REGULAMENTO DE EXECUÇÃO (UE) 2015/1014 DA COMISSÃO

de 25 de junho 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

(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 ([2]) da Comissão estabelece a lista das transportadoras aéreas que são objeto de uma proibição de operação na Comunidade, a que se refere o capítulo II do Regulamento (CE) n.º 2111/2005.

(2) Nos termos do artigo 4.º, n.º 3, do Regulamento (CE) n.º 2111/2005, alguns Estados-Membros e a Agência Europeia para a Segurança da Aviação (AESA) transmitiram à Comissão informações relevantes para a atualização daquela lista da União. Alguns países terceiros também comunicaram informações importantes. Com base nessa informação e nas verificações efetuadas pelos serviços da Comissão, importa atualizar a lista da União.

(3) A Comissão informou todas as transportadoras aéreas em causa, diretamente ou através das autoridades responsáveis pela supervisão regulamentar, dos factos e considerações essenciais que fundamentariam uma decisão destinada a impor uma proibição de operação na União ou a alterar as condições de uma proibição de operação imposta a uma transportadora aérea incluída na lista da União.

(4) A Comissão deu às transportadoras aéreas em causa a possibilidade de consultarem os documentos facultados pelos Estados-Membros, a EASA e os países terceiros interessados, apresentarem as suas observações por escrito e fazerem uma exposição oral à Comissão e ao Comité da Segurança Aérea, instituído pelo Regulamento (CEE) n.º 3922/1991 do Conselho ([3]).

(5) A Comissão informou o Comité da Segurança das consultas conjuntas em curso, ao abrigo do Regulamento (CE) n.º 2111/2005 e do seu Regulamento de Execução (CE) n.º 473/2006 ([4]), com as autoridades competentes e as transportadoras aéreas de Angola, Botsuana, República Democrática do Congo, Gabão, Gana, Índia, Indonésia, Irão, Cazaquistão, Líbano, Líbia, Madagáscar, República Islâmica da Mauritânia, Moçambique, Filipinas, Federação da Rússia, Sudão, Tailândia, Iémen e Zâmbia. A Comissão também informou o Comité da Segurança Aérea sobre a situação no Afeganistão, Benim, República da Guiné, República Quirguiz, Nepal, Coreia do Norte, São Tomé e Príncipe e Taiwan, tendo-o informado ainda sobre as consultas técnicas com a Federação da Rússia.

(6) A AESA apresentou à Comissão e ao Comité da Segurança Aérea os resultados da análise dos relatórios das auditorias realizadas pela Organização da Aviação Civil Internacional (OACI), no âmbito do seu Programa

([1]) JO L 344 de 27.12.2005, p. 15.
([2]) Regulamento (CE) n.º 22/2006 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 14/2005 do Parlamento Europeu e do Conselho (JO L 84 de 23.3.2006, p. 14).
([3]) Regulamento (CEE) n.º 3922/91 do Conselho, de 16 de dezembro de 1991, relativo à harmonização de normas técnicas e dos procedimentos administrativos no setor da aviação civil (JO L 373 de 31.12.1991, p. 4).
([4]) Regulamento (CE) n.º 473/2006 da Comissão, de 22 de março de 2006, que estabelece regras de execução para a lista comunitária de transportadoras aéreas que são objeto de uma proibição de operação na Comunidade, prevista no capítulo II do Regulamento (CE) n.º 2111/2005 do Parlamento Europeu e do Conselho (JO L 84 de 23.3.2006, p. 8).

Universal de Auditoria da Supervisão da Segurança (PUASS). Neste contexto, recordou-se aos Estados-Membros a importância de, nas inspeções a efetuar na plataforma de estacionamento, darem prioridade às transportadoras aéreas licenciadas nos Estados em que a OACI detetou problemas graves de segurança ou relativamente aos quais a AESA concluiu haver deficiências importantes no sistema de supervisão da segurança. Além das consultas realizadas pela Comissão nos termos do Regulamento (CE) n.º 2111/2005, essa prioridade nas inspeções permitirá recolher informações suplementares sobre o desempenho, em termos de segurança, das transportadoras aéreas licenciadas nesses Estados.

(7) A AESA apresentou à Comissão e ao Comité da Segurança Aérea os resultados das inspeções efetuadas na plataforma de estacionamento, segundo o Programa de Avaliação da Segurança das Aeronaves Estrangeiras (SAFA), em conformidade com o Regulamento (UE) n.º 965/2012 da Comissão ([1]).

(8) A AESA também informou a Comissão e o Comité da Segurança Aérea sobre os projetos de assistência técnica desenvolvidos nos Estados abrangidos por medidas ou atividades de monitorização previstas no Regulamento (CE) n.º 2111/2005. A AESA apresentou os seus planos a este respeito e prestou informações sobre os pedidos de assistência técnica e cooperação suplementar para a reforçar a capacidade administrativa e técnica das autoridades da aviação civil (AAC), com vista à resolução de eventuais problemas de incumprimento das normas internacionais aplicáveis. Os Estados-Membros foram convidados a dar resposta a estes pedidos, em termos bilaterais, em coordenação com a Comissão e com a AESA. Neste contexto, a Comissão salientou a utilidade de se manter a comunidade aeronáutica internacional informada, designadamente através da base de dados SCAN da OACI, sobre a assistência técnica dispensada pela União e pelos seus Estados-Membros, no interesse do reforço da segurança da aviação em todo o mundo.

(9) O Eurocontrol informou a Comissão e o Comité da Segurança Aérea sobre a função de alarme do programa SAFA e as estatísticas sobre as mensagens de alerta relativas a transportadoras alvo de proibição.

Transportadoras aéreas da União

(10) Na sequência da análise das informações recolhidas nas inspeções do SAFA na plataforma de estacionamento a aeronaves de transportadoras aéreas da União efetuada e nas inspeções de normalização realizadas pela própria AESA, assim como durante as inspeções e auditorias específicas levadas a efeito pelas autoridades da aviação nacionais, vários Estados-Membros adotaram determinadas medidas de fiscalização, que comunicaram à Comissão e ao Comité da Segurança Aérea. A Estónia informou que a autoridade da aviação civil realizou uma auditoria à *AS Avies* cujas conclusões estão a ser implantadas pela transportadora aérea.

(11) Os Estados-Membros reiteraram a sua disponibilidade para tomarem as medidas necessárias sempre que informações atinentes à segurança indiciem revelem riscos iminentes decorrentes do incumprimento das normas de segurança pelas transportadoras aéreas da União.

Transportadoras aéreas de Angola

(12) Por força do Regulamento (CE) n.º 474/2006 alterado pelo Regulamento de Execução (UE) n.º 1197/2011 da Comissão ([2]), a *TAAG — Angola Airlines*, certificada em Angola, só está autorizada a voar para UE com quatro aeronaves Boeing 737-700, com as matrículas D2-TBF, D2-TBG, D2-TBH e D2-TBJ, com três aeronaves Boeing 777-200, com as matrículas D2-TED, D2-TEE e D2-TEF, e com duas aeronaves Boeing 777-300, com as matrículas D2-TEG e D2-TEH.

(13) Em 21 de novembro de 2014, a *TAAG — Angola Airlines*, por intermédio da autoridade competente angolana (INAVIC), pediu que fosse incluída uma nova aeronave Boeing 777-300 no anexo B do Regulamento (CE) n.º 474/2006. A INAVIC e a *TAAG — Angola Airlines* participaram, a convite da Comissão, numa reunião técnica

([1]) 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).

([2]) Regulamento de Execução (UE) n.º 1197/2011 da Comissão de 21 de novembro de 2011 (JO L 303 de 22.11.2011, p. 14). Cf., em especial, os considerandos 26 a 30.

de consulta em Bruxelas, a 25 de fevereiro de 2015, em que a atual situação de segurança foi detalhadamente analisada, em todos os aspetos, nomeadamente no que respeita à inclusão de novas aeronaves na frota da *TAAG — Angola Airlines*.

(14) A INAVIC centrou os seus esforços principalmente no alinhamento do quadro jurídico com os requisitos internacionais, na melhoria das infraestruturas (cobertura rádio do território) e no reforço dos requisitos de licenciamento para pessoas e organizações, bem como na supervisão dos operadores existentes. Dado que esta última atividade ainda não satisfaz plenamente as normas de segurança internacionais, uma vez que a certificação dos operadores não é um processo suficientemente sólido, não há margem para flexibilizar a atual proibição de que são alvo todas as transportadoras aéreas certificadas pela INAVIC, com exceção da *TAAG — Angola Airlines*. A Comissão observou que existe uma melhoria na comunicação e coordenação entre a INAVIC e a *TAAG — Angola Airlines*, que se reúnem regularmente para debater todos os aspetos das operações da transportadora aérea.

(15) A *TAAG — Angola Airlines* forneceu informações sobre a renovação e a expansão da frota, com o abate das aeronaves B737-200 e B 747-300 e a aquisição de novas aeronaves B 777-200, B 777-300 e B 737-700, com especial ênfase para a qualidade das operações, intervenções técnicas, assim como a manutenção e o crescimento. A formação de pilotos melhorou consideravelmente com o auxílio de consultores externos. A segurança também foi reforçada com a instauração de um mecanismo não repressivo e anónimo de comunicação de ocorrências. Estas informações, juntamente com uma análise global dos parâmetros de voo (FDM) passaram a ser sistematicamente utilizadas para identificar incidentes e prevenir a sua repetição ou anomalias do passado, e integram o programa de formação de pilotos.

(16) No contexto do processo de autorização de operadores de países terceiros ([1]), desde novembro de 2014, a *TAAG — Angola Airlines* tem vindo a manter um diálogo contínuo com a AESA e a fornecer dados pormenorizados e factuais sobre a sua frota e operações.

(17) 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 objeto de uma proibição de operação na União deve ser alterada, de modo a incluir no anexo B do Regulamento (CE) n.º 474/2006 uma nova aeronave do tipo Boeing 777-300 da *TAAG — Angola Airlines*, com a matrícula D2-TEI, que ficaria assim autorizada a operar na União.

(18) Os Estados-Membros devem continuar a verificar o cumprimento efetivo, pela *TAAG — Angola Airlines*, das normas de segurança aplicáveis, atribuindo prioridade às aeronaves desta transportadora nas inspeções na plataforma de estacionamento, nos termos do Regulamento (UE) n.º 965/2012.

Transportadoras aéreas do Botsuana

(19) A pedido da Comissão, a Autoridade da Aviação Civil do Botsuana, por carta de 30 de janeiro de 2015, forneceu informações sobre os progressos na resolução dos problemas graves de segurança e outros constatados pela OACI. A Autoridade da Aviação Civil do Botsuana comunicou novos progressos na implementação das normas de segurança internacionais. Convida-se a Autoridade da Aviação Civil do Botsuana a requerer à OACI que verifique a resolução dos problemas graves de segurança.

(20) As informações de segurança operacional disponíveis não justificam uma decisão de impor uma proibição ou restrições operacionais às transportadoras aéreas certificadas no Botsuana. No entanto, a Comissão considera que a situação deve continuar a ser acompanhada de perto.

