2024/3137

16.12.2024

REGULAMENTO DE EXECUÇÃO (UE) 2024/3137 DA COMISSÃO

de 13 de dezembro de 2024

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

(Texto relevante para efeitos do EEE)

A COMISSÃO EUROPEIA,

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

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

Considerando o seguinte:

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

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

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

(4) A Comissão concedeu às transportadoras aéreas em causa a possibilidade de consultarem todos os documentos relevantes comunicados pelos Estados-Membros, de apresentarem as suas observações por escrito e de fazerem uma exposição oral à Comissão e ao Comité da Segurança Aérea da UE.

(5) No âmbito do Regulamento (CE) n.º 2111/2005 e do Regulamento Delegado da Comissão (UE) 2023/660 ([3]), a Comissão informou o Comité da Segurança Aérea da UE sobre as consultas em curso com as autoridades competentes e as transportadoras aéreas da Arménia, Iraque, Quirguistão, Paquistão, Suriname e Tanzânia. A Comissão informou igualmente o Comité da Segurança Aérea da UE sobre a situação da segurança da aviação no Congo Brazzaville, no Egito, no Quénia, na Líbia, no Mali, no Nepal e na Serra Leoa.

([1]) JO L 344 de 27.12.2005, p. 15, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2005/2111/oj.

([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, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2006/474/oj).

([3]) Regulamento Delegado (UE) 2023/660 da Comissão, de 2 de dezembro de 2022, que estabelece regras pormenorizadas para a lista de transportadoras aéreas objeto de uma proibição de operação ou sujeitas a restrições operacionais na União, referida no capítulo II do Regulamento (CE) n.º 2111/2005 do Parlamento Europeu e do Conselho, e que revoga o Regulamento (CE) n.º 473/2006 da Comissão que estabelece regras de execução para a lista comunitária de transportadoras aéreas que são objeto de uma proibição de operação na Comunidade, referida no capítulo II do Regulamento (CE) n.º 2111/2005 do Parlamento Europeu e do Conselho (JO L 83 de 22.3.2023, p. 47, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_del/2023/660/oj).

(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]).

(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 nos termos do Regulamento (CE) n.º 474/2006. A Agência prestou igualmente informações sobre os planos e os pedidos de reforço de assistência técnica e de cooperação com o objetivo de melhorar a capacidade administrativa e técnica das autoridades da aviação civil em países terceiros, para os ajudar a assegurar o cumprimento 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, pelos Estados-Membros e pela Agência, agindo na qualidade de autoridade competente, tomaram determinadas medidas corretivas e coercivas, medidas essas que notificaram à Comissão e ao Comité da Segurança Aérea da UE.

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

Transportadoras aéreas da Arménia

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

(13) Durante o primeiro trimestre de 2024, a OACI realizou uma visita no âmbito do Programa Universal de Auditoria da Supervisão da Segurança («PUASS») ao Comité da Aviação Civil da Arménia («CAC»), tendo identificado uma deficiência de segurança grave no domínio da certificação das transportadoras aéreas. A auditoria revelou que o processo de certificação das transportadoras aéreas arménias se baseava em requisitos desatualizados e carecia de uma abordagem estruturada e sistemática para a emissão de certificados de operador aéreo («COA»).

([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), ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2014/452/oj).

([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, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2012/965/oj).

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

(14) Além disso, a auditoria revelou desafios dignos de nota na capacidade da Arménia para assegurar uma supervisão da segurança da aviação eficaz, com uma redução significativa da sua pontuação de aplicação efetiva e vulnerabilidades críticas em áreas como a resolução de problemas de segurança e as obrigações de vigilância.

(15) No que diz respeito às deficiências de segurança graves no domínio da certificação das transportadoras aéreas, foi lançada, em abril de 2024, uma iniciativa de apoio específica com o objetivo de resolver rapidamente esta situação. Até agosto de 2024, a situação tinha sido resolvida, embora sejam necessários esforços adicionais para resolver outros problemas de supervisão da segurança identificados durante a auditoria PUASS, para as quais o CAC elaborou um plano de medidas corretivas.

(16) Em 13 de novembro de 2024, no âmbito das atividades de monitorização contínua da Comissão, realizou-se uma reunião técnica em que participaram a Comissão, a Agência, os Estados-Membros e o CAC. Durante a reunião, foram examinados os recentes desenvolvimentos e progressos realizados no reforço do sistema de supervisão da segurança do CAC, incluindo informações atualizadas sobre as melhorias regulamentares e operacionais.

(17) Note-se que a Arménia realizou progressos na atualização da sua regulamentação em matéria de segurança da aviação e das suas capacidades de supervisão, em resposta às observações da visita de avaliação *in loco* da União realizada em 2020. Estes progressos incluem a contratação e a formação de pessoal, a revisão da regulamentação e dos procedimentos de execução conexos, a realização de atividades de supervisão e a adoção de medidas de execução, como a imobilização de aeronaves não seguras e o reforço da conformidade por parte das transportadoras aéreas.

(18) Apesar destes esforços, a reunião técnica de 13 de novembro de 2024 concluiu que ainda não existem elementos de prova suficientes que justifiquem a flexibilização das restrições operacionais impostas às transportadoras aéreas certificadas na Arménia pelo Regulamento de Execução (UE) 2020/736. São necessárias avaliações complementares dos elementos de prova que apoiam as medidas adotadas pelo CAC para determinar as próximas etapas adequadas a tomar, incluindo a hipótese de realização de uma nova visita de avaliação *in loco* da União à Arménia em 2025.

(19) 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 certificadas no Arménia.

