Este documento constitui um instrumento de documentação e não vincula as instituições

►B

REGULAMENTO (CE) N.º 474/2006 DA COMISSÃO

de 22 de Março de 2006

que estabelece a ►C1 lista comunitária das transportadoras aéreas ◄ que são objecto de uma proibição de operação na Comunidade, prevista no Capítulo II do Regulamento (CE) n.º 2111/2005 do Parlamento Europeu e do Conselho

(Texto relevante para efeitos do EEE)

(JO L 84 de 23.3.2006, p. 14)

Alterado por:

		Jornal Oficial		
		n.°	página	data
►M1	Regulamento (CE) n.º 910/2006 da Comissão de 20 de Junho de 2006	L 168	16	21.6.2006
►M2	Regulamento (CE) n.º 1543/2006 da Comissão de 12 de Outubro de 2006	L 283	27	14.10.2006
►M3	Regulamento (CE) n.º 235/2007 da Comissão de 5 de Março de 2007	L 66	3	6.3.2007
►M4	Regulamento (CE) n.º 787/2007 da Comissão de 4 de Julho de 2007	L 175	10	5.7.2007
►M5	Regulamento (CE) n.º 1043/2007 da Comissão de 11 de Setembro de 2007	L 239	50	12.9.2007
►M6	Regulamento (CE) n.º 1400/2007 da Comissão de 28 de Novembro de 2007	L 311	12	29.11.2007
►M7	Regulamento (CE) n.º 331/2008 da Comissão de 11 de Abril de 2008	L 102	3	12.4.2008
►M8	Regulamento (CE) n.º 715/2008 da Comissão de 24 de Julho de 2008	L 197	36	25.7.2008
►M9	Regulamento (CE) n.º 1131/2008 da Comissão de 14 de Novembro de 2008	L 306	47	15.11.2008
►M10	Regulamento (CE) n.º 298/2009 da Comissão de 8 de Abril de 2009	L 95	16	9.4.2009
►M11	Regulamento (CE) n.º 619/2009 da Comissão de 13 de Julho de 2009	L 182	4	15.7.2009
►M12	Regulamento (CE) n.º 1144/2009 da Comissão de 26 de Novembro de 2009	L 312	16	27.11.2009
►M13	Regulamento (UE) n.º 273/2010 da Comissão de 30 de Março de 2010	L 84	25	31.3.2010
►M14	Regulamento (UE) n.º 590/2010 da Comissão de 5 de Julho de 2010	L 170	9	6.7.2010
►M15	Regulamento (UE) n.º 791/2010 da Comissão de 6 de Setembro de 2010	L 237	10	8.9.2010
►M16	Regulamento (UE) n.º 1071/2010 da Comissão de 22 de Novembro de 2010	L 306	44	23.11.2010
►M17	Regulamento de Execução (UE) n.º 390/2011 da Comissão de 19 de Abril de 2011	L 104	10	20.4.2011
►M18	Regulamento de Execução (UE) n.º 1197/2011 da Comissão de 21 de Novembro de 2011	L 303	14	22.11.2011
►M19	Regulamento de Execução (UE) n.º 295/2012 da Comissão de 3 de abril de 2012	L 98	13	4.4.2012
►M20	Regulamento de Execução (UE) n.º 1146/2012 da Comissão de 3 de dezembro de 2012	L 333	7	5.12.2012

Retificado por:

►C1	Retificação, JO L 161 de 21.6.2011, p. 34 (474/2006)

▼B

REGULAMENTO (CE) N.º 474/2006 DA COMISSÃO

de 22 de Março de 2006

que estabelece a ►C1 lista comunitária das transportadoras aéreas ◄ que são objecto de uma proibição de operação na Comunidade, prevista no Capítulo II do Regulamento (CE) n.º 2111/2005 do Parlamento Europeu e do Conselho

(Texto relevante para efeitos do EEE)

A COMISSÃO DAS COMUNIDADES EUROPEIAS,

Tendo em conta o Tratado que institui a Comunidade Europeia,

Tendo em conta o Regulamento (CE) n.º 2111/2005 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 14 de Dezembro de 2005, relativo ao estabelecimento de uma lista comunitária das transportadoras aéreas que são objecto de uma proibição de operação na Comunidade e à informação dos passageiros do transporte aéreo sobre a identidade da transportadora aérea operadora, e que revoga o artigo 9.º da Directiva 2004/36/CE ([1]), nomeadamente o seu artigo 3.º,

Considerando o seguinte:

(1) O Capítulo II do Regulamento (CE) n.º 2111/2005 (a seguir designado «o Regulamento de base») define procedimentos para o estabelecimento da lista comunitária de transportadoras aéreas que são objecto de uma proibição de operação na Comunidade, assim como procedimentos que permitem aos Estados-Membros adoptar, em determinadas circunstâncias, medidas de carácter excepcional que impõem proibições de operação nos respectivos territórios.

(2) Em conformidade com o n.º 3 do artigo 3.º do Regulamento de base, os Estados-Membros comunicaram à Comissão a identidade das transportadoras que são objecto de uma proibição de operação nos respectivos territórios, assim como as razões que conduziram à adopção de tais proibições e outras informações eventualmente pertinentes.

(3) A Comissão informou todas as transportadoras aéreas em causa, quer directamente, quer, quando tal não foi possível, através das autoridades responsáveis pela sua fiscalização regulamentar, indicando os factos e as considerações essenciais que estariam na base de uma decisão de lhes impor uma proibição de operação na Comunidade.

(4) Em conformidade com o artigo 7.º do Regulamento de base, a Comissão deu oportunidade às transportadoras aéreas em causa de consultarem os documentos fornecidos pelos Estados-Membros, de apresentarem, por escrito, os seus comentários e de fazerem uma apresentação oral à Comissão no prazo de 10 dias úteis, assim como ao Comité da Segurança Aérea ([2]).

(5) Os critérios comuns para se considerar uma proibição de operação por razões de segurança a nível comunitário estão definidos no Anexo do Regulamento de base.

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

([2]) Criado pelo artigo 12.º do Regulamento (CEE) n.° 3922/91 do Conselho, de 16 de Dezembro de 1991, relativo à harmonização de normas técnicas e dos procedimentos administrativos no sector da aviação civil (JO L 373 de 31.12.1991, p. 4).

▼B

Air Bangladesh

(6) Comprovou-se a existência de deficiências de segurança graves na companhia Air Bangladesh no que respeita a certas aeronaves da sua frota. Estas deficiências foram identificadas no decurso de inspecções na plataforma de estacionamento efectuadas pela Alemanha no âmbito do programa SAFA ([1]).

(7) A Air Bangladesh não respondeu adequadamente nem a tempo a um inquérito da autoridade alemã da aviação civil sobre os aspectos de segurança da sua operação, mostrando falta de transparência ou de comunicação, demonstradas pela ausência de resposta à correspondência enviada por este Estado-Membro. Até à data a Alemanha não teve oportunidade de verificar se foram corrigidas as deficiências de segurança.

(8) As autoridades do Bangladesh responsáveis pela fiscalização regulamentar da Air Bangladesh não efectuaram uma fiscalização adequada de uma determinada aeronave utilizada por esta transportadora de acordo com as obrigações que lhes incumbem por força da Convenção de Chicago.

(9) Por conseguinte, com base nos critérios comuns, considera-se que a Air Bangladesh deveria ser sujeita a severas restrições operacionais e incluída no Anexo B.

Air Koryo

(10) Comprovou-se a existência de deficiências de segurança graves na companhia Air Koryo. Tais deficiências foram identificadas pela França e Alemanha no decurso de inspecções efectuadas na plataforma de estacionamento no âmbito do programa SAFA ([2]).

(11) A persistência das deficiências anteriormente comunicadas pela França foi comprovada no decurso de outras inspecções efectuadas a uma aeronave da Air Koryo na plataforma de estacionamento no âmbito do programa SAFA ([3]).

(12) Informações fundamentadas e relacionadas com incidentes graves comunicadas pela França apontam para a existência de deficiências de segurança sistémicas latentes na Air Koryo.

(13) A Air Koryo demonstrou falta de capacidade para corrigir essas deficiências de segurança.

(14) A Air Koryo não respondeu adequadamente nem a tempo a um inquérito da autoridade francesa da aviação civil sobre os aspectos de segurança da sua operação, revelando falta de transparência ou de comunicação, demonstradas pela ausência de resposta a um pedido apresentado por este Estado-Membro.

(15) O plano de medidas correctivas apresentado pela Air Koryo em resposta ao pedido da França não foi adequado nem suficiente para corrigir as graves deficiências de segurança identificadas.

([1]) LBA-D-2005-0003
LBA-D-2005-0004
LBA-D-2005-0004

([2]) DGAC/F 2000-210
Não existe referência para a outra inspecção SAFA efectuada pela Alemanha.

([3]) DGAC/F-2000-895

▼B

(16) As autoridades da República Popular Democrática da Coreia responsáveis pela fiscalização regulamentar da Air Koryo não efectuaram uma fiscalização adequada desta transportadora de acordo com as obrigações que lhes incumbem por força da Convenção de Chicago.

(17) Por conseguinte, com base nos critérios comuns, considera-se que a Air Koryo não cumpre as normas de segurança relevantes.

Ariana Afghan Airlines

(18) Comprovou-se a existência de deficiências de segurança graves em algumas aeronaves operadas pela companhia Ariana Afghan Airlines. Tais deficiências foram identificadas pela Alemanha no decurso de inspecções efectuadas na plataforma de estacionamento no âmbito do programa SAFA ([1]).

(19) A Ariana Afghan Airlines demonstrou falta de capacidade para corrigir estas deficiências de segurança.

(20) A Ariana Afghan Airlines não respondeu adequadamente nem a tempo a um inquérito da autoridade alemã da aviação civil sobre os aspectos de segurança da sua operação, revelando falta de comunicação, como demonstrado pela ausência de resposta à correspondência enviada por este Estado-Membro.

(21) As autoridades competentes do Afeganistão nas quais a aeronave utilizada pela Ariana Afghan Airlines se encontra registada não efectuaram uma fiscalização adequada da aeronave utilizada pela transportadora de acordo com as obrigações que lhes incumbem por força da Convenção de Chicago.

