transportadoras aéreas objeto de uma proibição de operação na União no que diz respeito às transportadoras aéreas do Sudão do Sul.

(133) Os Estados-Membros devem continuar a verificar o cumprimento efetivo pelas transportadoras aéreas certificadas no Sudão do Sul 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.

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

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

(136) 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.

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

ADOTOU O PRESENTE REGULAMENTO:

Artigo 1.º

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

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

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

Artigo 2.º

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

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

Feito em Bruxelas, em 25 de novembro de 2021.

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
SKOL AIRLINE LLC	228	CDV	Rússia
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:			**África do Sul**
AEROJET	AO-008/11-07/17 TEJ	TEJ	Angola
GUICANGO	AO-009/11-06/17 YYY	Desconhecido	Angola
AIR JET	AO-006/11-08/18 MBC	MBC	Angola
BESTFLYA AIRCRAFT MANAGEMENT	AO-015/15-06/17YYY	Desconhecido	Angola
HELIANG	AO 007/11-08/18 YYY	Desconhecido	Angola
SJL	AO-014/13-08/18YYY	Desconhecido	Angola
SONAIR	AO-002/11-08/17 SOR	SOR	Angola
Todas as transportadoras aéreas certificadas pelas autoridades da Arménia responsáveis pela supervisão regulamentar, incluindo:			**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.

AIR COMPANY ARMENIA	AM COA 065	NGT	Arménia
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	N/A	Arménia
Todas as transportadoras aéreas certificadas pelas autoridades do Congo (Brazzaville) responsáveis pela supervisão regulamentar, incluindo:			**Congo (Brazzaville)**
CANADIAN AIRWAYS CONGO	CG-CTA 006	TWC	Congo (Brazzaville)
EQUAFLIGHT SERVICES	CG-CTA 002	EKA	Congo (Brazzaville)
EQUAJET	RAC06-007	EKJ	Congo (Brazzaville)
TRANS AIR CONGO	CG-CTA 001	TSG	Congo (Brazzaville)
SOCIETE NOUVELLE AIR CONGO	CG-CTA 004	Desconhecido	Congo (Brazzaville)
Todas as transportadoras aéreas certificadas pelas autoridades da República Democrática do Congo (RDC) responsáveis pela supervisão regulamentar, incluindo:			**República Democrática do Congo (RDC)**
AIR FAST CONGO	AAC/DG/OPS-09/03	Desconhecido	República Democrática do Congo (RDC)
AIR KATANGA	AAC/DG/OPS-09/08	Desconhecido	República Democrática do Congo (RDC)
BUSY BEE CONGO	AAC/DG/OPS-09/04	Desconhecido	República Democrática do Congo (RDC)
COMPAGNIE AFRICAINE D'AVIATION (CAA)	AAC/DG/OPS-09/02	Desconhecido	República Democrática do Congo (RDC)
CONGO AIRWAYS	AAC/DG/OPS-09/01	Desconhecido	República Democrática do Congo (RDC)
KIN AVIA	AAC/DG/OPS-09/10	Desconhecido	República Democrática do Congo (RDC)
MALU AVIATION	AAC/DG/OPS-09/05	Desconhecido	República Democrática do Congo (RDC)
SERVE AIR CARGO	AAC/DG/OPS-09/07	Desconhecido	República Democrática do Congo (RDC)
SWALA AVIATION	AAC/DG/OPS-09/06	Desconhecido	República Democrática do Congo (RDC)

MWANT JET	AAC/DG/OPS-09/09	Desconhecido	República Democrática do Congo (RDC)
Todas as transportadoras aéreas certificadas pelas autoridades de Jibuti responsáveis pela supervisão regulamentar, incluindo:			**Jibuti**
DAALLO AIRLINES	Desconhecido	DAO	Jibuti
Todas as transportadoras aéreas certificadas pelas autoridades da Guiné Equatorial responsáveis pela supervisão regulamentar, incluindo:			**Guiné Equatorial**
CEIBA INTERCONTINENTAL	2011/0001/MTTCT/DGAC/SOPS	CEL	Guiné Equatorial
CRONOS AIRLINES	2011/0004/MTTCT/DGAC/SOPS	Desconhecido	Guiné Equatorial
Todas as transportadoras aéreas certificadas pelas autoridades da Eritreia responsáveis pela supervisão regulamentar, incluindo:			**Eritreia**
ERITREAN AIRLINES	COA N.º 004	ERT	Eritreia
NASAIR ERITREA	COA N.º 005	NAS	Eritreia
Todas as transportadoras aéreas certificadas pelas autoridades do Quirguistão responsáveis pela supervisão regulamentar, incluindo:			**Quirguistão**
AEROSTAN	*08*	*BSC*	Quirguistão
AIR COMPANY AIR KG	50	Desconhecido	Quirguistão
AIR MANAS	17	MBB	Quirguistão
AVIA TRAFFIC COMPANY	23	AVJ	Quirguistão
FLYSKY AIRLINES	53	FSQ	Quirguistão
HELI SKY	47	HAC	Quirguistão
KAP.KG 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	HIM	Nepal
KAILASH HELICOPTER SERVICES	087/2018	Desconhecido	Nepal
MAKALU AIR	057A/2009	Desconhecido	Nepal
MANANG AIR PVT	082/2014	Desconhecido	Nepal
MOUNTAIN HELICOPTERS	055/2009	Desconhecido	Nepal
PRABHU HELICOPTERS	081/2013	Desconhecido	Nepal
NEPAL AIRLINES CORPORATION	003/2000	RNA	Nepal
SAURYA AIRLINES	083/2014	Desconhecido	Nepal
SHREE AIRLINES	030/2002	SHA	Nepal
SIMRIK AIR	034/2000	Desconhecido	Nepal
SIMRIK AIRLINES	052/2009	RMK	Nepal
SITA AIR	033/2000	Desconhecido	Nepal
TARA AIR	053/2009	Desconhecido	Nepal

YETI AIRLINES	037/2004	NYT	Nepal
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.