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

Transportadoras aéreas do Iraque

(21) Em dezembro de 2015 e em novembro de 2023, as transportadoras aéreas *Iraqi Airways* e *Fly Baghdad* foram incluídas no anexo A do Regulamento (CE) n.º 474/2006 pelo Regulamento de Execução (UE) 2015/2322 da Comissão ([7]) e pelo Regulamento de Execução (UE) 2023/2691 da Comissão ([8]), respetivamente.

(22) Em 22 de outubro de 2024, no âmbito das atividades de monitorização contínua da situação global da segurança no Iraque pela Comissão, incluindo a capacidade de supervisão da segurança e as capacidades da Autoridade da Aviação Civil do Iraque («ICAA»), realizou-se uma reunião técnica em que participaram a Comissão, a Agência, os Estados-Membros e a ICAA. Na reunião, a ICAA apresentou informações atualizadas sobre os seus esforços para melhorar o seu quadro legislativo e regulamentar, bem como sobre o seu desempenho em matéria de supervisão.

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

([8]) Regulamento de Execução (UE) 2023/2691 da Comissão, de 29 de novembro de 2023, 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 (JO L, 2023/2691, 30.11.2023, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2023/2691/oj).

(23) Durante a reunião, a ICAA referiu que, em julho de 2024, tinha contratado uma equipa de consultoria para apoiar o desenvolvimento da sua regulamentação e reforçar as suas capacidades de supervisão. Registaram-se progressos na execução das recomendações dos projetos de assistência técnica levados a cabo pela Agência em 2017 e 2023, em especial no alinhamento das operações de voo e dos procedimentos de licenciamento do pessoal com os Regulamentos (UE) n.º 965/2012 e (UE) n.º 1178/2011 ([9]) da Comissão.

(24) A ICAA informou a Comissão das alterações introduzidas na Lei relativa à aviação civil iraquiana, que se encontra atualmente em fase final de aprovação. A ICAA realizou igualmente progressos na resolução das lacunas em termos de recursos através do recrutamento de quatro inspetores de operações de voo e de um inspetor de segurança da cabina, estando em curso esforços para contratar dois inspetores de aeronavegabilidade adicionais. Além disso, deu início ao desenvolvimento do Programa de Estatal de Segurança do Iraque («SSP») e está a atualizar os procedimentos de regulamentação e a formação dos inspetores em domínios como a gestão das mercadorias perigosas e dos riscos de fadiga. No entanto, a realização destas atualizações continua incompleta.

(25) Apesar de se reconhecer estes esforços, a ICAA continua a enfrentar desafios, incluindo a enorme escassez de pessoal qualificado para a inspeção de helicópteros e da aeronavegabilidade. Para resolver este problema, a ICAA iniciou um programa de formação de cinco anos para 14 engenheiros aeronáuticos juniores recentemente recrutados, destinada a qualificá-los como inspetores da aeronavegabilidade e a reduzir a dependência de peritos internacionais.

(26) A Comissão solicitou à ICAA que confirmasse uma data para a visita de avaliação *in loco* da União, inicialmente prevista para o primeiro trimestre de 2024, mas adiada a pedido da ICAA para o quarto trimestre de 2024. Em resposta, a ICAA propôs um novo adiamento da visita para o segundo ou terceiro trimestres de 2025, com preferência para setembro de 2025, em função dos progressos alcançados entretanto.

(27) 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.

(28) 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, em conformidade com o Regulamento (UE) n.º 965/2012.

(29) A Comissão deverá tomar outras medidas, na medida do necessário, em conformidade com o Regulamento (CE) n.º 2111/2005, caso surjam informações de segurança pertinentes que indiciem riscos de segurança iminente decorrentes do incumprimento das normas de segurança internacionais pertinentes.

Transportadoras aéreas do Quirguistão

(30) Em outubro de 2006, as transportadoras aéreas certificadas no Quirguistão foram incluídas no anexo A do Regulamento (CE) n.º 474/2006, pelo Regulamento (CE) n.º 1543/2006 da Comissão ([10]).

(31) Em 16 de julho de 2024, no âmbito das suas atividades de monitorização contínua, a Comissão realizou uma reunião técnica com representantes da Agência da Aviação Civil estatal sob a égide do Conselho de Ministros da República Quirguiz («SCAA»).

(32) Durante essa reunião, a SCAA forneceu informações atualizadas sobre os seus esforços para corrigir as deficiências de segurança que levaram à inclusão das transportadoras aéreas certificadas no Quirguistão no anexo A do Regulamento (CE) n.º 474/2006, bem como sobre outras medidas tomadas para melhorar a capacidade e as competências de supervisão da segurança da SCAA.

([9]) Regulamento (UE) n.º 1178/2011 da Comissão, de 3 de novembro de 2011, que estabelece os requisitos técnicos e os procedimentos administrativos para as tripulações da aviação civil, em conformidade com o Regulamento (CE) n.º 216/2008 do Parlamento Europeu e do Conselho (JO L 311 de 25.11.2011, p. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2011/1178/oj).

([10]) 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 das transportadoras aéreas comunitárias 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, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2006/1543/oj).

(33) Nessa ocasião, a Comissão apresentou à SCAA os resultados da avaliação realizada com base nas informações e documentação fornecidas pela SCAA no início de 2024. A avaliação abrangeu domínios como os programas de formação, os processos de supervisão, o sistema de comunicação de ocorrências, os procedimentos de licenciamento e a eficácia operacional global.

(34) A avaliação da Comissão revelou várias falhas nos programas de formação da SCAA para o seu pessoal. O programa de formação dos inspetores, embora contenha os elementos necessários relacionados com as suas funções, carecia de pormenores de execução e calendarização claros, nomeadamente em matéria de inclusão de formação em contexto real de trabalho necessária para os recém-chegados.