(21) De acordo com os critérios comuns estabelecidos no anexo do Regulamento (CE) n.º 2111/2005, considera-se, por conseguinte, não haver atualmente fundamento para um alterar a lista das transportadoras aéreas objeto de uma proibição de operação na União, nela incluindo transportadoras do Botsuana.

([1]) 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

Transportadoras aéreas da República Democrática do Congo

(22) Desde março de 2006 que todas as transportadoras aéreas certificadas na República Democrática do Congo figuram no anexo A ([1]).

(23) Por carta de 27 de maio de 2015, a Autorité de l'Aviation Civile (AAC), a autoridade competente da República Democrática do Congo para a aviação civil, informou a Comissão de que os certificados de operador aéreo das transportadoras aéreas *Air Baraka, Biega Airways, Cetrac Aviation Service SPRL, Congo Express, GIS'AIR, Goma Express, GTRA, Katanga Express, Okapi Airlines, Patron Airways, Pegasus Aviation, Sion Airlines* e *Tracep Congo* tinham sido revogados, pelo que estas transportadoras devem ser retiradas do anexo A do Regulamento (CE) n.º 474/2006.

(24) A 4 de junho de 2015, a AAC comunicou à Comissão novas informações comprovativas de que os certificados de operador aéreo das transportadoras aéreas *African Air Service Commuter, Air Castilla, Air Malebo, Armi Global Business Airways, Business Aviation, CHC Stellavia, Eagles Services, Ephrata Airlines, Filair, Fly Congo, Galaxy Kavatsi, International Trans Air Business, Jet Congo Airlines, Katanga Wings, Lignes Aériennes Congolaises, Mavivi Air Trade, Safe Air, Stellar Airways, Waltair Aviation* e *Wimbi Dira Airways* tinham sido revogados, pelo que estas transportadoras devem ser retiradas do anexo A do Regulamento (CE) n.º 474/2006.

(25) A AAC também informou a Comissão de que tinha sido concedida uma licença de exploração às transportadoras aéreas *Dakota SPRL, Malu Aviation, Serve Air* e *Congo Airways*, sem ter sido demonstrado que a certificação e a supervisão destas transportadoras satisfazem plenamente as normas de segurança internacionais aplicáveis. Por conseguinte, estas transportadoras devem ser incluídas no anexo A do Regulamento (CE) n.º 474/2006.

(26) 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 objeto de uma proibição de operação na União deve ser alterada para retirar as transportadoras aéreas *African Air Service Commuter, Air Baraka, Air Castilla, Air Malebo, Armi global Business Airways, Biega Airways, Business Aviation, Cetrac Aviation Service SPRL, CHC Stellavia, Congo Express, Eagles Services, Ephrata Airlines, Filair, Fly Congo, Galaxy Kavatsi, GIS'AIR, Goma Express, GTRA, International Trans Air Business, Jet Congo Airlines, Katanga Express, Katanga Wings, Lignes Aériennes Congolaises, Mavivi Air Trade, Okapi Airlines, Patron Airways, Pegasus Aviation, Safe Air, Sion Airlines, Stellar Airways, Tracep Congo, Waltair Aviation* e *Wimbi Dira Airways* do Anexo A do Regulamento (CE) n.º 474/2006 e nele incluir as transportadoras aéreas *Dakota, Malu Aviation, Serve Air* e *Congo Airways*.

Transportadoras aéreas do Gabão

(27) Desde julho de 2008 que as transportadoras aéreas *Air Services SA e SCD Aviation* foram incluídas no anexo A. A *Gabon Airlines* está autorizada a operar na UE desde julho de 2008, mas só com a aeronave do tipo Boeing 767--200, com a matrícula TR-HP, nas condições indicadas no considerando 15 do Regulamento (CE) n.º 715/2008 ([2]).

(28) Em 5 de junho de 2015, as autoridades competentes do Gabão apresentaram à Comissão provas da revogação do certificado de operador aéreo (COA) das transportadoras aéreas *Air Services SA, SCD Aviation* e *Gabon Airlines*, pelo que devem ser retiradas da lista das transportadoras aéreas que são objeto de uma proibição ou de restrições de operação na União.

(29) As autoridades competentes do Gabão informaram a Comissão da emissão de um novo COA para a transportadora aérea *Tropical Air Gabon*, a 6 de maio de 2015, sem se ter demonstrado que a certificação e a supervisão desta transportadora aérea satisfazem plenamente as normas de segurança internacionais aplicáveis. Por conseguinte, a *Tropical Air Gabon* deve ser incluída no anexo A do Regulamento (CE) n.º 474/2006.

([1]) 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).

([2]) Regulamento (CEE) n.º 715/2008, de 24 de julho de 2008, 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 197 de 25.7.2008, p. 36)

(30) 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 objeto de uma proibição de operação na União deve ser alterada para retirar do anexo A do Regulamento (CE) n.º 474/2006 a *Air Services SA* e a *SCD Aviation* e nela incluir a *Tropical Air Gabon* e para retirar do anexo B do mesmo regulamento a *Gabon Airlines*.

Transportadoras aéreas do Gana

(31) Em setembro de 2010, a *Meridian Airways LTD* foi incluída no anexo A do Regulamento (CE) n.º 474/2006 ([1]). Em setembro de 2010, a *Airlift International (GH) LTD* foi incluída no anexo B do Regulamento (CE) n.º 474/2006 pelo que só uma aeronave, do tipo DC- 8-63F, estava autorizada a operar na União. Ambas as decisões resultaram da deteção de deficiências graves de segurança nas inspeções na plataforma de estacionamento efetuadas no âmbito do programa SAFA. Em novembro de 2010, considerou-se que a *Airlift International (GH) LTD* podia operar uma segunda aeronave DC- 8-63F na União ([2]).

(32) Em 5 de fevereiro de 2014, a autoridade da aviação civil do Gana (GCAA) enviou à Comissão os certificados de revogação da matrícula de certas aeronaves DC- 8-63F matriculadas no Gana. A GCAA informou igualmente que tinha emitido uma diretiva técnica para proibir a utilização de aeronaves DC- 8 por transportadoras aéreas certificadas no Gana, que entrou em vigor em 31 de dezembro de 2013. Considera-se que estes elementos confirmam que o Estado do Gana já não aceita a operação de aeronaves DC- 8 inscritas no seu registo aeronáutico.

(33) A 16 de fevereiro de 2015, a GCAA apresentou à Comissão prova por escrito de que tinha revogado os certificados de operador aéreo da *Meridian Airways LTD* e da *Airlift International (GH) LTD*. A 17 de março de 2015, teve lugar uma reunião técnica entre altos representantes da GCAA, a Comissão e a AESA, na qual a GCAA forneceu informações pormenorizadas sobre a sua atual estrutura organizativa, a sua supervisão das transportadoras aéreas certificadas no Gana e o processo de certificação dos operadores aéreos. As provas da revogação destes dois certificados de operador aéreo e os factos apresentados durante a reunião técnica da GCAA a respeito da supervisão da segurança aérea foram considerados suficientes para concluir que a *Meridian Airways LTD* e a *Airlift International (GH) LTD* cessaram as suas operações.

(34) 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 objeto de uma proibição de operação na União deve ser alterada para retirar a *Meridian Airways LTD* do anexo A do Regulamento (CE) n.º 474/2006 e a *Airlift International (GH) LTD* do anexo B do mesmo regulamento.

(35) Caso eventuais informações atinentes à segurança operacional indiciem riscos iminentes, decorrentes do incumprimento das normas de segurança internacionais, a Comissão poderá ver-se obrigada a tomar medidas em conformidade com o Regulamento (CE) n.º 2011/2005.

Transportadoras aéreas da Índia

(36) Por carta de 24 de dezembro de 2014, a Direção-Geral da Aviação Civil da Índia (DGCA) apresentou à Comissão dados atualizados sobre as medidas corretivas por ela tomadas em relação à decisão de janeiro de 2014 da Administração Federal da Aviação dos Estados Unidos (FAA) de baixar o grau de conformidade da Índia da categoria 1 para a categoria 2, na sequência da auditoria da FAA para avaliação da segurança da aviação internacional (IASA). Esta carta também indicava que a FAA tinha reavaliado a DGCA em dezembro de 2014. Em 8 de abril de 2015, a FAA anunciou a elevação do grau de conformidade da Índia da categoria 2 para a categoria 1 na sequência da auditoria IASA.

([1]) Regulamento de Execução (UE) n.º 791/2010 da Comissão de 6 de setembro de 2010 (JO L 237 de 8.9.2010, p. 10). Cf., em especial, os considerandos 9 a 23.

([2]) Regulamento de Execução (UE) n.º 1071/2010 da Comissão de 22 de novembro de 2010 (JO L 306 de 23.11.2010, p. 44). Cf., em especial, os considerandos 29 a 31.

(37) Por carta de 10 de abril de 2015 à DGCA, a Comissão, embora se congratulasse com a decisão positiva da FAA de elevar o grau de conformidade da Índia na sequência da IASA, reiterou que a DGCA teria de continuar a cooperar com a Comissão e a fornecer regularmente informações atualizadas sobre o cumprimento das suas obrigações internacionais em matéria de segurança e de supervisão.

(38) A 7 de maio de 2015, realizaram-se consultas técnicas entre peritos da Comissão, a AESA, um Estado-Membro e altos representantes da DGCA da Índia. A reunião permitiu à DGCA da Índia detalhar as medidas adotadas e que levaram a FAA a elevar o grau de conformidade da Índia da categoria 2 para a categoria 1. A DGCA detalhou o plano de medidas corretivas que aplicou, tendo fornecido informações específicas sobre as medidas sustentáveis implementadas para reforçar a sua capacidade de supervisão da segurança. A Comissão registou as informações fornecidas pela DGCA. Considerou-se não ser necessário impor nenhuma proibição ou restrição operacional às transportadoras aéreas certificadas na Índia, mas que seria aconselhável efetuar mais consultas técnicas para discutir com a DGCA questões relacionadas com a segurança.

(39) De acordo com os critérios comuns estabelecidos no anexo do Regulamento (CE) n.º 2111/2005, considera-se, por conseguinte, não haver atualmente fundamento para alterar a lista das transportadoras aéreas objeto de uma proibição de operação na União, nela incluindo transportadoras da Índia.

(40) Os Estados-Membros devem continuar a verificar o cumprimento efetivo das normas de segurança, atribuindo prioridade às transportadoras aéreas indianas nas inspeções a efetuar na plataforma de estacionamento, em conformidade com o Regulamento (UE) n.º 965/2012.

Transportadoras aéreas da Indonésia

(41) Prosseguem as consultas periódicas entre a Comissão e a Direção-Geral da Aviação Civil (DGCA) da Indonésia, com o objetivo de acompanhar os passos dados pela DGCA para garantir que a supervisão da segurança das transportadoras aéreas certificadas na Indonésia satisfaz as normas de segurança internacionais. Na sequência da auditoria da OACI em maio de 2014, a DGCA concluiu o seu plano de medidas corretivas, procedendo atualmente à sua implementação.