(22) Por conseguinte, com base nos critérios comuns, considera-se que a Ariana Afghan não cumpre as normas de segurança relevantes para todas as aeronaves que explora, com excepção da A310 com o número de registo F-GYYY, que está registada em França e sujeita à fiscalização das autoridades francesas.

BGB Air

(23) Comprovou-se a existência de deficiências graves de segurança na companhia BGB Air. Tais deficiências foram identificadas pela Itália no decurso de inspecções efectuadas na plataforma de estacionamento no âmbito do programa SAFA ([2]).

(24) A BGB Air demonstrou falta de capacidade ou de vontade para corrigir as deficiências de segurança detectadas, como prova uma auto-avaliação apresentada por referência às normas da ICAO com base na *Foreign Operator Check List* fornecida pela Itália, auto-avaliação que provou estar em contradição com as constatações das inspecções SAFA posteriores.

(25) A BGB Air não respondeu adequadamente a um inquérito da autoridade da aviação civil italiana sobre os aspectos de segurança da sua operação, revelando falta de transparência ou de comunicação, como demonstrado pela ausência de resposta à correspondência enviada por este Estado-Membro.

([1]) LBA-D-2004-269
LBA-D-2004-341
LBA-D-2004-374
LBA-D-2004-597

([2]) ENAC-IT-2005-237

▼B

(26) Não há provas de que a BGB Air tenha aplicado, em resposta ao pedido da Itália, um plano adequado de medidas destinadas a corrigir as graves deficiências de segurança detectadas.

(27) As autoridades do Cazaquistão responsáveis pela fiscalização regulamentar da BGB Air não cooperaram plenamente com a autoridade italiana da aviação civil quando esta manifestou preocupação quanto à segurança de operação da BGB Air, certificada naquele país, como demonstra a ausência de resposta à correspondência enviada por este Estado-Membro.

(28) Por conseguinte, com base nos critérios comuns, considera-se que a BGB Air não cumpre as normas de segurança relevantes.

Buraq Air

(29) Comprovou-se a existência de deficiências graves de segurança na companhia Buraq Air no que respeita às suas operações de carga. Tais deficiências foram identificadas pela Suécia e pelos Países Baixos no decurso de inspecções efectuadas na plataforma de estacionamento no âmbito do programa SAFA ([1]).

(30) A Buraq Air não respondeu adequadamente nem a tempo a um inquérito da autoridade alemã da aviação civil sobre os aspectos de segurança das suas operações de carga, revelando falta de transparência ou de comunicação, como demonstra a ausência de resposta à correspondência enviada pelo Estado-Membro.

(31) As autoridades líbias responsáveis pela fiscalização regulamentar da Buraq Air não efectuaram uma fiscalização adequada das operações de carga desta transportadora de acordo com as obrigações que lhes incumbem por força da Convenção de Chicago.

(32) Por conseguinte, com base nos critérios comuns, considera-se que a Buraq Air deveria ser sujeita a severas restrições operacionais e incluída no Anexo B.

Air Service Comores

(33) Comprovou-se a existência de deficiências de segurança graves na companhia Air Service Comores. Tais deficiências foram identificadas por um Estado-Membro, a França, no decurso de uma inspecção efectuada na plataforma de estacionamento no âmbito do programa SAFA ([2]).

(34) Não há provas de que a Comores Air Service tenha aplicado, em resposta ao pedido da França, um plano adequado de medidas destinadas a corrigir as graves deficiências de segurança identificadas.

(35) As autoridades responsáveis pela fiscalização regulamentar da Air Service Comores mostraram falta de capacidade para corrigir as deficiências de segurança detectadas.

(36) As autoridades das Comores responsáveis pela fiscalização regulamentar não cooperaram plenamente e no devido momento com a autoridade francesa da aviação civil quando esta lhes transmitiu as suas reservas quanto à segurança de operação de uma companhia licenciada ou certificada nesse Estado.

([1]) CAA-N-2004-35
LFV-S-2004-2004-52
FOCA-2005-3
CAA-NL-2005-47

([2]) DGAC/F-2005-1222

▼B

(37) Por conseguinte, com base nos critérios comuns, considera-se que a Air Service Comores não cumpre as normas de segurança relevantes.

GST Aero Air Company

(38) Comprovou-se a existência de deficiências de segurança graves na GST Aero Air Company. Tais deficiências foram identificadas pela Itália no decurso de inspecções efectuadas na plataforma de estacionamento no âmbito do programa SAFA ([1]).

(39) A GST Aero Air Company demonstrou falta de capacidade ou de vontade para corrigir as deficiências de segurança.

(40) A GST Aero Air Company não respondeu adequadamente nem a tempo a um inquérito da autoridade italiana da aviação civil sobre os aspectos de segurança da sua operação, revelando falta de transparência ou de comunicação, demonstradas pela ausência de resposta à correspondência enviada por este Estado-Membro.

(41) Não há provas de que a GST Aero Air Company tenha aplicado, em resposta ao pedido da Itália, um plano adequado de medidas destinadas a corrigir as graves deficiências de segurança identificadas.

(42) As autoridades do Cazaquistão responsáveis pela fiscalização regulamentar da GST Aero Air Company não cooperaram plenamente com a autoridade italiana da aviação civil quando esta lhes transmitiu as suas reservas quanto à segurança de operação de uma companhia licenciada ou certificada nesse Estado, como demonstrado pela ausência de resposta à correspondência enviada pela Itália.

(43) Por conseguinte, com base nos critérios comuns, considera-se que a GST Aero Air Company não cumpre as normas de segurança relevantes.

Phoenix Aviation

(44) As autoridades responsáveis pela fiscalização regulamentar do Quirguizistão mostraram capacidade insuficiente para aplicar e fazer cumprir as normas de segurança relevantes no que respeita à Phoenix Aviation. Embora o certificado de operador aéreo da Phoenix Aviation tenha sido emitido pelo Quirguizistão, existem provas de que a companhia tem o seu principal centro de actividades nos Emiratos Árabes Unidos, contrariamente ao exigido pelo Anexo 6 da Convenção de Chicago. O *National Transportation Safety Board's Factual Report* ([2]) dos EUA sobre um acidente com o voo 904 da Kam Air, que era operado pela Phoenix Aviation, afirma que a Phoenix Aviation tem sede nos Emiratos Árabes Unidos.

(45) Por conseguinte, com base nos critérios comuns, considera-se que a Phoenix Aviation não cumpre as normas de segurança relevantes.

([1]) ENAC-IT-2005-170
ENAC-IT-2005-370

([2]) Factual Aviation Report, USA-National Transportation Safety Board, 2.3.2005, (NTSB ID: DCA05RA033).

▼B

Phuket Airlines

(46) Comprovou-se a existência de deficiências de segurança graves na companhia Phuket Airlines. Tais deficiências foram identificadas por dois Estados-Membros, o Reino Unido e os Países Baixos, no decurso de inspecções efectuadas na plataforma de estacionamento no âmbito do programa SAFA ([1]).

(47) A Phuket Airlines demonstrou falta de capacidade para corrigir a tempo e de forma adequada as deficiências de segurança identificadas.

(48) As autoridades da Tailândia responsáveis pela fiscalização regulamentar não cooperaram plenamente com as autoridades da aviação civil dos Países Baixos quando estas lhes transmitiram as suas reservas quanto à segurança de operação da Phuket Airlines, certificada na Tailândia, como demonstrado pela ausência de respostas pertinentes à correspondência enviada por aquele Estado-Membro.

(49) Por conseguinte, com base nos critérios comuns, considera-se que a Phuket Airlines não cumpre as normas de segurança relevantes.

Reem Air

(50) Comprovou-se a existência de deficiências graves de segurança na companhia Reem Air. Tais deficiências foram inicialmente identificadas pelos Países Baixos no decurso de inspecções efectuadas na plataforma de estacionamento no âmbito do programa SAFA ([2]).

(51) A persistência da incapacidade da Reem Air para corrigir as deficiências foi confirmada pelos Países Baixos em inspecções posteriores efectuadas na plataforma de estacionamento no âmbito do programa SAFA ([3]).

(52) A Reem Air demonstrou falta de capacidade ou de vontade para corrigir as deficiências detectadas.

(53) A Reem Air não respondeu adequadamente nem a tempo a um inquérito da autoridade da aviação civil dos Países Baixos sobre os aspectos de segurança da sua operação, revelando falta de transparência ou de comunicação, demonstradas pela ausência de resposta à correspondência enviada pelo Estado-Membro.

([1]) CAA-UK-2005-40
CAA-UK-2005-41
CAA-UK-2005-42
CAA-UK-2005-46
CAA-UK-2005-47
CAA-UK-2005-48
CAA-NL-2005-49
CAA-NL-2005-51
CAA-NL-2005-54
CAA-NL-2005-55
CAA-NL-2005-56

([2]) CAA-NL-2005-119
CAA-NL-2005-122
CAA-NL-2005-128
CAA-NL-2005-171
CAA-NL-2005-176
CAA-NL-2005-177
CAA-NL-2005-191
CAA-NL-2005-195
CAA-NL-2005-196

([3]) CAA-NL-2005-230
CAA-NL-2005-234
CAA-NL-2005-235

▼B

(54) Não há provas de que a Reem Air tenha apresentado, em resposta ao pedido dos Países Baixos, um plano adequado de medidas destinadas a corrigir as graves deficiências de segurança identificadas.

(55) As autoridades do Quirguizistão responsáveis pela fiscalização regulamentar da Reem Air não efectuaram uma fiscalização adequada desta transportadora de acordo com as obrigações que lhes incumbem por força da Convenção de Chicago, como demonstrado pela persistência de deficiências graves de segurança. Além disso, as informações prestadas à Comissão pela Reem Air na audiência concedida a esta companhia revelam que, embora o certificado de operador aéreo da Reem Air tenha sido emitido pelo Quirguizistão, esta companhia tem o seu principal centro de actividades nos Emiratos Árabes Unidos, contrariamente ao exigido pelo Anexo 6 da Convenção de Chicago.

(56) Por conseguinte, com base nos critérios comuns, considera-se que a Reem Air não cumpre as normas de segurança relevantes.