(35) A Comissão fez notar que o número de inspetores se afigurava insuficiente para assegurar uma supervisão eficaz do setor da aviação do Quirguistão. A escassez de pessoal de apoio administrativo exerce uma pressão adicional sobre os inspetores, que têm de desempenhar tarefas administrativas adicionais, limitando assim a sua capacidade de se concentrarem na certificação e na vigilância. No respeitante ao financiamento e aos recursos, a SCAA fez menção dos aumentos previstos dos salários e dos recursos, mas não forneceu pormenores específicos em matéria de disposições orçamentais.

(36) A avaliação realçou igualmente deficiências no sistema de comunicação de ocorrências da SCAA, nomeadamente no que diz respeito à inexistência de uma base de dados global de incidentes e acidentes. Além disso, foi considerado confuso e ineficaz, sem uma abordagem sistemática para a recolha e análise de dados relativos a incidentes e acidentes.

(37) A Comissão identificou várias lacunas nas atividades de supervisão da SCAA. A supervisão de várias transportadoras aéreas e entidades de manutenção revelou-se incompleta ou não tinha sido sequer realizada. Os documentos fornecidos em matéria de supervisão eram vagos e careciam dos pormenores processuais necessários para uma avaliação eficaz. Além disso, não foi estabelecido qualquer regime de conformidade ou unidade de auditoria interna, apesar dos alegados preparativos para a certificação ISO 9001. Esta situação suscitou novas preocupações quanto à capacidade da SCAA para assegurar a adesão coerente às normas de segurança internacionais.

(38) Em 24 de outubro de 2024, a pedido da SCAA, realizou-se uma segunda reunião em Bruxelas, na qual a SCAA reconheceu os desafios que enfrenta. Em resposta a esses desafios, a SCAA apresentou um plano estratégico de transformação destinado a alinhar as normas de aviação quirguizes com as normas de segurança internacionais. Sob o comando da atual direção, a SCAA iniciou várias melhorias organizacionais, como a reestruturação do seu quadro interno, a introdução de um novo modelo financeiro e a realização de uma análise de lacunas em função das normas de segurança internacionais. Estes esforços refletem o compromisso da SCAA no sentido de corrigir as deficiências na supervisão da segurança e de reforçar a sua cooperação com a Comissão.

(39) Reconhecendo a importância dos progressos sustentados e mensuráveis demonstrados pela SCAA em matéria de melhoria das capacidades de supervisão da segurança, a Comissão salienta a necessidade de a SCAA continuar a fornecer provas claras de melhoria substancial antes de considerar uma futura visita de avaliação *in loco* da União ao Quirguistão. Para apoiar estes esforços, a Comissão, através da Agência, executará um projeto de assistência técnica específico em 2025. Esta iniciativa centrar-se-á na avaliação do roteiro da SCAA, na prestação de formação específica e na melhoria dos procedimentos de supervisão interna, com o objetivo último de assegurar a cumprimento das normas de segurança internacionais e facilitar a retirada do Quirguistão da lista relativa à segurança aérea da UE.

(40) No entanto, não existem atualmente elementos de prova fundamentados suficientes para confirmar que a SCAA corrigiu efetivamente todas as deficiências de segurança que levaram à proibição de operação imposta pelo Regulamento (CE) n.º 1543/2006 da Comissão.

(41) 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 certificadas no Quirguistão.

(42) Os Estados-Membros devem continuar a verificar o cumprimento efetivo pelas transportadoras aéreas certificadas no Quirguistão 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 Paquistão

(43) Em março de 2007, a *Pakistan International Airlines («PIA»)* foi incluída no anexo B do Regulamento (CE) n.º 474/2006 pelo Regulamento (CE) n.º 235/2007 da Comissão ([11]), tendo sido subsequentemente retirada desse anexo em novembro de 2007 pelo Regulamento (CE) n.º 1400/2007 da Comissão ([12]).

(44) No seguimento das deliberações do Comité da Segurança Aérea da UE de maio de 2024, peritos da Comissão, da Agência e dos Estados-Membros realizaram uma reunião técnica em 18 e 19 de setembro de 2024. Durante o primeiro dia, foi avaliado o plano de medidas corretivas apresentado pela Autoridade da Aviação Civil do Paquistão («PCAA») e posteriormente revisto pela Comissão e pela Agência. A PCAA forneceu documentação de esclarecimento e fundamentação, conforme solicitado. No segundo dia, foi efetuada uma série de controlos-surpresa nos domínios das operações de voo, do licenciamento do pessoal, da aeronavegabilidade, do sistema de gestão da qualidade («SGQ») e do sistema de gestão da segurança («SGS»). Esses controlos consistiram em verificações inesperadas à distância, após a visita da União em novembro de 2023, com o objetivo de obter mais informações sobre a capacidade da autoridade para efetuar uma supervisão eficaz.

(45) Em 2020, as autorizações de TCO da *PIA* e da *Vision Air* foram suspensas pela Agência. A suspensão durará até que a Agência disponha de provas verificáveis de que a PCAA pode efetuar uma supervisão eficaz das suas transportadoras aéreas, de que as deficiências de supervisão foram corrigidas e de que as transportadoras aéreas tiveram devidamente em conta todas as constatações. As informações entretanto obtidas ajudariam a Agência a ponderar uma decisão sobre um eventual levantamento da suspensão das autorizações de TCO da *PIA* e da *Vision Air*, bem como de concessão de um TCO à *Airblue Limited*.