(42) Em 28 de dezembro de 2014, o voo QZ8501 da transportadora indonésia *Airasia* sofreu um acidente quando sobrevoava o mar de Java. A aeronave foi destruída e todos os passageiros e membros da tripulação perderam a vida. A Comissão de Segurança dos Transportes Nacionais da Indonésia (NTSC) abriu um inquérito ao acidente e o relatório final está previsto para antes do final de 2015.

(43) Em janeiro de 2015, representantes da Comissão deslocaram-se à Indonésia para discutir os resultados da auditoria da OACI de maio de 2014, a fim de assegurar que a supervisão da segurança das transportadoras aéreas, que deixaram de figurar na lista da União, continua a exercer-se a um nível que não suscita motivos para a sua inclusão nessa lista. Os representantes da Comissão reuniram-se com o Ministro indonésio dos transportes e representantes da DGCA da Indonésia, o Comité de segurança dos transportes nacionais e das transportadoras aéreas em causa. Estas apresentaram um bom panorama dos seus sistemas de gestão da segurança e da aplicação das normas de segurança internacionais.

(44) Por carta de 31 de março de 2015, a DGCA apresentou informações detalhadas sobre as medidas corretivas em curso para resolver os problemas constatados pela OACI, bem como informações sobre a supervisão da segurança das transportadoras aéreas em causa. Na sequência da análise dessas informações, a Comissão solicitou esclarecimentos sobre a supervisão da segurança das transportadoras aéreas certificadas na Indonésia e a atual lista de titulares de certificados de operador aéreo na Indonésia.

(45) Esses esclarecimentos foram apresentados por carta de 13 de maio de 2015, na qual se davam informações sobre o programa de operação e supervisão das transportadoras aéreas que não são objeto de proibição, a saber a *Garuda Indonesia, a Airfast Indonesia, a Ekspres Transportasi Antarbenua* e a *Indonesia Air Asia*. Com base nas informações fornecidas, concluiu-se que a DGCA exerce de facto a supervisão da segurança destas transportadoras aéreas, não havendo elementos no que à segurança digam respeito para sustentar uma decisão de impor uma proibição de operação.

(46) Na mesma carta, a DGCA informava a Comissão da revogação dos certificados de operador aéreo das transportadoras aéreas *Mandala Airlines* (COA n.º 121-005), *Merpati Nusantara Airlines* (COA n.º 121-002), *Sky Aviation* (COA n.º 121-028 e 135-044) e *Republik Express* (COA n.º 121-040). Por conseguinte, a *Mandala Airlines* deve ser retirada da lista de transportadoras aéreas da Indonésia isentas e a *Merpati Nusantara Airlines*, a *Sky Aviation* e a *Republik Express* devem ser retiradas do anexo A do Regulamento (CE) n.º 474/2006.

(47) 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 objeto de uma proibição de operação na União deve ser alterada para retirar a *Mandala Airlines* da lista das transportadoras isentas e retirar a *Merpati Nusantara Airlines*, a *Sky Aviation* e a *Republik Express* do anexo A do Regulamento (CE) n.º 474/2006.

Transportadoras aéreas do Irão

(48) A transportadora aérea *Iran Air,* certificada pela Organização da Aviação Civil da República Islâmica do Irão, foi incluída no anexo B do Regulamento (CE) n.º 474/2006, em 30 de março de 2010 ([1]). Na sequência de uma visita de avaliação *in loco* da União, as restrições operacionais à frota da *Iran Air f*oram definidas com maior precisão em 5 de julho de 2010 ([2]).

(49) A *Iran Air* transmitiu à Comissão informações e documentação sobre a sua frota atual. A transportadora aérea solicitou o levantamento das restrições de operação impostas às aeronaves A 320, a fim de poderem operar com destino à União. No entanto, até à data não foi possível comprovar os elementos apresentados, no quadro de uma reunião técnica e/ou de uma visita de avaliação a efetuar pela União *in loco*. Por conseguinte, não pode ser tomada de momento uma decisão para autorizar a operação de aeronaves A320 pela *Iran Air*.

(50) De acordo com os critérios comuns estabelecidos no anexo do Regulamento (CE) n.º 2111/2005, considera-se, por conseguinte, não haver atualmente fundamento para alterar a lista das transportadoras aéreas objeto de uma proibição de operação na União, nela incluindo as transportadoras certificadas no Irão.

Transportadoras aéreas do Cazaquistão

(51) A Comissão continua a acompanhar a implementação do plano de medidas corretivas pelo Cazaquistão, na sequência da missão coordenada de validação (ICVM) da OACI efetuada em 2014 no país. Esta ICVM confirmou a resolução de um grave problema de segurança no domínio da aeronavegabilidade e os progressos gerais alcançados na aplicação das normas de segurança internacionais. No entanto, a OACI detetou deficiências graves nas operações aéreas e até aumentou o nível de gravidade do problema de segurança neste domínio.

(52) Em 27 de abril de 2015, tiveram lugar consultas técnicas com a Comissão da Aviação Civil do Cazaquistão (CAC) para que esta apresentasse à Comissão um panorama atualizado das suas atividades de supervisão e as suas prioridades a curto e a médio prazo. Segundo as informações da CAC, foram lançadas algumas medidas corretivas, enquanto outras se encontram em diferentes níveis de implementação. A CAC indicou que as suas prioridades para 2015 incluem a introdução de um processo de certificação dos operadores aéreos em cinco etapas, o desenvolvimento de procedimentos de homologação especiais, o recrutamento de mais pessoal técnico, o desenvolvimento e execução de um programa de supervisão da segurança e de um plano de inspeção, a introdução de novas listas de controlo para inspeções e auditorias, a formação de inspetores e a atribuição de poderes aos inspetores para o desempenho das suas funções de vigilância e de controlo.

(53) Durante as consultas técnicas, a *Air Astana* informou que a CAC a voltou a certificar em abril de 2015. Além disso, a transportadora aérea forneceu regularmente informações atualizadas sobre as suas operações de voo e as suas atividades de formação e manutenção.

([1]) Regulamento de Execução (UE) n.º 273/2010 da Comissão de 30 de março de 2010 (JO L 84 de 31.3.2010, p. 25). Cf., em especial, os considerandos 41 a 49.

([2]) Regulamento de Execução (UE) n.º 590/2010 da Comissão de 5 de julho de 2010 (JO L 170 de 6.7.2010, p. 9). Cf., em especial, os considerandos 60 a 71.

(54) Durante as consultas técnicas de abril de 2015, a *SCAT Air Company* informou igualmente a Comissão que já tinha sido objeto com bons resultados da Auditoria de segurança operacional da IATA e que deveria receber o respetivo certificado até ao final de 2015, na pendência da boa resolução dos incumprimentos constatados.

(55) Com base nas informações de que a Comissão dispõe e nas discussões durante as consultas técnicas, concluiu-se que o Cazaquistão continua a confrontar-se com dificuldades na aplicação das normas de segurança internacionais. A Comissão encoraja vivamente a CAC a intensificar os seus esforços de aplicação das normas de segurança internacionais, como condição prévia para que a Comissão considere a possibilidade de flexibilizar as restrições atualmente impostas às transportadoras aéreas sob supervisão da CAC.

(56) De acordo com os critérios comuns estabelecidos no anexo do Regulamento (CE) n.º 2111/2005, considera-se, por conseguinte, não haver atualmente fundamentos para alterar a lista das transportadoras aéreas objeto de uma proibição de operação na União, nela incluindo transportadoras do Cazaquistão.

(57) Os Estados-Membros devem continuar a verificar o cumprimento efetivo das normas de segurança, atribuindo às aeronaves da *Air Astana* prioridade nas inspeções na plataforma de estacionamento, em conformidade com o Regulamento (UE) n.º 965/2012.

Transportadoras aéreas do Líbano

(58) Estão a decorrer consultas com a Direção-Geral da Aviação Civil (DGCA) do Líbano para confirmar que o país está a implementar o plano de medidas corretivas que foi preparado em resposta às constatações feitas e ao problema grave de segurança detetado no quadro da missão coordenada de validação da OACI de dezembro de 2012.

(59) Em 9 de abril de 2015, numa reunião em Bruxelas, o conselheiro do Ministro dos Transportes do Líbano informou a Comissão e a AESA da criação de um Conselho da Aviação Civil. Mencionou igualmente as propostas de separação da função de supervisão da segurança da função de prestação de serviços, ambas atualmente organizadas pela DGCA. Foram prestadas informações complementares sobre as medidas tomadas pela DGCA em conjunto com a OACI. Em março de 2015, realizou-se uma missão da equipa de segurança da delegação regional da OACI, a fim de verificar os progressos alcançados na execução das medidas destinadas a corrigir o problema grave de segurança.

(60) Entre setembro de 2014 e março de 2015, a Comissão, por intermédio da AESA, prestou assistência técnica à DGCA na aplicação das normas de segurança internacionais, no quadro do projeto de célula de segurança da aviação mediterrânica. Estas atividades ajudaram a DGCA a implementar medidas corretivas, a melhorar os seus procedimentos internos, manuais e guias e a desenvolver os trabalhos preparatórios para o aperfeiçoamento da estrutura organizativa.

(61) As informações disponíveis sobre segurança operacional não justificam uma decisão de impor uma proibição ou restrições operacionais às transportadoras aéreas certificadas no Líbano. No entanto, a Comissão considerou que a situação deve continuar a ser acompanhada de perto. As consultas com as autoridades libanesas devem prosseguir em conformidade com o artigo 3.º, n.º 2, do Regulamento (CE) n.º 473/2006.

(62) De acordo com os critérios comuns estabelecidos no anexo do Regulamento (CE) n.º 2111/2005, considera-se, por conseguinte, não existirem na atual fase fundamentos para alterar a lista da União das transportadoras aéreas que estão proibidas de operar no seu território, nela incluindo transportadoras do Líbano.

(63) Caso informações atinentes à segurança indiciem riscos iminentes, decorrentes do incumprimento das normas internacionais aplicáveis, a Comissão poderá ver-se obrigada a tomar novas medidas, em conformidade com o Regulamento (CE) n.º 2111/2005.

Transportadoras aéreas da Líbia

(64) A Comissão continua preocupada com a situação da segurança da aviação na Líbia. O Governo reconhecido pela União designou uma nova autoridade competente, a Autoridade da Aviação Civil da Líbia (LCCA). Esta última confiou às autoridades competentes de outros Estados determinadas tarefas relacionadas com a segurança da aviação, tais como a emissão de avisos à navegação (NOTAM). No entanto, a antiga autoridade competente, ou seja a Autoridade da Aviação Civil (LYCAA), continua em atividade e a emitir NOTAM, para além dos emitidos em nome da LCAA. Por conseguinte, a segurança da aviação poderá ser afetada, porque os avisos à navegação emitidos por estas organizações, caso cubram o mesmo espaço aéreo ou os mesmos aeródromos, poderão conter informações contraditórias.

(65) A Comissão entrou em contacto com a LCAA, mas não obteve informações úteis e verificáveis sobre a situação atual da supervisão da aviação civil e da segurança da aviação na Líbia.