Silverback Cargo Freighters

(57) Comprovou-se a existência de deficiências de segurança graves na companhia Silverback Cargo Freighters. Tais deficiências foram identificadas pela Bélgica no decurso de uma inspecção efectuada na plataforma de estacionamento no âmbito do programa SAFA ([1]).

(58) A Silverback Cargo Freighters, que assegura igualmente a manutenção (controlos A&B) das suas próprias aeronaves, não respondeu adequadamente a um inquérito da autoridade da aviação civil belga sobre os aspectos de segurança da sua operação, mostrando falta de transparência ou de comunicação, demonstradas pela ausência de resposta pertinente aos pedidos formulados por este Estado-Membro.

(59) Por conseguinte, com base nos critérios comuns, considera-se que a Silverback Cargo Freighters não cumpre as normas de segurança relevantes.

Transportadoras aéreas da República Democrática do Congo

(60) Apesar dos seus esforços, as autoridades responsáveis pela aviação civil da República Democrática do Congo (RDC) encontram dificuldades persistentes em aplicar e fazer cumprir as normas de segurança relevantes, como demonstrado pelo relatório sucinto da auditoria ICAO-USOAP da Direcção da Aviação Civil da República Democrática do Congo (Kinshasa, 11-18 de Junho de 2001). Em especial, não existe actualmente nenhum sistema de certificação dos operadores aéreos.

(61) Consequentemente, as autoridades da RDC responsáveis pela fiscalização regulamentar revelaram falta de capacidade para efectuar uma adequada fiscalização da segurança.

(62) É imposta à Central Air Express uma proibição de operação devido a deficiências comprovadas no que respeita às normas de segurança internacionais e à sua falta de cooperação com um Estado-Membro.

([1]) BCAA-2005-36

▼B

(63) A Bélgica ([1]) e a Hewa Bora Airways (HBA) forneceram informações que mostram que, no caso da HBA, as deficiências observadas no passado pelas autoridades belgas foram corrigidas de forma significativa no que respeita a determinadas aeronaves. A Bélgica informou também a Comissão da sua intenção de efectuar inspecções sistemáticas da HBA na plataforma de estacionamento. Neste contexto, considera-se que esta transportadora aérea deveria ser autorizada a prosseguir as suas actuais operações.

(64) Por conseguinte, com base nos critérios comuns, considera-se que todas as transportadoras aéreas certificadas na República Democrática do Congo (RDC) deveriam ser incluídas no Anexo A, com excepção da Hewa Bora Airways (HBA) que deveria ser incluída no Anexo B.

Transportadoras aéreas da Guiné Equatorial

(65) As autoridades da Guiné Equatorial responsáveis pela fiscalização regulamentar não cooperaram plenamente com a autoridade da aviação civil do Reino Unido quando esta lhes transmitiu as suas reservas quanto à segurança de operação das transportadoras licenciadas ou certificadas naquele país. O Reino Unido escreveu ao Director-Geral da Aviação Civil da Guiné Equatorial em 27 de Março de 2002 ([2]) pedindo esclarecimentos sobre os seguintes pontos:

— o aumento significativo do número de aeronaves registadas na Guiné Equatorial e a eventualidade de o *Aircraft Registration Bureau* (ARB) ou um organismo similar estar a gerir o registo;

— o facto de algumas operadoras detentoras de um certificado de operador aéreo (AOC) emitido pela Guiné Equatorial não terem o principal local de actividade na Guiné Equatorial.

A carta também avisava o Director-Geral da Aviação Civil que o Reino Unido não poderia permitir a continuação das operações comerciais para o seu território por companhias aéreas da Guiné Equatorial até que as autoridades britânicas dispusessem de elementos que lhes garantissem que estas companhias estavam a ser devidamente fiscalizadas. A Guiné Equatorial não respondeu a esta carta.

(66) As autoridades da Guiné Equatorial responsáveis pela fiscalização regulamentar revelaram capacidade insuficiente para aplicar e fazer cumprir as normas de segurança relevantes, como demonstrado, nomeadamente, pelas auditorias e planos de medidas correctivas a elas associados estabelecidos no âmbito do programa *Universal Safety Oversight Audit Programme* (programa universal de avaliação da fiscalização da segurança) da ICAO. Esta auditoria USOAP da Guiné Equatorial realizou-se em Maio de 2001 e, segundo o respectivo relatório ([3]) a Direcção-Geral da Aviação Civil da Guiné Equatorial não tinha, à data da auditoria, capacidade para efectuar uma fiscalização adequada das companhias aéreas sob a sua responsabilidade nem para garantir que operariam de acordo com as normas da ICAO. Eis algumas das conclusões da auditoria:

([1]) Inspecção SAFA efectuada na plataforma de estacionamento pelas autoridades belgas em 11 de Março de 2006 em Bruxelas.

([2]) Correspondência entre o Ministério dos Transportes do Reino Unido e a Direcção da Aviação Civil da Guiné Equatorial sobre o registo de aeronaves da Guiné Equatorial (27 de Março de 2002).

([3]) Relatório sucinto da auditoria ICAO-USOAP da Direcção da Aviação Civil da Guiné Equatorial (Malabo, 14-18 de Maio de 2001).

▼B

— inexistência de uma organização capaz de exercer actividades de fiscalização da segurança, nomeadamente falta de pessoal especializado nos domínios do licenciamento, das operações das aeronaves ou da aeronavegabilidade;

— incapacidade para identificar o número de aeronaves inscritas no registo ou o número de certificados de aeronavegabilidade válidos emitidos;

— inexistência de um sistema estruturado para a certificação e a supervisão dos operadores aéreos;

— não adopção de regulamentação sobre operações aeronáuticas;

— não vigilância dos operadores autorizados;

— não implementação de um sistema que cumpra os deveres básicos de uma agência de inspecção da aeronavegabilidade.

Além disso, a Direcção-Geral da Aviação Civil da Guiné Equatorial não apresentou à ICAO, até à data, um plano de medidas de resposta às conclusões da auditoria ([1]), pelo que não se efectuou uma vistoria pós-auditoria.

(67) As autoridades da Guiné Equatorial responsáveis pela fiscalização regulamentar mostraram capacidade insuficiente para aplicar e fazer cumprir as normas de segurança pertinentes de acordo com as obrigações que lhes incumbem por força da Convenção de Chicago. Com efeito, algumas companhias detentoras de um certificado de operador aéreo (AOC) emitido pela Guiné Equatorial não tinham o seu principal local de actividade na Guiné Equatorial, contrariamente ao exigido pelo Anexo 6 da Convenção de Chicago ([2]).

(68) As autoridades da Guiné Equatorial responsáveis pela fiscalização regulamentar mostraram falta de capacidade para efectuar uma adequada fiscalização da segurança das seguintes transportadoras aéreas: Air Consul SA, Avirex Guinée Equatoriale, COAGE — Compania Aerea de Guinea Equatorial, Ecuato Guineana de Aviación, Ecuatorial Cargo, GEASA — Guinea Ecuatorial Airlines SA, GETRA — Guinea Ecuatorial de Transportes Aéreos, Jetline Inc., King Transavia Cargo, Prompt Air GE SA, UTAGE — Unión de Transporte Aéreo de Guinea Ecuatorial.

(69) Por conseguinte, com base nos critérios comuns, considera-se que todas as transportadoras aéreas certificadas na Guiné Equatorial devem ser sujeitas a uma proibição de operação e incluídas no Anexo A.

Transportadoras aéreas da Libéria

(70) Comprovou-se a existência de deficiências graves de segurança na companhia International Air Services, certificada na Libéria. Tais deficiências foram identificadas pela França no decurso de inspecções efectuadas na plataforma de estacionamento no âmbito do programa SAFA ([3]).

([1]) Documento de trabalho do Conselho ICAO C-WP/12471.
([2]) Correspondência entre o Ministério dos Transportes do Reino Unido e a CEAC sobre a questão da documentação das aeronaves por companhias não aprovadas (6 de Agosto de 2003).
([3]) DGAC/F-2004 n.os 315, 316

▼B

(71) As autoridades da Libéria responsáveis pela fiscalização regulamentar não cooperaram plenamente com a autoridade da aviação civil do Reino Unido depois de terem sido informadas das graves deficiências de segurança identificadas no decurso da inspecção de uma aeronave registada na Libéria, efectuada na plataforma de estacionamento pela autoridade da aviação civil do Reino Unido em 5 de Março de 1996 ([1]). As reservas em relação à segurança das operações das transportadoras licenciadas ou certificadas na Libéria acentuaram-se rapidamente quando, em 12 de Março de 1996, a DCA da Libéria foi avisada pela DCAA do Reino Unido de que todos os pedidos de licenças de aeronaves registadas na Libéria para operarem serviços comerciais para aquele país seriam recusados até as autoridades liberianas demonstrarem a existência de um sistema regulamentar eficaz que garanta a aeronavegabilidade das aeronaves inscritas no registo da Libéria. As autoridades liberianas não deram qualquer resposta. As autoridades da Libéria também não cooperaram plenamente com a autoridade da aviação civil francesa, não dando qualquer resposta quando a França lhes transmitiu as suas reservas quanto à segurança de operação de uma transportadora licenciada ou certificada na Libéria.

(72) As autoridades da Libéria responsáveis pela fiscalização regulamentar mostraram capacidade insuficiente para aplicar e fazer cumprir as normas de segurança relevantes. O próprio Governo da Libéria admitiu em 1996 ([2]) ser incapaz de assegurar o controlo regulamentar sobre as aeronaves registadas na Libéria devido ao conflito civil existente. Apesar do Acordo Geral de Paz assinado em 2003 e de as Nações Unidas e o Governo de Transição Nacional da Libéria estarem a pôr em prática lentamente medidas destinadas a aumentar a segurança, é pouco provável que a capacidade do Governo para regular o seu registo tenha melhorado desde 1996. A ICAO ainda não efectuou uma auditoria USOAP à Libéria devido à situação de insegurança.

(73) As autoridades responsáveis pela fiscalização regulamentar mostraram falta de capacidade para efectuar uma fiscalização adequada da segurança das seguintes transportadoras aéreas: International Air Services Inc., Satgur Air Transport Corp., Weasua Air Transport Co. Ltd.