(46) A reunião técnica concluiu que todos os elementos do plano de medidas corretivas foram tidos em conta e que não foram observadas deficiências graves. Embora ainda haja muito a fazer, todas as medidas tomadas parecem sólidas e coerentes.

(47) As conclusões da reunião técnica revelaram que a PCAA está a passar de uma abordagem reativa para uma abordagem proativa em matéria de supervisão da segurança. Nessa perspetiva, a PCAA resolveu a falta de pessoal inspetivo no domínio das normas de voo, que era uma questão crítica no momento da visita de avaliação *in loco* da União. A fim de evitar a recorrência de uma situação semelhante, foram tomadas várias medidas, incluindo uma maior racionalização das atividades, a adoção de perfis profissionais adequados às tarefas, a utilização de ferramentas para calcular os recursos perante a evolução das necessidades, a garantia de um orçamento suficiente para o recrutamento e a formação, uma política de retenção do pessoal e medidas para evitar o conflito de interesses entre os inspetores e as organizações sob a sua supervisão.

(48) As conclusões da reunião técnica reconheceram que a PCAA realizou progressos consideráveis na resolução das deficiências de segurança mais graves. Há ainda margem para melhorias em aspetos como a identificação das constatações, a sua correta categorização e a sua gestão. Esperam-se igualmente melhorias no domínio das inspeções na plataforma de estacionamento, uma vez que a formação dos respetivos inspetores só recentemente foi concluída. No que diz respeito à formação dos inspetores, a atual equipa de inspetores em matéria de normas de voo está plenamente formada, mas ainda carece de experiência. É necessário o seguimento de todos estes elementos a médio e longo prazo. A PCAA comprometeu-se a informar regularmente a Comissão sobre os progressos realizados a este respeito.

(49) As últimas inspeções COA da *Airblue Limited* e da *PIA* foram analisadas. Não foram identificadas falhas graves.

(50) São necessárias melhorias no domínio do SGQ. Embora o controlo de documentação continue aquém do desejado, registaram-se progressos importantes. Tal inclui assegurar a solidez das constatações e a sua gestão coerente em todos os domínios, bem como a implementação de um *software* único para a gestão das constatações nos diferentes domínios.

([11]) Regulamento (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 das transportadoras aéreas comunitárias que são objeto de uma proibição de operação na Comunidade (JO L 66 de 6.3.2007, p. 3, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2007/235/oj).

([12]) Regulamento (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 das transportadoras aéreas comunitárias que são objeto de uma proibição de operação na Comunidade (JO L 311 de 29.11.2007, p. 12, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2007/1400/oj).

(51) O desenvolvimento de um SSP encontra-se numa fase inicial. No entanto, a PCAA está empenhada em executá-lo o mais rapidamente possível, nomeadamente em matéria de comunicação de ocorrências e de classificação de riscos.

(52) De um modo geral, não foram detetados problemas de segurança significativos. Após a reunião técnica, pode concluir-se que a PCAA realizou progressos substanciais, evidenciados pelas informações recolhidas naquela reunião.

(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 certificadas no Paquistão.

(54) 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.

(55) A Comissão deverá tomar outras medidas, na medida do necessário, em conformidade com o Regulamento (CE) n.º 2111/2005, caso surjam informações de segurança pertinentes que indiciem riscos de segurança iminente decorrentes do incumprimento das normas de segurança internacionais pertinentes.

Transportadoras aéreas do Suriname

(56) Em julho de 2010, na sequência de uma inclusão inicial na lista em junho de 2006 e de uma subsequente retirada em novembro de 2007, a *Blue Wing Airlines* voltou a constar da lista do anexo A do Regulamento (CE) n.º 474/2006 pelo Regulamento (UE) n.º 590/2010 da Comissão ([13]) devido a provas verificadas de deficiências graves que envolveram a transportadora aérea, identificadas por meio das falhas comunicadas nas inspeções na plataforma de estacionamento efetuadas pelos Estados-Membros, bem como de dois acidentes mortais.

(57) Em 26 de junho de 2023, a Comissão e a Agência organizaram uma reunião técnica à distância com a Autoridade para a Segurança da Aviação Civil do Suriname («CASAS»). Esta reunião baseou-se numa série de trocas de pontos de vista com a CASAS, bem como com a *Blue Wing Airlines*, no período compreendido entre novembro de 2018 e maio de 2022, com o objetivo de relançar as consultas formais com a CASAS, tendo em conta o tempo decorrido desde o contacto inicial em maio de 2019. A este respeito, em 11 de setembro de 2023, a Comissão solicitou um conjunto abrangente de informações e documentação à CASAS para efeitos de avaliação da capacidade de supervisão da segurança da CASAS em relação às oito transportadoras aéreas certificadas no Suriname, das quais uma, a *Surinam Airways*, é titular de uma autorização de TCO desde julho de 2016.

(58) Os resultados da avaliação das informações e documentação fornecidas pela CASAS revelaram deficiências de segurança graves, comprovadas pela execução incompleta dos programas básicos de supervisão, por dúvidas quanto à formação e qualificação do pessoal de inspeção, pela recorrência de constatações graves e por uma gestão deficiente das constatações.

(59) Em 23 de outubro de 2024, realizou-se uma reunião técnica entre os peritos da Comissão, da Agência, dos Estados-Membros e da CASAS. Nessa ocasião, confirmaram-se as deficiências identificadas durante a avaliação das informações e da documentação recebidas, tanto em termos qualitativos como quantitativos.