(66) Devido à situação de incerteza e instabilidade que atualmente se vive na Líbia, assim como à capacidade limitada da LCAA para supervisionar adequadamente as transportadoras aéreas líbias e controlar os riscos iminentes para a segurança, considera-se que a Líbia é incapaz de cumprir as suas obrigações internacionais de segurança da aviação.

(67) De acordo com os critérios comuns estabelecidos no anexo do Regulamento (CE) n.º 2111/2005, considera-se, por conseguinte, não haver atualmente fundamento para alterar a lista das transportadoras aéreas objeto de uma proibição de operação na União, nela incluindo transportadoras da Líbia.

Transportadoras aéreas de Madagáscar

(68) Têm prosseguido ativamente as consultas com as autoridades competentes deste país, a Aviação Civil de Madagáscar (ACM), com vista a acompanhar os progressos efetuados para garantir que a supervisão da segurança das transportadoras aéreas certificadas em Madagáscar de faz em conformidade com as normas internacionais de segurança.

(69) A 28 de Abril de 2015, a Comissão, assistida pela AESA, reuniu-se para consultas com a ACM e os representantes da transportadora aérea *Air Madagascar*. Nessa ocasião, a ACM e a transportadora aérea prestaram informações sobre os progressos alcançados na implementação dos planos respetivos de medidas corretivas e preventivas, destinados a dar resposta às preocupações de segurança suscitadas durante a visita de avaliação da UE a Madagáscar, em fevereiro de 2014.

(70) Em especial, a ACM comunicou os progressos na formação dos seus inspetores, realizada no quadro do programa de assistência técnica da OACI (SAFE), e indicou que, à data da reunião, já tinha sido ministrada aos atuais de inspetores qualificados cerca de 65 % da formação necessária para permitir que a ACM obtenha um nível de desempenho aceitável no cumprimento das suas obrigações de supervisão. Embora o programa de supervisão de 2014 tenha executado com a assistência de terceiros, a ACM estava confiante em que o programa de 2015 demonstraria a sua capacidade para cumprir aquelas obrigações. A ACM também comunicou ter decidido recentemente suspender o certificado de operador aéreo das transportadoras *Aeromarine, Henri Fraise Fils Transport Aérien* e *Insolite Travel FL,* assim como homologação da instituição de formação *Ecole Nationale d'Enseignement de l'Aéronautique et de la Météorologie*. Por último, a ACM sublinhou estar em curso a avaliação *ex situ* pela OACI dos elementos críticos de 1 a 5 do sistema de supervisão da segurança, a qual deveria estar concluída em julho de 2015.

(71) Além das informações sobre o seu plano de medidas corretivas e preventivas, a *Air Madagascar* apresentou as informações detalhadas mais recentes sobre a evolução da sua frota, tendo informado em especial estar em estudo a aquisição de uma terceira aeronave do tipo ATR 72-600, e que as duas aeronaves Boeing 737-300 deveriam ser substituídas por aeronaves Boeing 737-700 no quarto trimestre de 2015.

(72) A Comissão registou as informações prestadas pela ACM e pela *Air Madagascar*. A Comissão congratulou-se com os progressos alcançados pela ACM e pela *Air Madagascar* com a instauração novos procedimentos ou aperfeiçoamento dos existentes. No entanto, a Comissão insiste na necessidade de ambas as organizações estarem aptas a

implementar efetivamente esses procedimentos. A Comissão recomenda que se avance progressivamente, a fim de evitar a aplicação parcial dos procedimentos, como referido durante a visita de avaliação da União a Madagáscar, em fevereiro de 2014.

(73) A 8 de maio de 2015, a ACM comunicou à Comissão que a transportadora aérea *Air Madagascar* tinha solicitado que a aeronave Airbus A340-300 com a matrícula 5R-EAA fosse acrescentada à lista de aeronaves da companhia já incluídas no anexo B do Regulamento (CE) n.º 474/2006.

(74) A 29 de maio de 2015, o Ministro do Turismo, Transportes e Meteorologia de Madagáscar manifestou o desejo de a situação das duas aeronaves Airbus A340-300 fosse reavaliada na reunião do Comité da Segurança Aérea de junho de 2015. Contudo, se a reapreciação da eventual retirada da *Air Madagascar* da lista do anexo B do Regulamento (CE) n.º 474/2006 não pudesse estar concluída antes da reunião de junho de 2015, o Ministro apoiaria o pedido da *Air Madagascar* para inclusão da aeronave Airbus A340-300 com a matrícula 5R-EAA no anexo B do Regulamento (CE) n.º 474/2006.

(75) Tendo em conta a gravidade das constatações feitas durante a visita de avaliação da UE a Madagáscar, em fevereiro de 2014, a Comissão considera que as condições que permitem essa inclusão não diferem, no essencial, das condições a cumprir para retirar a *Air Madagascar* da lista do anexo B do Regulamento (CE) n.º 474/2006. À luz das informações comunicadas pela ACM e pela *Air Madagascar*, posteriormente à reunião de 28 de abril de 2014, com o objetivo de justificar a inclusão da aeronave Airbus A340-300 com a matrícula 5R-EAA no anexo B do Regulamento (CE) n.º 474/2006, não se pode concluir que essas condições estão reunidas.

(76) De acordo com os critérios comuns estabelecidos no anexo do Regulamento (CE) n.º 2111/2005, considera-se, por conseguinte, não haver atualmente fundamento para alterar a lista das transportadoras aéreas objeto de uma proibição de operação na União, nela incluindo transportadoras de Madagáscar.

Transportadoras aéreas da República Islâmica da Mauritânia

(77) A 24 de fevereiro de 2015, realizou-se uma reunião técnica em Bruxelas entre a Comissão, a AESA, vários Estados-Membros e a autoridade da aviação civil da Mauritânia, a Agência nacional da Aviação Civil, bem como a transportadora aérea *Mauritania Airlines International* (*MAI*). A Agência nacional da Aviação Civil apresentou a situação da segurança na Mauritânia e o seu plano nacional de segurança, salientando os bons resultados da auditoria da OACI, traduzido num um elevado nível de aplicação das normas de segurança internacionais. A *MAI* explicou como deu resposta às recentes constatações SAFA e anunciou que iria iniciar o processo de inscrição para a auditoria de segurança operacional da IATA. A *MAI* confirmou que, por razões económicas, tinha deixado de voar para certos destinos na União e que pretende desenvolver uma rede regional em cooperação com uma transportadora aérea da União. A *MAI* decidiu assim alterar também a composição da sua frota para explorar aeronaves mais pequenas, com um calendário que permita um maior número de frequências de voo.

(78) A mais recente análise SAFA fornecida pela AESA indica melhorias, por serem menos as constatações feitas durante as inspeções SAFA na União. No entanto, alguns Estados-Membros salientaram que a introdução de um novo tipo de aeronave na frota da *MAI*, o Embraer ERJ145, não fora efetuada de forma satisfatória. De 10 a 14 de março de 2015, realizou-se em Nuaquechote a pré-auditoria de segurança operacional da IATA. A Agência nacional da Aviação Civil e a *MAI* apresentaram à Comissão os resultados preliminares dessa pré-auditoria. Nesta base, afigura-se que a aplicação das normas de segurança internacionais é aceitável e que não há elementos que indiciem a existência de deficiências de segurança particularmente alarmantes.

(79) De acordo com os critérios comuns estabelecidos no anexo do Regulamento (CE) n.º 2111/2005, considera-se, por conseguinte, não haver atualmente fundamento para alterar a lista das transportadoras aéreas objeto de proibição de operação na União, nela incluindo transportadoras da República Islâmica da Mauritânia.

(80) Caso informações atinentes à segurança indiciem riscos iminentes, decorrentes do incumprimento das normas internacionais aplicáveis, a Comissão poderá ver-se obrigada a tomar novas medidas, em conformidade com o Regulamento (CE) n.º 2111/2005.

Transportadoras aéreas de Moçambique

(81) Em novembro e dezembro de 2014, realizou-se uma missão coordenada de validação da OACI para validar os progressos registados na execução do plano de medidas corretivas da autoridade da aviação civil de Moçambique, o Instituto de Aviação Civil de Moçambique (IACM). Esta missão abrangeu a legislação de Moçambique no domínio da aviação civil, a organização interna do IACM, os aeródromos, as ajudas terrestres e os serviços de navegação aérea em Moçambique. O relatório da missão foi publicado no sítio Web da OACI em 5 de maio de 2015.

(82) Embora reconhecendo os progressos realizados pelo IACM na correção das deficiências detetadas pela OACI, bem como os seus esforços para completar a criação de um sistema de aviação conforme com as normas de segurança internacionais, prevera-se anteriormente realizar uma missão de avaliação da segurança pela UE em 2015.

(83) A missão de avaliação da União a Moçambique realizou-se em abril de 2015, com a participação de peritos da Comissão, da AESA e dos Estados-Membros. A avaliação incidiu no direito primário em matéria de aviação e na regulamentação da aviação civil, a organização interna do IACM, no licenciamento e formação de pessoal, na supervisão da aeronavegabilidade e das operações das aeronaves.

(84) A missão de avaliação da União revelou que o quadro jurídico em vigor contém uma série de desvios em relação às normas de segurança internacionais. A revisão da lei de bases da aviação, que incorpora as alterações para corrigir os desvios identificados, aguarda a aprovação do Governo. Há regulamentação técnica e jurídica específica, mas que carece de exaustividade e coerência. A revisão dos estatutos do IACM, que proporciona ao instituto a necessária autonomia financeira e operacional e corrige as deficiências detetadas neste domínio, aguarda também a aprovação do Governo. Embora a maior parte do recrutamento de pessoal esteja concluída e algumas das alterações organizativas previstas tenham sido feitas, continua por executar uma parte importante da implementação.

(85) A missão de avaliação da União também identificou deficiências em várias áreas de trabalho do IACM, incluindo o licenciamento e formação de pessoal e a supervisão da aeronavegabilidade e das operações das aeronaves. Nos três operadores, visitados a título de amostra, a equipa de avaliação da União detetou importantes lacunas na manutenção de registos, manuais inadequados, falta de organização e práticas de manutenção deficientes. Embora alguns destes problemas sejam da inteira responsabilidade do operador, muitos podem indiciar falta de supervisão adequada pela autoridade competente.

(86) Por outro lado, o IACM demonstrou estar firmemente empenhado em prosseguir os trabalhos rumo ao seu objetivo final de alcançar um sistema de aviação conforme com as normas de segurança internacionais, continuando a beneficiar do pleno apoio e aprovação do Governo. Contudo, nos próximos tempos, o IACM necessitará igualmente de orientação profissional, imparcial e competente. A Comissão, juntamente com o IACM e a AESA, está a preparar a prestação dessa assistência técnica, com vista a ajudar a solucionar os problemas remanescentes e a concluir o processo de reforço das capacidades internas necessário para obter a sustentabilidade desejada.

(87) A missão de avaliação da União permitiu à Comissão concluir que, embora o IACM tenha registado progressos significativos na aplicação das normas de segurança internacionais, continuam a existir importantes deficiências no sistema de supervisão da segurança em Moçambique. Nesta fase, a capacidade do IACM para supervisionar as atividades da aviação civil em Moçambique ainda não é suficiente de acordo com as normas de segurança internacionais. Por conseguinte, não há elementos suficientes para sustentar uma decisão de flexibilizar a proibição de operação de todas as transportadoras aéreas certificadas em Moçambique.