(74) Por conseguinte, com base nos critérios comuns, considera-se que todas as transportadoras aéreas certificadas na Libéria deveriam ser sujeitas a uma proibição de operação e incluídas no Anexo A.

Transportadoras aéreas da Serra Leoa

(75) Comprovou-se a existência de deficiências graves de segurança na Air Universal Ltd. Tais deficiências foram identificadas pela Suécia no decurso de inspecções efectuadas na plataforma de estacionamento no âmbito do programa SAFA ([3]).

([1]) UK-CAA Regulation Group — Aircraft Survey Report, 5 March 1996 (Office code: 223).

([2]) Correspondência entre o Ministério dos Transportes da Libéria e a DGCA do Reino Unido sobre a incapacidade, devido ao conflito liberiano, para manter o controlo regulamentar sobre as aeronaves registadas na Libéria, 28 de Agosto de 1996.

([3]) LFV-S-04-0037

▼B

(76) As autoridades da Serra Leoa responsáveis pela fiscalização regulamentar não cooperaram plenamente com a autoridade da aviação civil da Suécia quando esta lhes transmitiu as suas reservas quanto à segurança de operação da Air Universal Ltd., companhia certificada na Serra Leoa, como demonstra a ausência de resposta à correspondência enviada por este Estado-Membro.

(77) A licença de operação ou autorização técnica de qualquer transportadora sujeita à fiscalização da Serra Leoa já fora anteriormente recusada ou revogada pelo Reino Unido.

(78) Embora o certificado de operador aéreo da Air Universal Ltd. tenha sido emitido pela Serra Leoa, existem provas de que a companhia aérea tem actualmente o seu principal local de actividade na Jordânia, contrariamente ao exigido pelo Anexo 6 da Convenção de Chicago.

(79) As autoridades da Serra Leoa responsáveis pela fiscalização regulamentar da Air Universal Ltd. não efectuaram uma fiscalização adequada desta transportadora de acordo com as obrigações que lhes incumbem por força da Convenção de Chicago.

(80) Por conseguinte, com base nos critérios comuns, considera-se que a Air Universal Ltd. não cumpre as normas de segurança relevantes.

(81) Comprovou-se a existência de deficiências de segurança graves em transportadoras aéreas certificadas na Serra Leoa. Tais deficiências foram identificadas por três Estados-Membros, o Reino Unido, Malta e Suécia, no decurso de inspecções efectuadas na plataforma de estacionamento no âmbito do programa SAFA ([1]).

(82) As autoridades da Serra Leoa responsáveis pela fiscalização regulamentar não cooperaram plenamente com as autoridades responsáveis pela aviação civil da Suécia e de Malta quando estas lhes transmitiram as suas reservas quanto à segurança de operação da Air Universal Ltd., companhia certificada na Serra Leoa, como demonstra a ausência de resposta à correspondência enviada por estes Estados-Membros.

(83) As autoridades da Serra Leoa responsáveis pela fiscalização regulamentar mostraram capacidade insuficiente para aplicar e fazer cumprir as normas de segurança relevantes de acordo com as obrigações que lhes incumbem por força da Convenção de Chicago. A Serra Leoa não dispõe de um sistema adequado de controlo dos seus operadores ou aeronaves, nem tem capacidade técnica ou recursos para realizar tal tarefa. Alguns detentores de certificado de operador aéreo (AOC) emitido pela Serra Leoa não têm o seu principal local de actividade na Serra Leoa, contrariamente ao exigido pelo Anexo 6 da Convenção de Chicago.

([1]) CAA-UK-2003-103
CAA-UK-2003-111
CAA-UK-2003-136
CAA-UK-2003-198
CAA-MA-2003-4
LFV-S-2004-37

▼B

(84) A autoridade da aviação civil da Serra Leoa contratou uma companhia privada, a International Aviation Surveyors (IAS), para exercer certas actividades de fiscalização em seu nome. No entanto, as disposições acordadas entre as duas partes num Memorando de Entendimento ([1]) não prevêem um sistema de fiscalização adequado para as aeronaves inscritas no registo da Serra Leoa. Nomeadamente:

— As aeronaves/companhias aéreas abrangidas pelo Memorando de Entendimento não têm a sua base na Serra Leoa e o pessoal da IAS não tem a sua base nem na Serra Leoa nem no país de base das companhias aéreas;

— A IAS parece não dispor de poderes de execução;

— A IAS assumiu a responsabilidade pelas inspecções de rotina às companhias aéreas abrangidas, mas o nível da actividade de inspecção não foi especificado;

— O Memorando de Entendimento deu à IAS uma relação contratual com as companhias aéreas abrangidas;

— O Memorando de Entendimento parece não ter contemplado devidamente a supervisão das operações de voo.

(85) As autoridades responsáveis pela fiscalização regulamentar mostraram falta de capacidade para efectuar a fiscalização adequada da segurança das seguintes transportadoras aéreas: Aerolift Co. Ltd, Afrik Air Links, Air Leone Ltd, Air Rum Ltd, Air Salone, Ltd, Air Universal Ltd, Destiny Air Services Ltd, First Line Air (SL) Ltd, Heavylift Cargo, Paramount Airlines Ltd, Star Air Ltd, Teebah Airways, West Coast Airways Ltd.

(86) Por conseguinte, com base nos critérios comuns, considera-se que todas as transportadoras aéreas certificadas na Serra Leoa deveriam ser sujeitas a uma proibição de operação e incluídas no Anexo A.

Transportadoras aéreas da Suazilândia

(87) Comprovou-se a existência de deficiências de segurança graves na Jet Africa — uma transportadora aérea certificada na Suazilândia. Tais deficiências foram identificadas pelos Países Baixos no decurso de uma inspecção efectuada na plataforma de estacionamento no âmbito do programa SAFA ([2]).

(88) A Jet Africa não respondeu adequadamente a tempo a um inquérito da autoridade da aviação civil dos Países Baixos sobre os aspectos de segurança da sua operação, mostrando falta de transparência ou de comunicação, demonstradas pela ausência de resposta à correspondência enviada por este Estado-Membro.

(89) Não há provas de que a Jet Africa tenha apresentado, em resposta ao pedido dos Países Baixos, um plano de medidas destinadas a corrigir as graves deficiências de segurança identificadas.

([1]) Memorando de Entendimento entre a Direcção da Aviação Civil da Serra Leoa e a empresa International Aviation Surveyors sobre a inspecção, vigilância e prestação de serviços de regulamentação a operadores aéreos extra-regionais (IAS/SL DCA MoA 201101).

([2]) CAA/NL-2004-98

▼B

(90) As autoridades da Suazilândia responsáveis pela fiscalização regulamentar mostraram capacidade insuficiente para aplicar e fazer cumprir as normas de segurança relevantes, como demonstra, nomeadamente, a auditoria USOAP, realizada em Março de 1999. Segundo as conclusões do relatório da auditoria ([1]) à data da sua realização a Suazilândia não tinha capacidade para exercer satisfatoriamente as suas responsabilidades de fiscalização da segurança no que respeita às suas companhias aéreas e ao registo das aeronaves. Foi também assinalado não ser possível determinar o número exacto de aeronaves inscritas no registo, dadas as más condições de manutenção do mesmo. A equipa de auditores também não conseguiu determinar o número concreto de licenças do pessoal emitidas pela DCA ainda válidas, uma vez que não se mantinham registos. Não teve lugar uma missão pós-auditoria USOAP, porque a Suazilândia não forneceu à ICAO informações sobre os progressos realizados na aplicação do plano de medidas destinadas a corrigir as deficiências mencionadas nas conclusões da auditoria.

(91) As autoridades responsáveis pela fiscalização regulamentar mostraram falta de capacidade para efectuar uma fiscalização adequada da segurança das seguintes transportadoras aéreas: Aero Africa (Pty) Ltd, African International Airways (Pty) Ltd, Airlink Suazilândia Ltd, Northeast Airlines (Pty) Ltd, Scan Air Charter Ltd, Swazi Express Airways, Jet Africa.

(92) Por conseguinte, com base nos critérios comuns, considera-se que todas as transportadoras aéreas certificadas na Suazilândia deveriam ser sujeitas a uma proibição de operação e incluídas no Anexo A.

Considerações de ordem geral sobre as transportadoras incluídas na lista

(93) Dado que tal não representaria risco para a segurança, todas as transportadoras aéreas acima mencionadas podem ser autorizadas a exercer direitos tráfego se utilizarem aeronaves fretadas com tripulação de uma transportadora aérea que não seja objecto de proibição de operação, desde que sejam respeitadas as normas de segurança relevantes.

(94) A lista comunitária deve ser actualizada regularmente e assim que tal seja exigido, a fim de ter em conta a evolução das condições de segurança das transportadoras aéreas em causa e com base em novas provas da adopção de medidas correctivas.

Transportadoras aéreas não incluídas na lista

(95) À luz das provas fornecidas pela Tuninter e pelas autoridades da Tunísia responsáveis pela sua fiscalização regulamentar, e tendo em conta a confirmação pela Itália, considera-se que existem provas fundamentadas de terem sido corrigidas por esta transportadora as deficiências de segurança observadas no decurso de duas inspecções no local efectuadas pelas autoridades italianas.

([1]) Relatório sucinto da auditoria ICAO-USOAP da Direcção da Aviação Civil da Suazilândia, (Mbabane, 9-12 de Março de 1999).

▼B

(96) Com base nas informações fornecidas pela Alemanha, considera-se que já não existem provas fundamentadas da falta de capacidade ou de vontade das autoridades do Tajiquistão responsáveis pela fiscalização regulamentar das transportadoras aéreas certificadas nesse Estado.

(97) Com base nas informações fornecidas pela Bélgica, segundo as quais as deficiências que levaram a impor uma proibição nacional à I.C.T.T.P.W. e à South Airlines foram totalmente corrigidas, considera-se que já não existem provas fundamentadas de deficiências de segurança graves e persistentes nestas transportadoras aéreas.

(98) Com base nas informações fornecidas pela Alemanha de que a aeronave específica que conduziu à imposição de uma restrição operacional à Atlant Soyuz já não faz parte da sua frota, considera-se que já não existem provas fundamentadas de deficiências de segurança graves e persistentes nesta transportadora aérea.