(60) Nomeadamente, subsistem preocupações quanto à capacidade da CASAS para assegurar uma supervisão eficaz das transportadoras aéreas sob a sua vigilância. Tal é comprovado pela situação das Direções responsáveis pelas operações de voo e pelo licenciamento do pessoal, que parecem enfrentar uma insuficiência grave de efetivos, e pelos programas de supervisão que não são executados como previsto. A formação e a qualificação dos inspetores são também motivo de preocupação. A aprovação e a prorrogação dos COA constituem um aspeto preocupante, uma vez que muitos dos procedimentos necessários não existem e os apresentados são muito básicos e inadequados à sua finalidade. Isto indica que as atividades de supervisão da CASAS são, na sua maioria, efetuadas numa base *ad hoc*. Observou-se igualmente a recorrência das mesmas constatações graves em relatórios de auditoria de anos diferentes. Além disso, constatou-se que a maioria dos procedimentos da autoridade não está em conformidade com as últimas atualizações das normas de segurança internacionais.

([13]) Regulamento (CEE) n.º 590/2010 da Comissão, de 5 de julho de 2010, relativo à alteração do (CE) n.º 474/2006 que estabelece a lista das transportadoras aéreas comunitárias que são objeto de uma proibição de operação na Comunidade (JO L 170 de 6.7.2010, p. 9).

(61) Tendo em conta a aparente falta de progressos da CASAS no que diz respeito à garantia de um nível adequado de capacidade de supervisão da segurança, a Comissão informou o Comité da Segurança Aérea da UE de que tenciona organizar uma visita de avaliação *in loco* da União no Suriname no primeiro trimestre de 2025.

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

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

(64) A Comissão deverá tomar outras medidas, na medida do necessário, em conformidade com o Regulamento (CE) n.º 2111/2005, caso surjam informações de segurança pertinentes que indiciem riscos de segurança iminente decorrentes do incumprimento das normas de segurança internacionais pertinentes.

Transportadoras aéreas da Tanzânia

(65) As transportadoras aéreas certificadas na Tanzânia nunca foram incluídas no anexo A ou no anexo B do Regulamento (CE) n.º 474/2006.

(66) A *Air Tanzania Company Limited* (a seguir «*Air Tanzania*») apresentou um pedido de autorização de TCO em 23 de agosto de 2023. A Agência avaliou o pedido de TCO da *Air Tanzania* em conformidade com os requisitos estabelecidos no Regulamento (UE) n.º 452/2014.

(67) Ao realizar a sua avaliação, a Agência manifestou preocupações quanto à falta de capacidade da *Air Tanzania* para responder às deficiências de segurança identificadas. Nomeadamente, constatou que a *Air Tanzânia* não manteve o controlo sobre o seu programa de formação de voo, em especial no que diz respeito a assegurar a inclusão na formação recorrente da tripulação de voo de todos os tipos de emergências e procedimentos anormais, tais como avarias do motor, da célula ou do sistema, incêndios e outros cenários críticos. Tendo em conta o número considerável de deficiências graves identificadas durante a sua avaliação, a Agência determinou que esta situação indica uma vulnerabilidade sistémica na transportadora aérea que compromete a segurança e representa um perigo grave para as operações de voo. Além disso, daí resultou a falha por parte da *Air Tanzânia* na demonstração do cumprimento das normas de segurança internacionais pertinentes.

(68) A incapacidade da *Air Tanzânia* de corrigir essas deficiências de segurança foi ainda comprovada pela apresentação de um plano de medidas corretivas inaceitável para resolver os problemas identificados. Consequentemente, a *Air Tanzânia* não demonstrou o cumprimento das normas de segurança internacionais aplicáveis. A Agência concluiu que uma nova avaliação não levaria à emissão de uma autorização à *Air Tanzânia*, uma vez que a transportadora aérea não cumpria os requisitos do Regulamento (UE) n.º 452/2014. Por conseguinte, em 12 de abril de 2024, a Agência indeferiu o pedido de TCO da *Air Tanzania* com o fundamento de que esta não cumpria os requisitos de segurança.

(69) Em 2 de maio de 2024, a Comissão, no âmbito do Regulamento (UE) n.º 2111/2005 e do Regulamento (UE) 2023/660, solicitou um conjunto abrangente de informações e documentação à Autoridade da Aviação Civil da Tanzânia («TCAA»). Esse pedido foi apresentado para avaliar a capacidade de supervisão da segurança pela TCAA em relação às transportadoras aéreas certificadas na Tanzânia.

(70) As informações solicitadas abrangem aspetos fundamentais da estrutura organizativa da TCAA, das qualificações do pessoal, dos programas de formação e dos processos de supervisão, incluindo a gestão das deficiências de segurança, as medidas corretivas e os sistemas de comunicação de ocorrências. Além disso, o pedido visa a obtenção de informações pormenorizadas sobre acidentes e incidentes, os processos de certificação e licenciamento de titulares de um COA e pilotos, bem como a supervisão da aeronavegabilidade permanente e das entidades de manutenção de aeronaves.

(71) As informações e a documentação solicitadas foram fornecidas pela TCAA em 7 de junho de 2024 e revelaram falhas significativas na afetação de pessoal e na eficácia da supervisão, em especial a falta de clareza sobre a forma como os inspetores são distribuídos pelas funções essenciais, o que suscita preocupações quanto à adequação dos recursos à supervisão eficaz da aeronavegabilidade, das operações de voo e do licenciamento do pessoal.

(72) Além disso, os processos de formação e qualificação destinados aos inspetores foram considerados insuficientes, carecendo de orientações claras para a formação especializada, de avaliações de desempenho estruturadas e de formação periódica. Estas deficiências podem comprometer a capacidade do pessoal da TCAA para efetuar uma supervisão da segurança eficaz. Além disso, os procedimentos de supervisão da TCAA eram incompletos ou totalmente inexistentes em algumas áreas críticas, como os manuais de supervisão, para um domínio fundamental como o licenciamento do pessoal.