(88) De acordo com os critérios comuns estabelecidos no anexo do Regulamento (CE) n.º 2111/2005, considera-se, por conseguinte, não haver atualmente fundamento para alterar a lista das transportadoras aéreas objeto de proibição de operação na União, nela incluindo transportadoras de Moçambique.

Transportadoras aéreas das Filipinas

(89) Em março de 2010, todas as transportadoras aéreas certificadas na República das Filipinas foram incluídas no anexo A do Regulamento (CE) n.º 474/2006 ([1]), com base em elementos que comprovam a insuficiente capacidade das autoridades responsáveis pela supervisão dessas transportadoras para corrigirem as deficiências de segurança detetadas. Além disso, também não havia elementos suficientes que comprovassem a conformidade das transportadoras aéreas certificadas na República das Filipinas com as normas de segurança aplicáveis e as práticas recomendadas a nível internacional.

(90) Em julho de 2013, a *Philippine Airlines* foi retirada do anexo A do Regulamento (CE) n.º 474/2006 ([2]). Em abril de 2014, a *Cebu Pacific* foi também retirada do anexo A do Regulamento (CE) n.º 474/2006 ([3]). Ambas as decisões se basearam na visita de avaliação *in loco* da União, em junho de 2013, na melhoria da supervisão da segurança dessas transportadoras aéreas pela autoridade da aviação civil das Filipinas (CAAP) e na capacidade das transportadoras para garantirem o pleno cumprimento das normas de segurança internacionais. Em abril de 2014, a Administração Federal da Aviação dos Estados Unidos anunciou também a sua decisão de elevar o grau de conformidade das Filipinas da categoria 2 para a categoria 1 relativamente ao seu programa de auditoria da avaliação da segurança da aviação internacional.

(91) A 10 de março de 2015, tiveram lugar consultas técnicas entre peritos da Comissão, da AESA e de um Estado-Membro e altos representantes da CAAP, bem como três transportadoras aéreas certificadas nas Filipinas, nomeadamente a *Zest Airways Inc. (Dba 'Air Asia Zest')*, a *Air Philippines Corporation* e a *South East Asian Airlines (SEAir) Inc*. A CAAP apresentou informações atualizadas sobre as reformas organizativas em curso, incluindo a reorganização do serviço de inspeção das normas de voo, e sobre formação dos inspetores. A CAAP forneceu também informações pormenorizadas sobre a supervisão da segurança por ela realizada às transportadoras aéreas *Air Asia Zest*, *Air Philippines Corporation* e *South East Asian Airlines (SEAir) Inc*. No que diz respeito à supervisão da segurança efetuada pela CAAP, as informações apresentadas na reunião incluíam o programa de inspeção anual mínima obrigatória prevista para cada transportadora, bem como informações específicas sobre as atividades de vigilância correspondentes a cada uma delas. Na reunião, a CAAP também comunicou informações atualizadas sobre a execução do programa nacional de segurança aérea das Filipinas, incluindo informações específicas sobre o programa nacional de segurança das pistas, o programa conexo de formação e de sensibilização. A CAAP também forneceu dados atualizados do inquérito sobre a saída de pista de uma aeronave da *Air Asia Zest* a 30 de dezembro de 2014.

(92) Por ocasião das consultas técnicas de 10 de março de 2015, a *Air Asia Zest*, a *Air Philippines Corporation* e a *South East Asian Airlines (SEair) Inc* explicaram o funcionamento das suas operações. As informações prestadas por cada transportadora aérea incluíam pormenores da estrutura organizativa e o funcionamento dos respetivos serviços de segurança e de qualidade, assim como informações sobre a frota atual, a atenuação dos problemas de segurança em cada transportadora aérea e dados sobre as disposições internas de garantia de qualidade. Além disso, cada transportadora apresentou o seu programa de monitorização dos dados de voo.

(93) Com base nos elementos apresentados nestas consultas técnicas, a União efetuou, em abril de 2015, uma visita de avaliação *in loco* nas Filipinas, que contou com a participação de peritos da Comissão, da AESA e dos Estados-Membros. A visita de avaliação realizou-se nos escritórios da CAAP e, por amostragem, a várias transportadoras aéreas certificadas nas Filipinas, a saber, a *Air Asia Inc*, a *Air Asia Zest*, a *Air Philippines Corporation, a Island Aviation Inc, a Magnum Air (Skyjet) Inc, a South East Asian Airlines (SEAir) Inc* e a *South East Asian Airlines (SEAIR) International*.

(94) Os elementos apresentados durante a visita de avaliação revelaram que o serviço de inspeção das normas de voo possui 173 efetivos diretamente encarregados da certificação e da supervisão. Os elementos analisados confirmaram que os inspetores da manutenção e das operações tinham experiência suficiente para efetuar uma supervisão eficaz e tinham recebido formação oficial sobre as suas responsabilidades de supervisão. Para ajudar os seus inspetores no exercício das suas funções de supervisão, a CAAP elaborou um guia do trabalho de inspeção que inclui listas de controlo estruturadas, documentação da orientação técnica da CAAP, formulários de inspeção e documentação de referência para a vigilância.

([1]) Regulamento de Execução (UE) n.º 273/2010 da Comissão de 30 de março de 2010 (JO L 84 de 31.3.2010, p. 25). Cf., em especial, os considerandos 74 a 87.

([2]) Regulamento de Execução (UE) n.º 659/2013 da Comissão de 10 de julho de 2013 (JO L 190 de 11.7.2013, p. 54). Cf., em especial, os considerandos 80 a 94.

([3]) Regulamento de Execução (UE) n.º 368/2014 da Comissão de 10 de abril de 2014 (JO L 108 de 11.4.2014, p. 16). Cf., em especial, os considerandos 102 a 119.

(95) Dos elementos apresentados pela CAAP durante a visita de avaliação *in loco* da União, para ajudar no planeamento do programa de inspeção anual mínima obrigatória, figurava a utilização pela CAAP de uma base de dados de informação e rastreio da supervisão da segurança da aviação civil (CASORT). A fim de permitir que os inspetores elaborem um calendário de supervisão estruturado, a CAAP publica orientações relativas ao programa nacional de inspeção e vigilância. Este documento inclui opções para inspeções específicas no caso de ineficiência de titulares de um certificado de operador aéreo (COA). Para efeitos de certificação e renovação do COA, a CAAP publicou um manual de administração e certificação dos operadores aéreos. Durante a visita de avaliação da União foram apreciados os processos de certificação e renovação do COA de uma amostra 9 transportadoras aéreas certificadas pela CAAP, que incluía todas as transportadoras aéreas visitadas pela equipa de avaliação da UE. Além disso, os inspetores da CAAP que desempenham tarefas específicas de vigilância foram objeto de observação. O planeamento e a realização destas tarefas foram considerados satisfatórios.

(96) Para efeitos da avaliação efetuada pela União *in loco*, foi constituída uma amostra composta por sete transportadoras aéreas de entre as transportadoras aéreas certificadas nas Filipinas. Esta amostra incluía as quatro maiores transportadoras aéreas certificadas nas Filipinas que ainda estão incluídas no anexo A do Regulamento (CE) n.º 474/2006. A visita teve por objetivo verificar o grau de conformidade com as normas de segurança internacionais. Além disso, de acordo com os critérios comuns estabelecidos no anexo do Regulamento (CE) n.º 2111/2005, a visita avaliou o empenho e a capacidade de cada uma destas transportadoras para corrigir as deficiências de segurança detetadas. A principal conclusão das visitas a essas transportadoras aéreas é que não há falta de vontade nem, em geral, falta de capacidade para corrigir as deficiências de segurança detetadas.

(97) No quadro da visita de avaliação *in loco* da União, concluiu-se, no que diz respeito aos critérios comuns estabelecidos no anexo do Regulamento (CE) n.º 2111/2005, que a autoridade da aviação civil das Filipinas está disposta e apta a corrigir as deficiências de segurança detetadas e tem capacidade suficiente para aplicar e fazer cumprir as normas de segurança internacionais pertinentes, incluindo a regulamentação nacional em matéria de aviação civil.

(98) A CAAP foi ouvida pelo Comité da Segurança Aérea em 10 de junho de 2015. Nessa ocasião, foi igualmente selecionada para audição uma amostra composta por três transportadoras aéreas certificadas nas Filipinas (*Air Asia Zest*, *Air Philippines Corporation* e *Cebgo Inc*, anteriormente *South East Asian Airlines (SEAir) Inc*).

(99) A CAAP expôs ao Comité a atual estrutura organizativa do serviço de inspeção das normas de voo, indicou qual o efetivo atual afetado às tarefas de supervisão da segurança e forneceu uma panorâmica geral da atividade aeronáutica nas Filipinas. Informou que tem responsabilidades de supervisão sobre 36 titulares de COA e que classificou nove deles como operadores de grandes aeronaves. A CAAP forneceu igualmente um resumo do programa de supervisão agendado para 2015 em relação às três transportadoras aéreas que participaram na audição. Além disso, na qualidade de autoridade competente das Filipinas, a CAAP salientou o seu empenho em prosseguir na via de uma melhoria contínua.

(100) Na sua exposição, a CAAP apresentou um resumo do plano de medidas corretivas que visam dar resposta às observações formuladas pela equipa de avaliação da UE durante a visita de avaliação *in loco* da União. As medidas corretivas apresentadas incidem em questões prioritárias, como o reforço do programa de formação dos inspetores, melhorias na infraestrutura informática, prossecução das medidas para melhorar as competências do pessoal de inspeção e o compromisso de continuar os seus trabalhos de normalização da supervisão da segurança. Além disso, a CAAP prestou informações específicas sobre o melhoramento da infraestrutura, incluindo medidas relacionadas com o programa nacional de segurança das pistas.

(101) A *Air Philippines Corporation* apresentou informações sobre a sua estrutura organizativa, os planos para a sua frota e o seu sistema de gestão da segurança. Apresentou também dados sobre a estrutura das reuniões de segurança e a notificação e gestão da segurança e sobre o seu programa de monitorização dos dados de voo, incluindo a forma como decorre a monitorização contínua das medidas de atenuação do risco. A transportadora detalhou os seus mecanismos para garantir a segurança e como aplica os procedimentos de gestão das modificações. Apresentou um relatório sobre as medidas adotadas no seguimento das observações formuladas durante a visita de avaliação *in loco* da União.

(102) A *Cebgo Inc* explicou a sua estrutura de gestão, o sistema de gestão da segurança, o programa de prevenção de acidentes e segurança de voo, o programa de gestão dos dados de voo, o sistema de gestão da qualidade e o sistema de controlo da aeronavegabilidade e da manutenção. As informações incluíram as metas de segurança para 2015 e elementos sobre o processo de apresentação de relatórios de segurança. A *Cebgo Inc* identificou as suas cinco prioridades principais em matéria de segurança e as medidas adotadas a este respeito. Apresentou também um resumo das medidas adotadas no seguimento das observações formuladas durante a visita de avaliação *in loco* da União.