(99) Com base nas informações actualmente disponíveis, considera-se que não existem provas fundamentadas de deficiências de segurança graves e não corrigidas na Air Mauritanie. No entanto, é necessário que a capacidade das autoridades da Mauritânia responsáveis pela fiscalização regulamentar desta transportadora aérea continue a ser avaliada. Para tal, deve ser efectuada, no prazo de 2 meses, pela Comissão, assistida pelas autoridades de quaisquer Estados-Membros interessados, uma avaliação das autoridades da Mauritânia responsáveis pela fiscalização regulamentar desta transportadora aérea e das empresas sob a sua responsabilidade.

(100) As medidas previstas no presente regulamento estão conformes com o parecer do Comité da Segurança Aérea,

ADOPTOU O PRESENTE REGULAMENTO:

Artigo 1.º

Objecto

O presente regulamento estabelece a lista comunitária de transportadoras aéreas que são objecto de uma proibição de operação na Comunidade, prevista no Capítulo II do Regulamento de base.

Artigo 2.º

Proibições de operação

1. São proibidas na Comunidade todas as operações das transportadoras aéreas mencionadas no Anexo A.

2. São impostas na Comunidade restrições operacionais às transportadoras aéreas mencionadas no Anexo B. As restrições operacionais consistem na proibição de utilização de uma aeronave específica ou de tipos específicos de aeronaves mencionados no Anexo B.

▼B

Artigo 3.º

Execução

Os Estados-Membros informarão a Comissão das medidas tomadas em conformidade com o n.º 1 do artigo 3.º do Regulamento de base para fazerem cumprir, no seu território, as proibições de operação constantes da lista comunitária no que respeita às transportadoras aéreas que são objecto dessas proibições.

Artigo 4.º

Entrada em vigor

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

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

▼M20

ANEXO A

LISTA DE TRANSPORTADORAS AÉREAS CUJAS OPERAÇÕES SÃO OBJETO DE UMA PROIBIÇÃO NA UE [1]

Nome da entidade jurídica da transportadora aérea, conforme consta do seu COA (e sua designação comercial, caso seja diferente)	Número do certificado de operador aéreo (COA) ou número da licença de exploração	Número ICAO que designa a companhia aérea	Estado do operador
BLUE WING AIRLINES	SRBWA-01/2002	BWI	Suriname
CONSORCIO VENEZOLANO DE INDUSTRIAS AERONAUTICAS Y SERVICIOS AEREOS, S.A. «dCONVIASA»	VCV-DB-10	VCV	República Bolivariana da Venezuela
MERIDIAN AIRWAYS LTD	COA 023	MAG	República do Gana
Todas as transportadoras aéreas certificadas pelas autoridades do Afeganistão responsáveis pela supervisão regulamentar, incluindo:			**República Islâmica do Afeganistão**
ARIANA AFGHAN AIRLINES	COA 009	AFG	República Islâmica do Afeganistão
KAM AIR	COA 001	KMF	República Islâmica do Afeganistão
PAMIR AIRLINES	Desconhecido	PIR	República Islâmica do Afeganistão
SAFI AIRWAYS	COA 181	SFW	República Islâmica do Afeganistão
Todas as transportadoras aéreas certificadas pelas autoridades de Angola responsáveis pela supervisão regulamentar, à exceção da TAAG – Angola Airlines, que consta do anexo B, incluindo:			**República de Angola**
AEROJET	AO 008-01/11	Desconhecido	República de Angola
AIR26	AO 003-01/11-DCD	DCD	República de Angola
Air Gicango	009	Desconhecido	República de Angola
AIR JET	AO 006-01/11-MBC	MBC	República de Angola
AIR NAVE	017	Desconhecido	República de Angola
ANGOLA AIR SERVICES	006	Desconhecido	República de Angola
Diexim	007	Desconhecido	República de Angola
FLY540	AO 004-01 FLYA	Desconhecido	República de Angola
GIRA GLOBO	008	GGL	República de Angola
HELIANG	010	Desconhecido	República de Angola
HELIMALONGO	AO 005-01/11	Desconhecido	República de Angola
MAVEWA	016	Desconhecido	República de Angola

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

▼M20

Nome da entidade jurídica da transportadora aérea, conforme consta do seu COA (e sua designação comercial, caso seja diferente)	Número do certificado de operador aéreo (COA) ou número da licença de exploração	Número ICAO que designa a companhia aérea	Estado do operador
SONAIR	AO 002-01/10-SOR	SOR	República de Angola
Todas as transportadoras aéreas certificadas pelas autoridades do Benim responsáveis pela supervisão regulamentar, incluindo:			**República do Benim**
AERO BENIN	PEA n.º 014/ /MDCTTTATP-PR/ /ANAC/DEA/SCS	AEB	República do Benim
AFRICA AIRWAYS	Desconhecido	AFF	República do Benim
ALAFIA JET	PEA n.º 014/ANAC/ /MDCTTTATP-PR/ /DEA/SCS	N/A	República do Benim
BENIN GOLF AIR	PEA n.º 012/MDCTTP--PR/ANAC/DEA/SCS.	BGL	República do Benim
BENIN LITTORAL AIRWAYS	PEA n.º 013/ /MDCTTTATP-PR/ /ANAC/DEA/SCS.	LTL	República do Benim
COTAIR	PEA n.º 015/ /MDCTTTATP-PR/ /ANAC/DEA/SCS.	COB	República do Benim
ROYAL AIR	PEA n.º 11/ANAC/ /MDCTTP-PR/DEA/SCS	BNR	República do Benim
TRANS AIR BENIN	PEA n.º 016/ /MDCTTTATP-PR/ /ANAC/DEA/SCS	TNB	República do Benim
Todas as transportadoras aéreas certificadas pelas autoridades da República do Congo responsáveis pela supervisão regulamentar, incluindo:			**República do Congo**
AERO SERVICE	RAC06-002	RSR	República do Congo
CANADIAN AIRWAYS CONGO	RAC06-012	Desconhecido	República do Congo
EMERAUDE	RAC06-008	Desconhecido	República do Congo
EQUAFLIGHT SERVICES	RAC06-003	EKA	República do Congo
EQUAJET	RAC06-007	Desconhecido	República do Congo
EQUATORIAL CONGO AIRLINES S.A.	RAC06-014	Desconhecido	República do Congo
MISTRAL AVIATION	RAC06-011	Desconhecido	República do Congo
TRANS AIR CONGO	RAC06-001	Desconhecido	República do Congo
Todas as transportadoras aéreas certificadas pelas autoridades da República Democrática do Congo (DRC) responsáveis pela supervisão regulamentar, incluindo:			**República Democrática do Congo (RDC)**
AFRICAN AIR SERVICE COMMUTER	104/CAB/MIN/TVC/ /2012	Desconhecido	República Democrática do Congo (RDC)
AIR FAST CONGO	409/CAB/MIN/TVC/ /0039/2010	Desconhecido	República Democrática do Congo (RDC)

▼**M20**

Nome da entidade jurídica da transportadora aérea, conforme consta do seu COA (e sua designação comercial, caso seja diferente)	Número do certificado de operador aéreo (COA) ou número da licença de exploração	Número ICAO que designa a companhia aérea	Estado do operador
AIR KASAI	409/CAB/MIN/TVC/ /0053/2010	Desconhecido	República Democrática do Congo (RDC)
AIR KATANGA	409/CAB/MIN/TVC/ /0056/2010	Desconhecido	República Democrática do Congo (RDC)
AIR TROPIQUES	409/CAB/MIN/TVC/ /00625/2010	Desconhecido	República Democrática do Congo (RDC)
BLUE AIRLINES	106/CAB/MIN/TVC/ /2012	BUL	República Democrática do Congo (RDC)
BRAVO AIR CONGO	409/CAB/MIN/TC/ /0090/2006	BRV	República Democrática do Congo (RDC)
BUSINESS AVIATION	409/CAB/MIN/TVC/ /048/09	ABB	República Democrática do Congo (RDC)
BUSY BEE CONGO	409/CAB/MIN/TVC/ /0064/2010	Desconhecido	República Democrática do Congo (RDC)
CETRACA AVIATION SERVICE	105/CAB/MIN/TVC/ /2012	CER	República Democrática do Congo (RDC)
CHC STELLAVIA	409/CAB/MIN/TC/ /0050/2006	Desconhecido	República Democrática do Congo (RDC)
CONGO EXPRESS	409/CAB/MIN/TVC/ /083/2009	EXY	República Democrática do Congo (RDC)
COMPAGNIE AFRICAINE D'AVIATION (CAA)	409/CAB/MIN/TVC/ /0050/2010	CAA	República Democrática do Congo (RDC)
DOREN AIR CONGO	102/CAB/MIN/TVC/ /2012	Desconhecido	República Democrática do Congo (RDC)
ENTREPRISE WORLD AIRWAYS (EWA)	409/CAB/MIN/TVC/ /003/08	EWS	República Democrática do Congo (RDC)
FilaIR	409/CAB/MIN/TVC/ /037/08	FIL	República Democrática do Congo (RDC)
FLY CONGO	409/CAB/MIN/TVC/ /0126/2012	Desconhecido	República Democrática do Congo (RDC)
GALAXY KAVATSI	409/CAB/MIN/TVC/ /027/08	Desconhecido	República Democrática do Congo (RDC)
GILEMBE AIR SOUTENANCE (GISAIR)	409/CAB/MIN/TVC/ /053/09	Desconhecido	República Democrática do Congo (RDC)
GOMA EXPRESS	409/CAB/MIN/TC/ /0051/2011	Desconhecido	República Democrática do Congo (RDC)
GOMAIR	409/CAB/MIN/TVC/ /011/2011	Desconhecido	República Democrática do Congo (RDC)
HEWA BORA AIRWAYS (HBA)	409/CAB/MIN/TVC/ /038/08	ALX	República Democrática do Congo (RDC)
International Trans Air Business (ITAB)	409/CAB/MIN/TVC/ /0065/2010	Desconhecido	República Democrática do Congo (RDC)
JET CONGO AIRWAYS	Desconhecido	Desconhecido	República Democrática do Congo (RDC)
KATANGA EXPRESS	409/CAB/MIN/TVC/ /0083/2010	Desconhecido	República Democrática do Congo (RDC)