(73) Os registos das atividades de certificação e supervisão da TCAA revelaram várias deficiências, incluindo uma utilização incoerente dos formulários destinados às aprovações especiais, uma supervisão insuficiente da aeronavegabilidade permanente das transportadoras aéreas, um acompanhamento inadequado das constatações em matéria de segurança, medidas corretivas por resolver durante grandes períodos prolongados e problemas de segurança recorrentes por falha na resposta às causas profundas.

(74) Em 10 de outubro de 2024, no âmbito das suas atividades de monitorização contínua, a Comissão, a Agência e os representantes da TCAA realizaram uma reunião técnica. Nessa ocasião, a TCAA deu uma ideia geral do seu papel de regulador do setor da aviação civil da Tanzânia, que opera ao abrigo da Lei da Aviação Civil da Tanzânia e dos anexos da OACI, com o objetivo declarado de assegurar a segurança em conformidade com as normas de segurança internacionais. No entanto, persistem desafios significativos em relação à aplicação efetiva destes regulamentos, que impedem o pleno alinhamento com as normas de segurança internacionais.

(75) Além disso, a TCAA apresentou as suas iniciativas em curso para reforço do respetivo sistema de supervisão da segurança. Estas incluem o desenvolvimento de planos de vigilância baseados no desempenho, a aplicação de um sistema de formação de inspetores abrangente e a revisão da regulamentação da aviação civil, a fim de a alinhar com a evolução das normas da OACI. Estes esforços assentam em planos de desenvolvimento de capacidades no setor da aviação e são apoiados por um maior diálogo com as partes interessadas do setor, a fim de facilitar a aplicação efetiva dos requisitos regulamentares. Embora reconhecendo estas medidas, as falhas persistentes, como as lacunas na formação dos inspetores, as constatações de auditoria não resolvidas e a inadequação da documentação processual, sublinham a necessidade de novas ações para reforço dos mecanismos de supervisão.

(76) Por ofício de 18 de outubro de 2024, a Comissão informou a *Air Tanzânia* bem como a TCAA de que o processo desta transportadora aérea tinha sido inscrito na ordem do dia da reunião do Comité da Segurança Aérea da UE a realizar de 19 a 21 de novembro de 2024 e de que tanto a *Air Tanzânia* como a TCAA teriam a oportunidade de se pronunciarem perante o Comité da Segurança Aérea da UE, em conformidade com o Regulamento (CE) n.º 2111/2005.

(77) A *Air Tanzania* bem como a TCAA compareceram perante o Comité da Segurança Aérea da UE em 20 de novembro de 2024. Durante a audição, a *Air Tanzâni*a apresentou pormenorizadamente os esforços para dar resposta às constatações decorrentes do processo de autorização de TCO, incluindo uma análise de lacunas relativa ao SMS, revisões do Manual de gestão da segurança, juntamente com atualizações dos manuais de operações e da lista de equipamento mínimo. A companhia aérea desenvolveu igualmente um plano de formação periódica de 36 meses sobre a formação em prevenção da perda de controlo e recuperação do controlo, operações de inverno e assistência a mercadorias perigosas. Além disso, introduziu procedimentos para o seguimento da qualificação de rotas e aeródromos e para os controlos destinados às componentes de substituição ou recondicionamento periódico e de vida útil limitada, a fim de melhorar as práticas de operação e de aeronavegabilidade.

(78) Os membros do Comité da Segurança Aérea da UE manifestaram a sua preocupação com a abordagem da *Air Tanzânia* no respeitante à gestão global das constatações e, em especial, às suas análises das causas profundas. Observou-se que muitas das causas profundas apresentadas pela transportadora aérea limitavam-se a reiterar as constatações, sem efetuar uma análise exaustiva a fim de identificar as deficiências sistémicas ou processuais subjacentes. Um exemplo disso foi a identificação pela *Air Tanzânia* das 16 constatações de nível 2 como a causa principal da constatação de nível 1 relacionada com o incumprimento dos requisitos aplicáveis do anexo 1 (parte TCO) do Regulamento (UE) n.º 452/2014. Tal demonstrou claramente que a *Air Tanzania* não teve em conta as razões fundamentais subjacentes à incapacidade da transportadora aérea de cumprir estes requisitos. Esta falta de um exame mais aprofundado diminui a eficácia das medidas corretivas propostas, uma vez que abordam os sintomas em vez de corrigirem as vulnerabilidades sistémicas subjacentes.

(79) As informações fornecidas pela *Air Tanzania* não foram suficientes para corrigir as deficiências de segurança de que emanou a decisão da Agência de recusar a autorização de TCO. O plano de medidas corretivas («PMC») fornecido pela *Air Tanzania*, nomeadamente a correspondente análise das causas profundas, não demonstrou a capacidade da transportadora aérea para aplicar medidas adequadas para assegurar o cumprimento das normas de segurança internacionais.

(80) Durante a audição, a TCAA apresentou o seu quadro regulamentar e sublinhou o seu empenho em assegurar a supervisão da segurança em conformidade com as normas de segurança internacionais. A TCAA comunicou as suas medidas imediatas na sequência da recusa da autorização de TCO da *Air Tanzânia* pela Agência, incluindo uma auditoria especial que identificou áreas críticas a melhorar, como um SGS ineficaz, escassez de pessoal e ineficiências organizacionais.