(103) A *Air Asia Zest* apresentou as características da sua frota, a estrutura organizativa e o seu departamento de gestão da segurança e da qualidade. As informações incluíram os objetivos de segurança de alto nível, o processo de comunicação de informações de segurança operacional e o programa de análise dos dados de voo, bem como as suas cinco principais prioridades em matéria de segurança. Além disso, a transportadora aérea apresentou um resumo das suas ações no seguimento das observações formuladas durante a visita de avaliação *in loco* da União.

(104) Com base n as informações disponíveis, incluindo os resultados da visita de avaliação *in loco* da União, e as informações fornecidas na audição perante o Comité da Segurança Aérea, a Comissão considera que a CAAP tem feito progressos constantes e contínuos. É igualmente reconhecido que não houve qualquer falta de vontade da CAAP em colaborar numa base permanente com a Comissão e que a CAAP é transparente ao reconhecer que deve continuar a melhorar os seus procedimentos de supervisão da segurança e de vigilância. Considera-se que a CAAP tem capacidade para cumprir as suas responsabilidades de supervisão das transportadoras aéreas certificadas nas Filipinas. Durante a audição perante o CSA, a DGCA comprometeu-se a estabelecer um diálogo permanente com a Comissão no domínio da segurança, nomeadamente através de reuniões suplementares, se e quando a Comissão considerasse necessário.

(105) A Comissão observou que as três transportadoras aéreas certificadas nas Filipinas, que integravam a amostra e que foram convidadas a participar na audição perante o Comité da Segurança Aérea, apresentaram resultados satisfatórios e estão todas em condições de fornecer informações específicas sobre a segurança das suas operações. A Comissão considera haver elementos suficientes que comprovam a conformidade das transportadoras aéreas certificadas na República das Filipinas com as normas de segurança aplicáveis e as práticas recomendadas a nível internacional.

(106) 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 objeto de uma proibição de operação na União deve ser alterada para retirar do anexo A do Regulamento (CE) n.º 474/2006 todas as transportadoras aéreas certificadas na República das Filipinas.

(107) Os Estados-Membros devem continuar a verificar o cumprimento efetivo das normas de segurança de todas as transportadoras aéreas filipinas, atribuindo-lhes prioridade nas inspeções efetuadas na plataforma de estacionamento, em conformidade com o Regulamento (UE) n.º 965/2012. Caso os resultados dessas inspeções, ou quaisquer outras informações atinentes de segurança operacional indiciem o incumprimento das normas de segurança internacionais, a Comissão ver-se-á obrigada a tomar medidas em conformidade com o Regulamento (CE) n.º 2111/2005.

Transportadoras aéreas da Federação da Rússia

(108) A Comissão, a AESA e os Estados-Membros continuaram a acompanhar de perto o desempenho, em termos de segurança, das transportadoras aéreas certificadas na Federação da Rússia que operam na União, nomeadamente atribuindo prioridade a determinadas transportadoras nas inspeções a efetuar na plataforma de estacionamento, em conformidade com o Regulamento (UE) n.º 965/2012.

(109) A 23 de março de 2015, a Comissão, assistida pela AESA, reuniu-se com representantes da Agência Federal Russa do Transporte Aéreo (FATA). O objetivo desta reunião era examinar o desempenho, em termos de segurança, das transportadoras aéreas russas durante as inspeções SAFA na plataforma de estacionamento, no período compreendido entre 10 de março de 2014 e 9 de março de 2015, e identificar os casos que exigem especial atenção. Na reunião, a AFTA comprometeu-se a acompanhar certos casos de incumprimento que não tinham sido devidamente corrigidos e a comunicar à Comissão, antes do final do mês de maio, informações atualizadas sobre a sua situação.

(110) A FATA comunicou à Comissão que, devido à ampliação do sistema SAFA, também monitoriza o desempenho SAFA das transportadoras aéreas russas em certos países terceiros. A FATA indicou ainda ter nomeado novos inspetores de segurança para lidar com as transportadoras aéreas objeto de constatações na sequência das inspeções realizadas no quadro do programa SAFA. A FATA manifestou a esperança de que esta supervisão continue a melhorar a rapidez de resposta e a qualidade das medidas corretivas dos operadores. A FATA informou também a Comissão das recentes suspensões e revogações de certificados de operador aéreo sob sua responsabilidade.

(111) Com base nas informações disponíveis, a Comissão concluiu não ser necessária uma audição das autoridades da aviação russas ou das transportadoras aéreas certificadas na Federação da Rússia perante o Comité da Segurança Aérea.

(112) De acordo com os critérios comuns estabelecidos no anexo do Regulamento (CE) n.º 2111/2005, considera-se, por conseguinte, não haver atualmente fundamento para alterar a lista das transportadoras aéreas objeto de uma proibição de operação na União, nela incluindo transportadoras da Federação da Rússia.

(113) Os Estados-Membros devem continuar a verificar o cumprimento efetivo das normas de segurança internacionais pelas transportadoras aéreas russas, atribuindo-lhes prioridade nas inspeções na plataforma de estacionamento, em conformidade com o Regulamento (UE) n.º 965/2012.

(114) Se as inspeções revelarem um risco iminente para a segurança, devido ao incumprimento das normas de segurança, a Comissão poderá ver-se obrigada a tomar medidas contra transportadoras aéreas da Federação da Rússia, em conformidade com o Regulamento (CE) n.º 2111/2005.

Transportadoras aéreas do Sudão

(115) Com base nos contactos regulares entre a autoridade da aviação civil sudanesa (SCAA) e a Comissão, verifica-se que a SCAA realizou progressos satisfatórios nas suas atividades de supervisão das transportadoras aéreas certificadas no Sudão. A SCAA informou igualmente a Comissão de que certas transportadoras aéreas realizaram progressos consideráveis na aplicação das normas de segurança internacionais.

(116) A SCAA concordou em receber uma visita de avaliação *in loco* da União em outubro de 2015. Esta visita tem por objetivo comprovar as informações fornecidas pela SCAA e recolher informações complementares para fundamentar uma eventual decisão sobre as transportadoras aéreas certificadas no Sudão. Não há de momento dados que justifiquem uma decisão sobre as transportadoras aéreas certificadas no Sudão.

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

Transportadoras aéreas da Tailândia

(118) Em janeiro de 2015, a OACI levou a efeito uma auditoria no Reino da Tailândia, no quadro da abordagem da monitorização contínua do **Programa Universal de Auditoria da Supervisão da Segurança**. O resultado global é que a aplicação efetiva das normas internacionais de segurança na Tailândia está muito aquém da média mundial. Com base nos resultados da auditoria, a OACI declarou a existência de um problema grave de segurança na certificação dos operadores aéreos, incluindo a autorização de procedimentos operacionais específicos. O departamento da aviação civil da Tailândia (DCA) apresentou à OACI um plano de medidas corretivas para dar resposta aos problemas constatados.

(119) O DCA solicitou assistência técnica à União Europeia e à AESA para solucionar os problemas constatados pela OACI. Em abril de 2015, a AESA conduziu uma missão de assistência técnica à Tailândia e, nos próximos meses, serão prestadas assistência técnica e cooperação suplementares.

(120) Com base nos resultados da auditoria da OACI e nas recomendações da missão de assistência técnica, o departamento da aviação civil tailandês, juntamente com a transportadora aérea *Thai Airways International*, foram convidados para consultas técnicas em Bruxelas, com vista a obter mais informações sobre as medidas corretivas a curto, médio e longo prazo empreendidas pelo DCA. O DCA, bem e a *Thai Airways International* congratularam-se com este convite e prestaram antes da reunião e de forma transparente todas as informações solicitadas.

(121) Nas consultas técnicas, realizadas a 3 de junho de 2015, o DCA e a *Thai Airways International* mostraram claramente a sua vontade de cooperação, tendo facultado o máximo de informação possível. O DCA sublinhou que o Governo tailandês está perfeitamente consciente da importância da segurança da aviação civil e comprometeu-se a fornecer os meios necessários para melhorar o sistema de supervisão da segurança aplicado pelo DCA, que em breve será objeto de reorganização passando a Autoridade da Aviação Civil da Tailândia, com um reforço considerável do seu orçamento.

(122) A *Thai Airways International* apresentou de forma clara o seu sistema de gestão da segurança e da qualidade. A transportadora aérea demonstrou estar em condições de assegurar, adequadamente, o cumprimento das normas de segurança internacionais.

(123) A Comissão considera que as informações disponíveis sobre segurança não justificam uma decisão de proibição ou restrições operacionais às transportadoras aéreas certificadas na Tailândia. No entanto, a Comissão considera que a situação deve continuar a ser acompanhada de perto.

(124) De acordo com os critérios comuns estabelecidos no anexo do Regulamento (CE) n.º 2111/2005, considera-se, por conseguinte, 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 da Tailândia.

(125) Os Estados-Membros devem continuar a verificar o cumprimento efetivo das normas de segurança, atribuindo prioridade nas inspeções a efetuar na plataforma de estacionamento às transportadoras aéreas certificadas na Tailândia, em conformidade com o Regulamento (UE) n.º 965/2012.

(126) Caso informações atinentes à segurança operacional indiciem riscos iminentes, decorrentes do incumprimento das normas internacionais aplicáveis, a Comissão poderá ver-se obrigada a tomar novas medidas, em conformidade com o Regulamento (CE) n.º 2111/2005.

Transportadoras aéreas do Iémen

(127) Por carta de 10 de abril de 2015, a Comissão inquiriu a Autoridade da Aviação Civil e da Meteorologia do Iémen (CAMA) quanto à eventualidade de a degradação da situação no Iémen estar afetar a capacidade da CAMA para assegurar a supervisão da segurança das transportadoras aéreas certificadas no Iémen.

(128) Em 18 de maio de 2015, a transportadora aérea *Yemen Airways (Yemenia)* informou a Comissão de que tinha suspendido as suas operações no final de março de 2015 devido ao agravamento da situação no país. A *Yemenia* declarou ainda que as aeronaves estavam estacionadas em diferentes locais fora do Iémen. Por carta de 1 de junho de 2015, a CAMA informou a Comissão de que as aeronaves da *Yemenia* já não se encontravam no Iémen e que a sua intenção é coordenar as suas responsabilidades de supervisão da segurança com as autoridades aeronáuticas dos Estados em que as aeronaves estão atualmente estacionadas. Na mesma carta, a CAMA indicou que, devido à degradação da situação no Iémen, não há praticamente operações aéreas no país.

(129) Com base nas informações da CAMA e da *Yemenia*, concluiu-se que, embora a situação deva continuar a ser acompanhado de perto, não há atualmente elementos suficientes que justifiquem uma decisão de impor uma proibição às transportadoras aéreas certificadas no Iémen neste momento.

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

(131) Os Estados-Membros devem continuar a verificar o cumprimento efetivo das normas de segurança, atribuindo prioridade nas inspeções a efetuar na plataforma de estacionamento às transportadoras aéreas certificadas no Iémen, em conformidade com o Regulamento (UE) n.º 965/2012.