▼M20

Nome da entidade jurídica da transportadora aérea, conforme consta do seu COA (e sua designação comercial, caso seja diferente)	Número do certificado de operador aéreo (COA) ou número da licença de exploração	Número ICAO que designa a companhia aérea	Estado do operador
KATANGA WINGS	409/CAB/MIN/TVC/ /0092/2011	Desconhecido	República Democrática do Congo (RDC)
KIN AVIA	409/CAB/MIN/TVC/ /0059/2010	Desconhecido	República Democrática do Congo (RDC)
KORONGO AIRLINES	409/CAB/MIN/TVC/ /001/2011	Desconhecido	República Democrática do Congo (RDC)
Lignes Aériennes Congolaises (LAC)	Assinatura ministerial (despacho n.º 78/205)	LCG	República Democrática do Congo (RDC)
MALU AVIATION	098/CAB/MIN/TVC/ /2012	Desconhecido	República Democrática do Congo (RDC)
MANGO AIRLINES	409/CAB/MIN/TVC/ /009/2011	Desconhecido	República Democrática do Congo (RDC)
MANGO AVIATION	409/CAB/MIN/TVC/ /034/08	Desconhecido	República Democrática do Congo (RDC)
SAFE AIR COMPANY	409/CAB/MIN/TVC/ /025/08	Desconhecido	República Democrática do Congo (RDC)
SERVICES AIR	103/CAB/MIN/TVC/ /2012	Desconhecido	República Democrática do Congo (RDC)
STELLAR AIRWAYS	AAC/DG/DTA/TM/787/ /2011	Desconhecido	República Democrática do Congo (RDC)
SWALA AVIATION	409/CAB/MIN/TVC/ /0084/2010	Desconhecido	República Democrática do Congo (RDC)
TMK AIR COMMUTER	409/CAB/MIN/TVC/ /044/09	Desconhecido	República Democrática do Congo (RDC)
TRACEP CONGO/TRACEP CONGO AVIATION	409/CAB/MIN/TVC/ /0085/2010	Desconhecido	República Democrática do Congo (RDC)
TRANS AIR CARGO SERVICES	409/CAB/MIN/TVC/ /073/2011	Desconhecido	República Democrática do Congo (RDC)
WILL AIRLIFT	409/CAB/MIN/TVC/ /0247/2011	Desconhecido	República Democrática do Congo (RDC)
WIMBI DIRA AIRWAYS	409/CAB/MIN/TVC/ /039/08	WDA	República Democrática do Congo (RDC)
ZAABU INTERNATIONAL	409/CAB/MIN/TVC/ /049/09	Desconhecido	República Democrática do Congo (RDC)
Todas as transportadoras aéreas certificadas pelas autoridades de Jibuti responsáveis pela supervisão regulamentar, incluindo:			**Jibuti**
DAALLO AIRLINES	Desconhecido	DAO	Jibuti
Todas as transportadoras aéreas certificadas pelas autoridades da Guiné Equatorial responsáveis pela supervisão regulamentar, incluindo:			**Guiné Equatorial**
CRONOS AIRLINES	2011/0004/MTTCT/ /DGAC/SOPS	Desconhecido	Guiné Equatorial
CEIBA INTERCONTINENTAL	2011/0001/MTTCT/ /DGAC/SOPS	CEL	Guiné Equatorial
Punto Azul	2012/0006/MTTCT/ /DGAC/SOPS	Desconhecido	Guiné Equatorial

▼M20

Nome da entidade jurídica da transportadora aérea, conforme consta do seu COA (e sua designação comercial, caso seja diferente)	Número do certificado de operador aéreo (COA) ou número da licença de exploração	Número ICAO que designa a companhia aérea	Estado do operador
TANGO AIRWAYS	Desconhecido	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 da Indonésia responsáveis pela supervisão regulamentar, com exceção da Garuda Indonesia, Airfast Indonesia, Mandala Airlines, Ekspres Transportasi Antarbenua, Indonesia Air Asia e Metro Batavia, incluindo:			**República da Indonésia**
AIR BORN INDONESIA	135-055	Desconhecido	República da Indonésia
AIR PACIFIC UTAMA	135-020	Desconhecido	República da Indonésia
ALFA TRANS DIRGANTATA	135-012	Desconhecido	República da Indonésia
ANGKASA SUPER SERVICES	135-050	Desconhecido	República da Indonésia
ASCO NUSA AIR	135-022	Desconhecido	República da Indonésia
ASI PUDJIASTUTI	135-028	Desconhecido	República da Indonésia
AVIASTAR MANDIRI	135-029	Desconhecido	República da Indonésia
CITILINK INDONESIA	121-046	Desconhecido	República da Indonésia
DABI AIR NUSANTARA	135-030	Desconhecido	República da Indonésia
DERAYA AIR TAXI	135-013	DRY	República da Indonésia
DERAZONA AIR SERVICE	135-010	DRZ	República da Indonésia
DIRGANTARA AIR SERVICE	135-014	DIR	República da Indonésia
EASTINDO	135-038	Desconhecido	República da Indonésia
Enggang Air Service	135-045'	Desconhecido	República da Indonésia
Ersa Eastern Aviation	135-047	Desconhecido	República da Indonésia
GATARI AIR SERVICE	135-018	GHS	República da Indonésia

▼M20

Nome da entidade jurídica da transportadora aérea, conforme consta do seu COA (e sua designação comercial, caso seja diferente)	Número do certificado de operador aéreo (COA) ou número da licença de exploração	Número ICAO que designa a companhia aérea	Estado do operador
HEAVY LIFT	135-042	Desconhecido	República da Indonésia
INDONESIA AIR TRANSPORT	121-034	IDA	República da Indonésia
INTAN ANGKASA AIR SERVICE	135-019	Desconhecido	República da Indonésia
JAYAWIJAYA DIRGANTARA	121-044	Desconhecido	República da Indonésia
JOHNLIN AIR TRANSPORT	135-043	Desconhecido	República da Indonésia
KAL STAR	121-037	KLS	República da Indonésia
KARTIKA AIRLINES	121-003	KAE	República da Indonésia
KURA-KURA AVIATION	135-016	KUR	República da Indonésia
LION MENTARI AIRLINES	121-010	LNI	República da Indonésia
MANUNGGAL AIR SERVICE	121-020	Desconhecido	República da Indonésia
Matthew Air Nusantara	135-048	Desconhecido	República da Indonésia
MERPATI NUSANTARA AIRLINES	121-002	MNA	República da Indonésia
MIMIKA AIR	135-007	Desconhecido	República da Indonésia
NATIONAL UTILITY HELICOPTER	135-011	Desconhecido	República da Indonésia
NUSANTARA AIR CHARTER	121-022	Desconhecido	República da Indonésia
NUSANTARA BUANA AIR	135-041	Desconhecido	República da Indonésia
PACIFIC ROYALE AIRWAYS	121-045	Desconhecido	República da Indonésia
PEGASUS AIR SERVICES	135-036	Desconhecido	República da Indonésia
PELITA AIR SERVICE	121-008	PAS	República da Indonésia
PENERBANGAN ANGKASA SEMESTA	135-026	Desconhecido	República da Indonésia
PURA WISATA BARUNA	135-025	Desconhecido	República da Indonésia
RIAU AIRLINES	121-016	RIU	República da Indonésia
SAYAP GARUDA INDAH	135-004	Desconhecido	República da Indonésia

▼M20

Nome da entidade jurídica da transportadora aérea, conforme consta do seu COA (e sua designação comercial, caso seja diferente)	Número do certificado de operador aéreo (COA) ou número da licença de exploração	Número ICAO que designa a companhia aérea	Estado do operador
SKY AVIATION	135-044	Desconhecido	República da Indonésia
SMAC	135-015	SMC	República da Indonésia
SRIWIJAYA AIR	121-035	SJY	República da Indonésia
SURVEI UDARA PENAS	135-006	Desconhecido	República da Indonésia
SURYA AIR	135-046	Desconhecido	República da Indonésia
TransNusa Aviation Mandiri	121-048	Desconhecido	República da Indonésia
TRANSWISATA PRIMA AVIATION	135-021	Desconhecido	República da Indonésia
TRAVEL EXPRESS AVIATION SERVICE	121-038	XAR	República da Indonésia
TRAVIRA UTAMA	135-009	Desconhecido	República da Indonésia
TRI MG INTRA ASIA AIRLINES	121-018	TMG	República da Indonésia
TRIGANA AIR SERVICE	121-006	TGN	República da Indonésia
UNINDO	135-040	Desconhecido	República da Indonésia
WING ABADI AIRLINES	121-012	WON	República da Indonésia
Todas as transportadoras aéreas certificadas pelas autoridades do Cazaquistão responsáveis pela supervisão regulamentar, à exceção da Air Astana, incluindo:			**República do Cazaquistão**
AIR ALMATY	AK-0453-11	LMY	República do Cazaquistão
AIR TRUST AIRCOMPANY	AK-0455-12	RTR	República do Cazaquistão
ASIA CONTINENTAL Airlines	AK-0317-12	CID	República do Cazaquistão
ATMA AIRLINES	AK-0437-10	AMA	República do Cazaquistão
AVIA-JAYNAR/avia-zhaynar	AK-067-12	SAP	República do Cazaquistão
BEYBARS AIRCOMPANY	AK-0442-11	BBS	República do Cazaquistão
BEK AIR	AK-0463-12	BEK	República do Cazaquistão
BURUNDAYAVIA AIRLINES	AK-0456-12	BRY	República do Cazaquistão
COMLUX-KZ	AK-0449-11	KAZ	República do Cazaquistão