(81) Além disso, a TCAA informou o Comité da Segurança Aérea da UE de que, em resposta às constatações emitidas pela Agência, tinha sido criada uma equipa de inspetores específica para avaliar e verificar o PMC revisto elaborado pela *Air Tanzânia*. De acordo com a TCAA, estes esforços resolveram 11 das 19 constatações, encontrando-se as restantes em várias fases de execução. As ações específicas descritas pela TCAA durante a audição, tais como a aprovação de programas de formação revistos, as alterações aos manuais de operações e a verificação de atualizações críticas, como as formações de atualização dos comandantes, os registos da experiência das tripulações e a conformidade das diretivas de aeronavegabilidade, não foram fundamentadas por quaisquer elementos de prova. Além disso, verificou-se na audição que a TCAA também não respeitou plenamente os princípios da análise das causas profundas, pondo em causa a adequação e a eficácia da sua avaliação do PMC fornecido pela *Air Tanzania*.

(82) De acordo com os critérios comuns estabelecidos no anexo do Regulamento (CE) n.º 2111/2005, considera-se, 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 transportadora aérea *Air Tanzania*.

(83) Tendo em conta as aparentes deficiências identificadas nas trocas de pontos de vista com a TCAA, a Comissão realizará, com a assistência da Agência e com o apoio dos Estados-Membros, uma visita de avaliação *in loco* da União à Tanzânia.

(84) Os Estados-Membros devem continuar a verificar o cumprimento efetivo pelas transportadoras aéreas certificadas na Tanzânia 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.

(85) A Comissão poderá tomar outras medidas, consoante for necessário, em conformidade com o Regulamento (CE) n.º 2111/2005, caso surjam informações de segurança pertinentes que indiciem riscos de segurança iminente decorrentes do incumprimento das normas de segurança internacionais pertinentes.

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

(87) 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 aplicadas imediatamente após a sua adoção.

(88) As medidas previstas no presente regulamento estão em conformidade com o parecer do Comité da Segurança Aérea da UE,

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 13 de dezembro de 2024.

Pela Comissão
Em nome da Presidente,
Apostolos TZITZIKOSTAS
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
AIR TANZANIA	TCAA/AOC/001	ATC	Tanzânia
AIR ZIMBABUÉ (PVT)	177/04	AZW	Zimbabué
AVIOR AIRLINES	ROI-RNR-011	ROI	Venezuela
BLUE WING AIRLINES	SRBWA-01/2002	BWI	Suriname
IRAN ASEMAN AIRLINES	FS-102	IRC	Irão
FLY BAGHDAD	007	FBA	Iraque
IRAQI AIRWAYS	001	IAW	Iraque
Todas as transportadoras aéreas certificadas pelas autoridades do Afeganistão responsáveis pela supervisão regulamentar, incluindo:			**Afeganistão**
ARIANA AFGHAN AIRLINES	COA 009	AFG	Afeganistão
KAM AIR	COA 001	KMF	Afeganistão
Todas as transportadoras aéreas certificadas pelas autoridades de Angola responsáveis pela supervisão regulamentar, à exceção da *TAAG Angola Airlines* e da *Heli Malongo*, incluindo:			**Angola**
AEROJET	OA-008/11-07/17 TEJ	TEJ	Angola
GUICAONG	OA-009/11-06/17 YYY	Desconhecido	Angola
AIR JET	OA-006/11-08/18 MBC	MBC	Angola
BESTFLYA AIRCRAFT MANAGEMENT	OA-015/15-06/17YYY	Desconhecido	Angola
HELIANG	OA 007/11-08/18 YYY	Desconhecido	Angola
SJL	OA-014/13-08/18YYY	Desconhecido	Angola
SONAIR	OA-002/11-08/17 SOR	SOR	Angola
Todas as transportadoras aéreas certificadas pelas autoridades da Arménia responsáveis pela supervisão regulamentar, incluindo:			**Arménia**
AR DILIJANS	AM AOC 065	NGT	Arménia

([1]) As transportadoras aéreas constantes do presente anexo 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.

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
ARMENIAN AIRLINES	AM AOC 076	AAG	Arménia
ARMENIA AIRWAYS	AM AOC 063	AMW	Arménia
ARMENIAN HELICOPTERS	AM AOC 067	KAV	Arménia
FLY ARNA	AM AOC 075	ACY	Arménia
FLYONE ARMENIA	AM AOC 074	FIE	Arménia
NOVAIR	AM AOC 071	NAI	Arménia
SHIRAK AVIA	AM AOC 072	SHS	Arménia
SKYBALL	AM AOC 073	N/D	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 (DRC) responsáveis pela supervisão regulamentar, incluindo:			**República Democrática do Congo (DRC)**
AB BUSINESS	AAC/DG/OPS-09/14	Desconhecido	República Democrática do Congo (DRC)
AIR FAST CONGO	AAC/DG/OPS-09/03	Desconhecido	República Democrática do Congo (DRC)
AIR KASAI	AAC/DG/OPS-09/11	Desconhecido	República Democrática do Congo (DRC)
AIR KATANGA	AAC/DG/OPS-09/08	Desconhecido	República Democrática do Congo (DRC)
BUSY BEE CONGO	AAC/DG/OPS-09/04	Desconhecido	República Democrática do Congo (DRC)
COMPAGNIE AFRICAINE D'AVIATION (CAA)	AAC/DG/OPS-09/02	DBP	República Democrática do Congo (DRC)