Transportadoras aéreas da Zâmbia

(132) A 25 de fevereiro de 2015, realizou-se uma reunião técnica em que participaram altos representantes da autoridade da aviação civil da Zâmbia (ZCAA), a Comissão, a AESA e os Estados-Membros. A ZCAA apresentou uma panorâmica geral e transparente das medidas tomadas no ano passado em relação à sua evolução, o processo de recrutamento do seu pessoal, a elaboração dos regulamentos no domínio da aviação civil na Zâmbia e a melhoria da supervisão das transportadoras aéreas.

(133) Afigura-se que a ZCAA realizou importantes progressos na resolução de uma série de problemas constatados pela OACI e que foi estabelecida uma base sólida para o futuro desenvolvimento do sistema de supervisão da segurança da aviação civil da Zâmbia. No entanto, relativamente à maior parte dos oito elementos críticos da OACI que formam o sistema de supervisão da segurança da aviação civil, ainda há muito para fazer.

(134) A ZCAA indicou que irá prosseguir os esforços de aplicação efetiva das normas de segurança internacionais. A Comissão tenciona proceder a avaliações complementares, a fim de determinar se será possível organizar uma visita de avaliação *in loco*, para verificar o cumprimento das normas de segurança internacionais na Zâmbia, antes do final de outubro de 2015.

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

Considerações finais

(136) Quanto às outras transportadoras aéreas atualmente incluídas na lista da União, a Comissão verificou se seria adequado atualizar a lista, tendo concluído não ser esse o caso. De acordo com os critérios comuns estabelecidos no anexo do Regulamento (CE) n.º 2111/2005, considera-se, por conseguinte, não haver atualmente fundamento para alterar a lista das transportadoras aéreas objeto de uma proibição de operação na União no que diz respeito a essas transportadoras.

(137) O artigo 8.º, n.º 2, do Regulamento (CE) n.º 2111/2005 reconhece a necessidade de as decisões serem tomadas com celeridade e, se for caso disso, com urgência, dadas as implicações para a segurança. Para proteger as informações sensíveis e minimizar os impactos comerciais, é essencial que as decisões tomadas pela Comissão no contexto da atualização da lista das transportadoras aéreas objeto de uma proibição ou de restrições de operação na União sejam publicadas no Jornal Oficial da União Europeia e entrem em vigor no dia seguinte ao da sua publicação.

(138) O Regulamento (CE) n.º 474/2006 deve, pois, ser alterado em conformidade.

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

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 que figura no anexo A do presente regulamento;

2) O anexo B é substituído pelo texto que figura no anexo B do presente regulamento.

Artigo 2.º

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

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

Feito em Bruxelas, em 25 de junho de 2015.

Pela Comissão

Em nome do Presidente,

Violeta BULC

Membro da Comissão

ANEXO A

LISTA DAS TRANSPORTADORAS AÉREAS QUE ESTÃO PROIBIDAS DE OPERAR NA UNIÃO, COM EXCEÇÕES [1]

Nome da entidade jurídica da transportadora aérea, conforme consta do COA (e sua designação comercial, se for diferente)	Número do certificado de operador aéreo (COA) ou número da licença de exploração	Número OACI que designa a companhia aérea	Estado do operador
BLUE WING AIRLINES	SRBWA-01/2002	BWI	Suriname
Todas as transportadoras aéreas certificadas pelas autoridades do Afeganistão responsáveis pela supervisão regulamentar, designadamente:			**República Islâmica do Afeganistão**
ARIANA AFGHAN AIRLINES	AOC 009	AFG	República Islâmica do Afeganistão
KAM AIR	AOC 001	KMF	República Islâmica do Afeganistão
PAMIR AIRLINES	Desconhecido	PIR	República Islâmica do Afeganistão
SAFI AIRWAYS	AOC 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 figura no anexo B, designadamente:			**República de Angola**
AEROJET	AO 008-01/11	TEJ	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
AIR26	AO 003-01/11-DCD	DCD	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

[1] As transportadoras aéreas enumeradas no anexo A podem ser autorizadas a exercer direitos de tráfego se utilizarem aeronaves afretadas com tripulação de 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, se for diferente)	Número do certificado de operador aéreo (COA) ou número da licença de exploração	Número OACI que designa a companhia aérea	Estado do operador
HELIANG	010	Desconhecido	República de Angola
HELIMALONGO	AO 005-01/11	Desconhecido	República de Angola
MAVEWA	016	Desconhecido	República de Angola
SONAIR	AO 002-01/10-SOR	SOR	República de Angola
Todas as transportadoras aéreas certificadas pelas autoridades do Benim responsáveis pela supervisão regulamentar, designadamente:			**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	Desconhecido	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, designadamente:			**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	RAC 06-003	EKA	República do Congo

Nome da entidade jurídica da transportadora aérea, conforme consta do COA (e sua designação comercial, se for diferente)	Número do certificado de operador aéreo (COA) ou número da licença de exploração	Número OACI que designa a companhia aérea	Estado do operador
EQUAJET	RAC06-007	EKJ	República do Congo
EQUATORIAL CONGO AIRLINES S.A.	RAC 06-014	Desconhecido	República do Congo
MISTRAL AVIATION	RAC06-011	Desconhecido	República do Congo
TRANS AIR CONGO	RAC 06-001	TSG	República do Congo
Todas as transportadoras aéreas certificadas pelas autoridades da República Democrática do Congo (RDC) responsáveis pela supervisão regulamentar, designadamente:			**República Democrática do Congo (RDC)**
AIR FAST CONGO	409/CAB/MIN/TVC/0112/2011	Desconhecido	República Democrática do Congo (RDC)
AIR KASAI	409/CAB/MIN/TVC/0053/2012	Desconhecido	República Democrática do Congo (RDC)
AIR KATANGA	409/CAB/MIN/TVC/0056/2012	Desconhecido	República Democrática do Congo (RDC)
AIR TROPIQUES	409/CAB/MIN/TVC/00625/2011	Desconhecido	República Democrática do Congo (RDC)
BLUE AIRLINES	106/CAB/MIN/TVC/2012	BUL	República Democrática do Congo (RDC)
BLUE SKY	409/CAB/MIN/TVC/0028/2012	Desconhecido	República Democrática do Congo (RDC)
BUSY BEE CONGO	409/CAB/MIN/TVC/0064/2010	Desconhecido	República Democrática do Congo (RDC)
COMPAGNIE AFRICAINE D'AVIATION (CAA)	409/CAB/MIN/TVC/0050/2012	Desconhecido	República Democrática do Congo (RDC)
CONGO AIRWAYS	019/CAB/MIN/TVC/2015	Desconhecido	República Democrática do Congo (RDC)
DAKOTA SPRL	409/CAB/MIN/TVC/071/2011	Desconhecido	República Democrática do Congo (RDC)
DOREN AIR CONGO	102/CAB/MIN/TVC/2012	Desconhecido	República Democrática do Congo (RDC)
GOMAIR	409/CAB/MIN/TVC/011/2010	Desconhecido	República Democrática do Congo (RDC)

Nome da entidade jurídica da transportadora aérea, conforme consta do COA (e sua designação comercial, se for diferente)	Número do certificado de operador aéreo (COA) ou número da licença de exploração	Número OACI que designa a companhia aérea	Estado do operador
KIN AVIA	409/CAB/MIN/TVC/0059/2010	Desconhecido	República Democrática do Congo (RDC)
KORONGO AIRLINES	409/CAB/MIN/TVC/001/2011	KGO	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)
SERVE AIR	004/CAB/MIN/TVC/2015	Desconhecido	República Democrática do Congo (RDC)
SERVICES AIR	103/CAB/MIN/TVC/2012	Desconhecido	República Democrática do Congo (RDC)
SWALA AVIATION	409/CAB/MIN/TVC/0084/2010	Desconhecido	República Democrática do Congo (RDC)
TRANSAIR 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)
Todas as transportadoras aéreas certificadas pelas autoridades de Jibuti responsáveis pela supervisão regulamentar, designadamente:			**Jibuti**
DAALLO AIRLINES	Desconhecido	DAO	Jibuti
Todas as transportadoras aéreas certificadas pelas autoridades da Guiné Equatorial responsáveis pela supervisão regulamentar, designadamente:			**Guiné Equatorial**
CEIBA INTERCONTINENTAL	2011/0001/MTTCT/DGAC/SOPS	CEL	Guiné Equatorial
CRONOS AIRLINES	2011/0004/MTTCT/DGAC/SOPS	Desconhecido	Guiné Equatorial
PUNTO AZUL	2012/0006/MTTCT/DGAC/SOPS	Desconhecido	Guiné Equatorial
TANGO AIRWAYS	Desconhecido	Desconhecido	Guiné Equatorial

Nome da entidade jurídica da transportadora aérea, conforme consta do COA (e sua designação comercial, se for diferente)	Número do certificado de operador aéreo (COA) ou número da licença de exploração	Número OACI que designa a companhia aérea	Estado do operador
Todas as transportadoras aéreas certificadas pelas autoridades da Eritreia responsáveis pela supervisão regulamentar, designadamente:			**Eritreia**
ERITREAN AIRLINES	AOC N.º 004	ERT	Eritreia
NASAIR ERITREA	AOC N.º 005	NAS	Eritreia
Todas as transportadoras aéreas certificadas pelas autoridades da República Gabonesa responsáveis pela supervisão regulamentar, à exceção da *Afrijet* e da *SN2AG*, que figuram no anexo B, designadamente:			**República Gabonesa**
AFRIC AVIATION	010/MTAC/ANAC-G/DSA	EKG	República Gabonesa
ALLEGIANCE AIR TOURIST	007/MTAC/ANAC-G/DSA	LGE	República Gabonesa
NATIONALE REGIONALE TRANSPORT (N.R.T)	008/MTAC/ANAC-G/DSA	NRG	República Gabonesa
SKY GABON	009/MTAC/ANAC-G/DSA	SKG	República Gabonesa
SOLENTA AVIATION GABON	006/MTAC/ANAC-G/DSA	SVG	República Gabonesa
TROPICAL AIR-GABON	011/MTAC/ANAC-G/DSA	Desconhecido	República Gabonesa
Todas as transportadoras aéreas certificadas pelas autoridades da Indonésia responsáveis pela supervisão regulamentar, com exceção da *Garuda Indonesia*, da *Airfast Indonesia*, da *Ekspres Transportasi Antarbenua* e da *Indonesia Air Asia*, designadamente:			**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	LBZ	República da Indonésia
ASCO NUSA AIR	135-022	Desconhecido	República da Indonésia
ASI PUDJIASTUTI	135-028	SQS	República da Indonésia

Nome da entidade jurídica da transportadora aérea, conforme consta do COA (e sua designação comercial, se for diferente)	Número do certificado de operador aéreo (COA) ou número da licença de exploração	Número OACI que designa a companhia aérea	Estado do operador
AVIASTAR MANDIRI	121-043	Desconhecido	República da Indonésia
AVIASTAR MANDIRI	135-029	VIT	República da Indonésia
BATIK AIR	121-050	BTK	República da Indonésia
CITILINK INDONESIA	121-046	CTV	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	ESD	República da Indonésia
ELANG LINTAS INDONESIA	135-052	Desconhecido	República da Indonésia
ELANG NUSANTARA AIR	135-053	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
HEAVY LIFT	135-042	Desconhecido	República da Indonésia
INDONESIA AIR ASIA EXTRA	121-054	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	JWD	República da Indonésia
JOHNLIN AIR TRANSPORT	135-043	JLB	República da Indonésia
KAL STAR	121-037	KLS	República da Indonésia
KARTIKA AIRLINES	121-003	KAE	República da Indonésia