▼**M20**

Nome da entidade jurídica da transportadora aérea, conforme consta do seu COA (e sua designação comercial, caso seja diferente)	Número do certificado de operador aéreo (COA) ou número da licença de exploração	Número ICAO que designa a companhia aérea	Estado do operador
DETA AIR	AK-0458-12	DET	República do Cazaquistão
EAST WING	AK-0465-12	EWZ	República do Cazaquistão
LUK AERO (FORMER EASTERN EXPRESS)	AK-0464-12	LIS	República do Cazaquistão
EURO-ASIA AIR	AK-0441-11	EAK	República do Cazaquistão
EURO-ASIA AIR INTERNATIONAL	AK-0445-11	KZE	República do Cazaquistão
FLY JET KZ	AK-0446-11	FJK	República do Cazaquistão
INVESTAVIA	AK-0447-11	TLG	República do Cazaquistão
IRTYSH AIR	AK-0439-11	MZA	República do Cazaquistão
JET AIRLINES	AK-0459-12	SOZ	República do Cazaquistão
JET ONE	AK-0468-12	JKZ	República do Cazaquistão
KAZAIR JET	AK-0442-11	KEJ	República do Cazaquistão
KAZAIRTRANS AIRLINE	AK-0466-12	KUY	República do Cazaquistão
KAZAVIASPAS	AK-0452-11	KZS	República do Cazaquistão
MEGA Airlines	AK-0462-12	MGK	República do Cazaquistão
Prime aviation	AK-0448-11	PKZ	República do Cazaquistão
SAMAL AIR	AK-0454-12	SAV	República do Cazaquistão
SEMEYAVIA	AK-450-11	SMK	República do Cazaquistão
SCAT	AK-0460-12	VSV	República do Cazaquistão
ZHETYSU AIRCOMPANY	AK-0438-11	JTU	República do Cazaquistão
Todas as transportadoras aéreas certificadas pelas autoridades da República do Quirguistão responsáveis pela supervisão regulamentar, incluindo:			**República do Quirguistão**
AIR MANAS	17	MBB	República do Quirguistão
Avia Traffic Company	23	AVJ	República do Quirguistão
CENTRAL ASIAN AVIATION SERVICES (CAAS)	13	CBK	República do Quirguistão

▼M20

Nome da entidade jurídica da transportadora aérea, conforme consta do seu COA (e sua designação comercial, caso seja diferente)	Número do certificado de operador aéreo (COA) ou número da licença de exploração	Número ICAO que designa a companhia aérea	Estado do operador
Click Airways	11	CGK	República do Quirguistão
STATE AVIATION ENTERPRISE UNDER THE MINISTRY OF EMERGENCY SITUATIONS (SAEMES)	20	DAM	República do Quirguistão
AIR BISHKEK (FORMERLY EASTOK AVIA)	15	EEA	República do Quirguistão
KYRGYZ TRANS AVIA	31	KTC	República do Quirguistão
Kyrgyzstan	03	LYN	República do Quirguistão
MANAS AIRWAYS	42	BAM	República do Quirguistão
S GROUP AVIATION	6	SGL	República do Quirguistão
SKY KG AIRLINES	41	KGK	República do Quirguistão
Sky Way air	39	SAB	República do Quirguistão
SUPREME AVIATION	40	SGK	República do Quirguistão
VALOR AIR	07	VAC	República do Quirguistão
Todas as transportadoras aéreas certificadas pelas autoridades da Libéria responsáveis pela supervisão regulamentar			**Libéria**
Todas as transportadoras aéreas certificadas pelas autoridades da República do Gabão responsáveis pela supervisão regulamentar, à exceção da Gabon Airlines, da Afrijet e da SN2AG, que constam do anexo B, incluindo:			**República do Gabão**
AFRIC AVIATION	010/MTAC/ANAC-G/ /DSA	Desconhecido	República do Gabão
AIR SERVICES SA	004/MTAC/ANAC-G/ /DSA	RVS	República do Gabão
AIR TOURIST (ALLEGIANCE)	007/MTAC/ANAC-G/ /DSA	LGE	República do Gabão
NATIONALE ET REGIONALE TRANSPORT (NATIONALE)	008/MTAC/ANAC-G/ /DSA	NRG	República do Gabão
SCD AVIATION	005/MTAC/ANAC-G/ /DSA	SCY	República do Gabão
SKY GABON	009/MTAC/ANAC-G/ /DSA	SKG	República do Gabão
SOLENTA AVIATION GABON	006/MTAC/ANAC-G/ /DSA	Desconhecido	República do Gabão

▼M20

Nome da entidade jurídica da transportadora aérea, conforme consta do seu COA (e sua designação comercial, caso seja diferente)	Número do certificado de operador aéreo (COA) ou número da licença de exploração	Número ICAO que designa a companhia aérea	Estado do operador
Todas as transportadoras aéreas certificadas pelas autoridades da República de Moçambique responsáveis pela supervisão regulamentar, incluindo:			**República de Moçambique**
Aero-Serviços sarl	MOZ-08	Desconhecido	República de Moçambique
Aerovisão de Moçambique	Desconhecido	Desconhecido	República de Moçambique
CFA Mozambique	MOZ-10	Desconhecido	República de Moçambique
CFM-Transportes e trabalho aéreo sA	MOZ-07	Desconhecido	República de Moçambique
Emílio Air Charter lda	MOZ-05	Desconhecido	República de Moçambique
ETA Air Charter LDA	MOZ-04	Desconhecido	República de Moçambique
Helicópteros Capital	MOZ-11	Desconhecido	República de Moçambique
KAYA AIRLINES	MOZ-09	Desconhecido	República de Moçambique
Mozambique Airlines (linhas aéreas de moçambique)	MOZ-01	LAM	República de Moçambique
Mozambique Express/MEX	MOZ-02	MXE	República de Moçambique
Unique Air Charter	MOZ-13	Desconhecido	República de Moçambique
Safari Air	MOZ-12	Desconhecido	República de Moçambique
VR Cropsprayers lda	MOZ-06	Desconhecido	República de Moçambique
Todas as transportadoras aéreas certificadas pelas autoridades das Filipinas responsáveis pela supervisão regulamentar, incluindo:			**República das Filipinas**
AEROEQUIPEMENT AVIATION	Desconhecido	Desconhecido	República das Filipinas
AEROMAJESTIC	Desconhecido	Desconhecido	República das Filipinas
Aerowurks Aerial SprAying Services	2010030	Desconhecido	República das Filipinas
AIR ASIA PHILIPPINES	Desconhecido	Desconhecido	República das Filipinas
AIRGURUS	Desconhecido	Desconhecido	República das Filipinas
Air Philippines Corporation	2009006	GAP	República das Filipinas
AIR WOLF AVIATION INC.	200911	Desconhecido	República das Filipinas

▼M20

Nome da entidade jurídica da transportadora aérea, conforme consta do seu COA (e sua designação comercial, caso seja diferente)	Número do certificado de operador aéreo (COA) ou número da licença de exploração	Número ICAO que designa a companhia aérea	Estado do operador
Airtrack Agricultural Corporation	2010027	Desconhecido	República das Filipinas
Asia Aircraft Overseas Philippines Inc.	4AN9800036	Desconhecido	República das Filipinas
Aviation Technology Innovators, Inc.	4AN2007005	Desconhecido	República das Filipinas
AVIATOUR'S FLY'N INC.	200910	Desconhecido	República das Filipinas
AYALA aviation corp.	4AN9900003	Desconhecido	República das Filipinas
Beacon	Desconhecido	Desconhecido	República das Filipinas
BENDICE transport management inc.	4AN2008006	Desconhecido	República das Filipinas
Canadian helicopters philippines inc.	4AN9800025	Desconhecido	República das Filipinas
Cebu Pacific Air	2009002	CEB	República das Filipinas
CERTEZA INFOSYSTEMS CORP.	2011040	Desconhecido	República das Filipinas
Chemtrad Aviation Corporation	2009018	Desconhecido	República das Filipinas
CM aero SERVICES	20110401	Desconhecido	República das Filipinas
Corporate Air	Desconhecido	Desconhecido	República das Filipinas
Cyclone airways	4AN9900008	Desconhecido	República das Filipinas
Far East Aviation Services	2009013	Desconhecido	República das Filipinas
F.F. Cruz and Company, Inc.	2009017	Desconhecido	República das Filipinas
Huma Corporation	2009014	Desconhecido	República das Filipinas
Inaec Aviation Corp.	4AN2002004	Desconhecido	República das Filipinas
INTERISLAND AIRLINES	2010023	Desconhecido	República das Filipinas
Island Aviation	2009009	SOY	República das Filipinas
Island HELICOPTER SERVICES	2011043	SOY	República das Filipinas
ISLAND TRANSVOYAGER	2010022	Desconhecido	República das Filipinas
Lion Air, Incorporated	2009019	Desconhecido	República das Filipinas

▼M20

Nome da entidade jurídica da transportadora aérea, conforme consta do seu COA (e sua designação comercial, caso seja diferente)	Número do certificado de operador aéreo (COA) ou número da licença de exploração	Número ICAO que designa a companhia aérea	Estado do operador
Macro asia air taxi services	2010029	Desconhecido	República das Filipinas
MID-SEA EXPRESS		Desconhecido	República das Filipinas
Mindanao Rainbow Agricultural Development Services	2009016	Desconhecido	República das Filipinas
MISIBIS AVIATION & DEVELOPMENT CORP	2010020	Desconhecido	República das Filipinas
NORTHSKY AIR INC.	2011042	Desconhecido	República das Filipinas
Omni aviation corp.	2010033	Desconhecido	República das Filipinas
Pacific East Asia Cargo Airlines, Inc.	4AS9800006	PEC	República das Filipinas
Pacific Airways Corporation	4AN9700007	Desconhecido	República das Filipinas
Pacific Alliance Corporation	4AN2006001	Desconhecido	República das Filipinas
Philippine Airlines	2009001	PAL	República das Filipinas
Philippine Agricultural aviation corp.	4AN9800015	Desconhecido	República das Filipinas
Royal air charter services Inc.	2010024	Desconhecido	República das Filipinas
Royal Star Aviation, Inc.	2010021	Desconhecido	República das Filipinas
SKYJET	Desconhecido	Desconhecido	República das Filipinas
SOUTH EAST ASIA AIRLINE INC. (SEAIR)	2009 004	Desconhecido	República das Filipinas
SOUTHERN AIR FLIGHT SERVICES	2011045	Desconhecido	República das Filipinas
Southstar aviation company, inc.	4AN9800037	Desconhecido	República das Filipinas
SOUTHWEST AIR CORPORATION	Desconhecido	Desconhecido	República das Filipinas
Spirit of Manila Airlines Corporation	2009008	MNP	República das Filipinas
Subic international air charter	4AN9900010	Desconhecido	República das Filipinas
Subic seaplane, inc.	4AN2000002	Desconhecido	República das Filipinas
Topflite airways, inc.	4AN9900012	Desconhecido	República das Filipinas
Transglobal Airways Corporation	2009007	TCU	República das Filipinas