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
CONGO AIRWAYS	AAC/DG/OPS-09/01	COG	República Democrática do Congo (DRC)
GOMA EXPRESS	AAC/DG/OPS-09/13	Desconhecido	República Democrática do Congo (DRC)
KIN AVIA	AAC/DG/OPS-09/10	Desconhecido	República Democrática do Congo (DRC)
MALU AVIATION	AAC/DG/OPS-09/05	Desconhecido	República Democrática do Congo (DRC)
SERVE AIR CARGO	AAC/DG/OPS-09/07	Desconhecido	República Democrática do Congo (DRC)
SWALA AVIATION	AAC/DG/OPS-09/06	Desconhecido	República Democrática do Congo (DRC)
TRACEP CONGO AVIAÇÃO	AAC/DG/OPS-09/15	Desconhecido	República Democrática do Congo (DRC)
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**
AERO NOMAD AIRLINES	57	ANK	Quirguistão

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
AEROSTAN	08	BSC	Quirguistão
AIR COMPANY AIR KG	50	KGC	Quirguistão
AIRCOMPANY MOALEM AVIATION	56	AMA	Quirguistão
AVIA TRAFFIC COMPANY	23	AVJ	Quirguistão
CENTRAL ASIAN AVIATION SERVICES	58	KAS	Quirguistão
FLYSKY AIRLINES	53	FSQ	Quirguistão
GLOBAL 8 AIRLINES	59	Desconhecido	Quirguistão
HELI SKY	47	HAC	Quirguistão
KAP.KG AIRCOMPANY	52	KGS	Quirguistão
MAC.KG AIRLINES	61	MSK	Quirguistão
SAPSAN AIRLINE	54	KGB	Quirguistão
SKY JET	60	SJL	Quirguistão
SKY KG AIRLINES	41	KGK	Quirguistão
TRANS CARAVAN KG	55	TCK	Quirguistão
TEZ JET	46	TEZ	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

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
Todas as transportadoras aéreas certificadas pelas autoridades do Nepal responsáveis pela supervisão regulamentar, incluindo:			**Nepal**
AIR DYNASTY HELI. S.	035/2001	Desconhecido	Nepal
ALTITUDE AIR	085/2016	Desconhecido	Nepal
BUDDHA AIR	014/1996	BHA	Nepal
FISHTAIL AIR	017/2001	Desconhecido	Nepal
SUMMIT AIR	064/2010	Desconhecido	Nepal
HELI EVEREST	086/2016	Desconhecido	Nepal
HIMALAYA AIRLINES	084/2015	HIM	Nepal
KAILASH HELICOPTER SERVICES	087/2018	Desconhecido	Nepal
MAKALU AIR	057A/2009	Desconhecido	Nepal
MANANG AIR PVT	082/2014	Desconhecido	Nepal
MOUNTAIN HELICOPTERS	055/2009	Desconhecido	Nepal
PRABHU HELICOPTERS	081/2013	Desconhecido	Nepal
NEPAL AIRLINES CORPORATION	003/2000	RNA	Nepal
SAURYA AIRLINES	083/2014	Desconhecido	Nepal
SHREE AIRLINES	030/2002	SHA	Nepal
SIMRIK AIR	034/2000	Desconhecido	Nepal
SIMRIK AIRLINES	052/2009	RMK	Nepal
SITA AIR	033/2000	Desconhecido	Nepal
TARA AIR	053/2009	Desconhecido	Nepal
YETI AIRLINES	037/2004	NYT	Nepal
As seguintes transportadoras aéreas certificadas pelas autoridades da Rússia responsáveis pela supervisão regulamentar			**Rússia**
AURORA AIRLINES	486	SHU	Rússia
AVIACOMPANY «AVIASTAR-TU» CO. LTD	458	TUP	Rússia
IZHAVIA	479	IZA	Rússia
SOCIEDADE ANÓNIMA «AIR COMPANY YAKUTIA»	464	SYL	Rússia
SOCIEDADE ANÓNIMA «RUSJET»	498	RSJ	Rússia
SOCIEDADE ANÓNIMA «UVT AERO»	567	UVT	Rússia

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
SOCIEDADE ANÓNIMA «SIBERIA AIRLINES»	31	SBI	Rússia
SOCIEDADE ANÓNIMA «SMARTAVIA AIRLINES»	466	AUL	Rússia
SOCIEDADE ANÓNIMA «IRAERO» AIRLINES	480	IAE	Rússia
SOCIEDADE ANÓNIMA «URAL AIRLINES»	18	SVR	Rússia
SOCIEDADE ANÓNIMA «ALROSA AIR COMPANY»	230	DRU	Rússia
SOCIEDADE ANÓNIMA «NORDSTAR AIRLINES»	452	TYA	Rússia
JS AVIATION COMPANY «RUSLINE»	225	RLU	Rússia
JSC YAMAL AIRLINES	142	LLM	Rússia
LLC «NORD WIND»	516	NWS	Rússia
LLC «AIRCOMPANY IKAR»	36	KAR	Rússia
LTD. I FLY	533	RSY	Rússia
«OBEDA AIRLINES» SOCIEDADE DE RESPONSABILIDADE LIMITADA	562	PBD	Rússia
SOCIEDADE ANÓNIMA PÚBLICA «AEROFLOT - RUSSIAN AIRLINES»	1	AFL	Rússia
«ROSSIYA AIRLINES» SOCIEDADE ANÓNIMA	2	SDM	Rússia
SKOL AIRLINE LLC	228	CDV	Rússia
«UTAIR AVIATION» SOCIEDADE ANÓNIMA	6	UTA	Rússia
Todas as transportadoras aéreas certificadas pelas autoridades de São Tomé e Príncipe responsáveis pela supervisão regulamentar, incluindo:			**São Tomé e Príncipe**
STP AIRWAYS	03/AOC/2006	STP	São Tomé e Príncipe
Todas as transportadoras aéreas certificadas pelas autoridades da Serra Leoa responsáveis pela supervisão regulamentar			**Serra Leoa**

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
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	IR.AOC.100	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 presente anexo 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.