▼M20

Nome da entidade jurídica da transportadora aérea, conforme consta do seu COA (e sua designação comercial, caso seja diferente)	Número do certificado de operador aéreo (COA) ou número da licença de exploração	Número ICAO que designa a companhia aérea	Estado do operador
World aviation, corp.	Desconhecido	Desconhecido	República das Filipinas
WcC Aviation Company	2009015	Desconhecido	República das Filipinas
YOkota aviation, inc.	Desconhecido	Desconhecido	República das Filipinas
ZenitH Air, Inc.	2009012	Desconhecido	República das Filipinas
Zest Airways Incorporated	2009003	RIT	República das Filipinas
Todas as transportadoras aéreas certificadas pelas autoridades de São Tomé e Príncipe responsáveis pela supervisão regulamentar, incluindo:			**São Tomé e Príncipe**
AFRICA CONNECTION	10/AOC/2008	Desconhecido	São Tomé e Príncipe
BRITISH GULF INTERNATIONAL COMPANY LTD	01/AOC/2007	BGI	São Tomé e Príncipe
EXECUTIVE JET SERVICES	03/AOC/2006	EJZ	São Tomé e Príncipe
GLOBAL AVIATION OPERATION	04/AOC/2006	Desconhecido	São Tomé e Príncipe
GOLIAF AIR	05/AOC/2001	GLE	São Tomé e Príncipe
ISLAND OIL EXPLORATION	01/AOC/2008	Desconhecido	São Tomé e Príncipe
STP AIRWAYS	03/AOC/2006	STP	São Tomé e Príncipe
TRANSAFRIK INTERNATIONAL LTD	02/AOC/2002	TFK	São Tomé e Príncipe
TRANSCARG	01/AOC/2009	Desconhecido	São Tomé e Príncipe
TRANSLIZ AVIATION (TMS)	02/AOC/2007	TMS	São Tomé e Príncipe
Todas as transportadoras aéreas certificadas pelas autoridades da Serra Leoa responsáveis pela supervisão regulamentar, incluindo:			**Serra Leoa**
AIR RUM, Ltd	Desconhecido	RUM	Serra Leoa
DESTINY AIR SERVICES, Ltd	Desconhecido	DTY	Serra Leoa
HEAVYLIFT CARGO	Desconhecido	Desconhecido	Serra Leoa
ORANGE AIR SIERRA LEONE LTD	Desconhecido	ORJ	Serra Leoa
PARAMOUNT AIRLINES, Ltd	Desconhecido	PRR	Serra Leoa
SEVEN FOUR EIGHT AIR SERVICES LTD	Desconhecido	SVT	Serra Leoa
TEEBAH AIRWAYS	Desconhecido	Desconhecido	Serra Leoa
Todas as transportadoras aéreas certificadas pelas autoridades do Sudão responsáveis pela supervisão regulamentar, incluindo:			**República do Sudão**
ALFA AIRLINES	054	AAJ	República do Sudão
ALMAJAL AVIATION SERVICE	015	MGG	República do Sudão

▼M20

Nome da entidade jurídica da transportadora aérea, conforme consta do seu COA (e sua designação comercial, caso seja diferente)	Número do certificado de operador aéreo (COA) ou número da licença de exploração	Número ICAO que designa a companhia aérea	Estado do operador
ALMAJARA AVIATION	Desconhecido	MJA	República do Sudão
ATTICO AIRLINES (TRANS ATTICO)	023	ETC	República do Sudão
AZZA TRANSPORT COMPANY	012	AZZ	República do Sudão
BADER AIRLINES	035	BDR	República do Sudão
FOURTY EIGHT AVIATION	054	WHB	República do Sudão
GREEN FLAG AVIATION	017	Desconhecido	República do Sudão
MARSLAND COMPANY	040	MSL	República do Sudão
NOVA AIRLINES	001	NOV	República do Sudão
Sudan Airways	Desconhecido	SUD	República do Sudão
SUDANESE STATES AVIATION COMPANY	010	SNV	República do Sudão
SUN AIR COMPANY	051	SNR	República do Sudão
TARCO AIRLINES	056	Desconhecido	República do Sudão
Todas as transportadoras aéreas certificadas pelas autoridades da Suazilândia responsáveis pela supervisão regulamentar, incluindo:			**Suazilândia**
SWAZILAND AIRLINK	Desconhecido	SZL	Suazilândia
Todas as transportadoras aéreas certificadas pelas autoridades da Zâmbia responsáveis pela supervisão regulamentar, incluindo:			**Zâmbia**
ZAMBEZI AIRLINES	Z/AOC/001/2009	ZMA	Zâmbia

▼M20

ANEXO B

LISTA DAS TRANSPORTADORAS AÉREAS CUJAS OPERAÇÕES SÃO OBJETO DE RESTRIÇÕES NA UE [1]

Nome da entidade jurídica da transportadora aérea, conforme consta do seu COA (e sua designação comercial, caso seja diferente)	Número do certificado de operador aéreo (COA)	Número ICAO que designa a companhia aérea	Estado do operador	Tipo de aeronave objeto de restrições	Matrícula(s) e, quando disponível, número(s) de série da construção	Estado de matrícula
AIR KORYO	GAC-AOC/ /KOR-01	KOR	RPDC	Toda a frota, à exceção de 2 aeronaves de tipo TU-204	Toda a frota, à exceção de P-632 e P-633	RPDC
AFRIJET [1]	002/MTAC/ /ANAC-G/ /DSA	ABS	República do Gabão	Toda a frota, à exceção de 2 aeronaves de tipo Falcon 50 e de 2 aeronaves de tipo Falcon 900	Toda a frota, à exceção de TR-LGV; TR--LGY; TR-AFJ e TR--AFR	República do Gabão
AIR ASTANA [2]	AK-0443-11	KZR	Cazaquistão	Toda a frota, à exceção das aeronaves dos tipos B-767, B-757, A319/320/321 e Fokker 50	Toda a frota, à exceção das aeronaves dos tipos B-767, B-757, A319/320/321 e Fokker 50, conforme mencionado no COA	Aruba (Reino dos Países Baixos)
AIRLIFT INTERNATIONAL (GH) LtD	COA 017	ALE	República do Gana	Toda a frota, à exceção de 2 aeronaves de tipo DC8-63F	Toda a frota, à exceção de 9G-TOP e 9G-RAC	República do Gana
AIR MADAGASCAR	5R-M01/ /2009	MDG	Madagáscar	Toda a frota, à exceção de 2 aeronaves de tipo Boeing B-737-300, 2 aeronaves de tipo ATR 72-500, 1 aeronave de tipo ATR 42-500, 1 aeronave de tipo ATR 42-320 e 3 aeronaves de tipo DHC 6-300	Toda a frota, à exceção de 5R-MFH, 5R--MFI, 5R-MJE, 5R--MJF, 5R-MJG, 5R--MVT, 5R-MGC, 5R--MGD e 5R-MGF	República de Madagáscar
Air Service Comores	06-819/ TA-15/ /DGACM	KMD	Comores	Toda a frota, à exceção de LET 410 UVP	Toda a frota, à exceção de D6-CAM (851336)	Comores

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

▼M20

Nome da entidade jurídica da transportadora aérea, conforme consta do seu COA (e sua designação comercial, caso seja diferente)	Número do certificado de operador aéreo (COA)	Número ICAO que designa a companhia aérea	Estado do operador	Tipo de aeronave objeto de restrições	Matrícula(s) e, quando disponível, número(s) de série da construção	Estado de matrícula
GABON AIRLINES ([3])	001/MTAC/ /ANAC	GBK	República do Gabão	Toda a frota, à exceção de 1 aeronave de tipo Boeing B-767-200	Toda a frota, à exceção de TR-LHP	República do Gabão
IRAN AIR ([4])	FS100	IRA	República Islâmica do Irão	Toda a frota, à exceção de 14 aeronaves de tipo A--300; 8 aeronaves de tipo A-310 e 1 aeronave de tipo B-737	Toda a frota, à exceção de PE-IBA PE-IBB EP-IBC EP-IBD EP-IBG EP-IBH EP-IBI EP-IBJ EP-IBM EP-IBN EP-IBO EP-IBS EP-IBT EP-IBV EP-IBX EP-IBZ EP-ICE EP-ICF EP-IBK EP-IBL EP-IBP EP-IBQ e EP-AGA	República Islâmica do Irão
NOUVELLE AIR AFFAIRES GABON (SN2AG)	003/MTAC/ /ANAC-G/ /DSA	NVS	República do Gabão	Toda a frota, à exceção de 1 aeronave de tipo Challenger CL-601 e 1 aeronave de tipo HS-125-800	Toda a frota, à exceção de TR-AAG e ZS-AFG	República do Gabão; República da África do Sul
TAAG ANGOLA AIRLINES	001	DTA	República de Angola	Toda a frota, à exceção de 5 aeronaves de tipo Boeing B-777 e 4 aeronaves de tipo Boeing B-737-700	Toda a frota, à exceção de D2-TED, D2--TEE, D2-TEF, D2--TEG, D2-TEH, D2--TBF, D2-TBG, D2--TBH e D2-TBJ	República de Angola

([1]) A Afrijet apenas está autorizada a utilizar as aeronaves especificamente mencionadas para as suas operações correntes na União Europeia.
([2]) A Air Astana apenas está autorizada a utilizar os tipos de aeronaves especificamente mencionados para as suas operações correntes na União Europeia, desde que 1) essas aeronaves estejam matriculadas em Aruba e 2) todas as alterações do seu COA sejam comunicadas em tempo útil à Comissão e ao Eurocontrol.
([3]) A Gabon Airlines apenas está autorizada a utilizar as aeronaves especificamente mencionadas para as suas operações correntes na União Europeia.
([4]) A Iran Air está autorizada a efetuar operações com destino à União Europeia utilizando as aeronaves especificamente mencionadas, nas condições enumeradas no considerando 69 do Regulamento (UE) n.º 590/2010, JO L 170 de 6.7.2010, p. 15.