Nome da entidade jurídica da transportadora aérea, conforme consta do COA (e sua designação comercial, se for diferente)	Número do certificado de operador aéreo (COA) ou número da licença de exploração	Número OACI que designa a companhia aérea	Estado do operador
KOMALA INDONESIA	135-051	Desconhecido	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	MNS	República da Indonésia
MARTABUANA ABADION	135-049	Desconhecido	República da Indonésia
MATTHEW AIR NUSANTARA	135-048	Desconhecido	República da Indonésia
MIMIKA AIR	135-007	Desconhecido	República da Indonésia
MY INDO AIRLINES	121-042	Desconhecido	República da Indonésia
NAM AIR	121-058	Desconhecido	República da Indonésia
NATIONAL UTILITY HELICOPTER	135-011	Desconhecido	República da Indonésia
NUSANTARA AIR CHARTER	121-022	SJK	República da Indonésia
NUSANTARA BUANA AIR	135-041	Desconhecido	República da Indonésia
PACIFIC ROYALE AIRWAYS	121-045	PRQ	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
SMAC	135-015	SMC	República da Indonésia
SRIWIJAYA AIR	121-035	SJY	República da Indonésia
SURVEI UDARA PENAS	135-006	PNS	República da Indonésia

Nome da entidade jurídica da transportadora aérea, conforme consta do COA (e sua designação comercial, se for diferente)	Número do certificado de operador aéreo (COA) ou número da licença de exploração	Número OACI que designa a companhia aérea	Estado do operador
SURYA AIR	135-046	Desconhecido	República da Indonésia
TRANSNUSA AVIATION MANDIRI	121-048	TNU	República da Indonésia
TRANSWISATA PRIMA AVIATION	135-021	TWT	República da Indonésia
TRAVEL EXPRESS AVIATION SERVICE	121-038	XAR	República da Indonésia
TRAVIRA UTAMA	135-009	TVV	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, com exceção da *Air Astana*, que figura no anexo B, designadamente:			**República do Cazaquistão**
AIR ALMATY	AK-0483-13	LMY	República do Cazaquistão
ATMA AIRLINES	AK-0469-12	AMA	República do Cazaquistão
AVIA-JAYNAR/AVIA-ZHAYNAR	AK-0467-12	SAP	República do Cazaquistão
BEK AIR	AK-0463-12	BEK	República do Cazaquistão
BEYBARS AIRCOMPANY	AK-0473-13	BBS	República do Cazaquistão
BURUNDAYAVIA AIRLINES	KZ-01/001	BRY	República do Cazaquistão
COMLUX-KZ	KZ-01/002	KAZ	República do Cazaquistão
EAST WING	KZ-01/007	EWZ	República do Cazaquistão
EURO-ASIA AIR	AK-0472-13	EAK	República do Cazaquistão
FLY JET KZ	AK-0477-13	FJK	República do Cazaquistão
INVESTAVIA	AK-0479-13	TLG	República do Cazaquistão

Nome da entidade jurídica da transportadora aérea, conforme consta do COA (e sua designação comercial, se for diferente)	Número do certificado de operador aéreo (COA) ou número da licença de exploração	Número OACI que designa a companhia aérea	Estado do operador
IRTYSH AIR	AK-0468-13	MZA	República do Cazaquistão
JET AIRLINES	KZ-01/003	SOZ	República do Cazaquistão
KAZAIR JET	AK-0474-13	KEJ	República do Cazaquistão
KAZAIRTRANS AIRLINE	AK-0466-12	KUY	República do Cazaquistão
KAZAVIASPAS	AK-0484-13	KZS	República do Cazaquistão
PRIME AVIATION	AK-0478-13	PKZ	República do Cazaquistão
SCAT	KZ-01/004	VSV	República do Cazaquistão
ZHETYSU AIRCOMPANY	AK-0470-12	JTU	República do Cazaquistão
Todas as transportadoras aéreas certificadas pelas autoridades da República Quirguiz responsáveis pela supervisão regulamentar, designadamente:			**República Quirguiz**
AIR BISHKEK (ex-EASTOK AVIA)	15	EAA	República Quirguiz
AIR MANAS	17	MBB	República Quirguiz
AVIA TRAFFIC COMPANY	23	AVJ	República Quirguiz
CENTRAL ASIAN AVIATION SERVICES (CAAS)	13	CBK	República Quirguiz
HELI SKY	47	HAC	República Quirguiz
AIR KYRGYZSTAN	03	LYN	República Quirguiz
MANAS AIRWAYS	42	BAM	República Quirguiz
S GROUP INTERNATIONAL (ex-S GROUP AVIATION)	45	IND	República Quirguiz
SKY BISHKEK	43	BIS	República Quirguiz
SKY KG AIRLINES	41	KGK	República Quirguiz
SKY WAY AIR	39	SAB	República Quirguiz
TEZ JET	46	TEZ	República Quirguiz

Nome da entidade jurídica da transportadora aérea, conforme consta do COA (e sua designação comercial, se for diferente)	Número do certificado de operador aéreo (COA) ou número da licença de exploração	Número OACI que designa a companhia aérea	Estado do operador
VALOR AIR	07	VAC	República Quirguiz
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, designadamente:			**Líbia**
AFRIQIYAH AIRWAYS	007/01	AAW	Líbia
AIR LIBYA	004/01	TLR	Líbia
BURAQ AIR	002/01	BRQ	Líbia
GHADAMES AIR TRANSPORT	012/05	GHT	Líbia
GLOBAL AVIATION AND SERVICES	008/05	GAK	Líbia
LIBYAN AIRLINES	001/01	LAA	Líbia
PETRO AIR	025/08	PEO	Líbia
Todas as transportadoras aéreas certificadas pelas autoridades da República de Moçambique responsáveis pela supervisão regulamentar, designadamente:			**República de Moçambique**
AERO-SERVIÇOS SARL	MOZ-08	Desconhecido	República de Moçambique
CFM — TRABALHOS E TRANSPORTES AÉREOS LDA	MOZ-07	Desconhecido	República de Moçambique
COA — COASTAL AVIATION	MOZ-15	Desconhecido	República de Moçambique
CPY — CROPSPRAYERS	MOZ-06	Desconhecido	República de Moçambique
CRA — CR AVIATION LDA	MOZ-14	Desconhecido	República de Moçambique
EMÍLIO AIR CHARTER LDA	MOZ-05	Desconhecido	República de Moçambique
ETA — EMPRESA DE TRANSPORTES AÉREOS LDA	MOZ-04	Desconhecido	República de Moçambique
HCP — HELICÓPTEROS CAPITAL LDA	MOZ-11	Desconhecido	República de Moçambique

Nome da entidade jurídica da transportadora aérea, conforme consta do COA (e sua designação comercial, se for diferente)	Número do certificado de operador aéreo (COA) ou número da licença de exploração	Número OACI que designa a companhia aérea	Estado do operador
KAY — KAYA AIRLINES, LDA	MOZ-09	KYY	República de Moçambique
LAM — LINHAS AÉREAS DE MOÇAMBIQUE S.A.	MOZ-01	LAM	República de Moçambique
MAKOND, LDA	MOZ-20	Desconhecido	República de Moçambique
MEX — MOÇAMBIQUE EXPRESSO, SARL MEX	MOZ-02	MXE	República de Moçambique
OHI — OMNI HELICÓPTEROS INTERNATIONAL LDA	MOZ-17	Desconhecido	República de Moçambique
SAF — SAFARI AIR LDA	MOZ-12	Desconhecido	República de Moçambique
SAM — SOLENTA AVIATION MOZAMBIQUE, SA	MOZ-10	Desconhecido	República de Moçambique
TTA — TRABALHOS E TRANSPORTES AÉREOS LDA	MOZ-16	TTA	República de Moçambique
UNIQUE AIR CHARTER LDA	MOZ-13	Desconhecido	República de Moçambique
Todas as transportadoras aéreas certificadas pelas autoridades do Nepal responsáveis pela supervisão regulamentar, designadamente:			**República do Nepal**
AIR DYNASTY HELI. S.	035/2001	Desconhecido	República do Nepal
AIR KASTHAMANDAP	051/2009	Desconhecido	República do Nepal
BUDDHA AIR	014/1996	BHA	República do Nepal
FISHTAIL AIR	017/2001	Desconhecido	República do Nepal
GOMA AIR	064/2010	Desconhecido	República do Nepal
MAKALU AIR	057A/2009	Desconhecido	República do Nepal
MANANG AIR PVT LTD	082/2014	Desconhecido	República do Nepal
MOUNTAIN HELICOPTERS	055/2009	Desconhecido	República do Nepal
MUKTINATH AIRLINES	081/2013	Desconhecido	República do Nepal
NEPAL AIRLINES CORPORATION	003/2000	RNA	República do Nepal

Nome da entidade jurídica da transportadora aérea, conforme consta do COA (e sua designação comercial, se for diferente)	Número do certificado de operador aéreo (COA) ou número da licença de exploração	Número OACI que designa a companhia aérea	Estado do operador
SHREE AIRLINES	030/2002	SHA	República do Nepal
SIMRIK AIR	034/2000	Desconhecido	República do Nepal
SIMRIK AIRLINES	052/2009	RMK	República do Nepal
SITA AIR	033/2000	Desconhecido	República do Nepal
TARA AIR	053/2009	Desconhecido	República do Nepal
YETI AIRLINES DOMESTIC	037/2004	NYT	República do Nepal
Todas as transportadoras aéreas certificadas pelas autoridades de São Tomé e Príncipe responsáveis pela supervisão regulamentar, designadamente:			**São Tomé e Príncipe**
AFRICA'S CONNECTION	10/AOC/2008	ACH	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, designadamente:			**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, designadamente:			**República do Sudão**
ALFA AIRLINES	54	AAJ	República do Sudão
ALMAJAL AVIATION SERVICE	15	MGG	República do Sudão

Nome da entidade jurídica da transportadora aérea, conforme consta do COA (e sua designação comercial, se for diferente)	Número do certificado de operador aéreo (COA) ou número da licença de exploração	Número OACI que designa a companhia aérea	Estado do operador
BADER AIRLINES	35	BDR	República do Sudão
BENTIU AIR TRANSPORT	29	BNT	República do Sudão
BLUE BIRD AVIATION	11	BLB	República do Sudão
DOVE AIRLINES	52	DOV	República do Sudão
ELIDINER AVIATION	8	DND	República do Sudão
FOURTY EIGHT AVIATION	53	WHB	República do Sudão
GREEN FLAG AVIATION	17	Desconhecido	República do Sudão
HELEJETIC AIR	57	HJT	República do Sudão
KATA AIR TRANSPORT	9	KTV	República do Sudão
KUSH AVIATION	60	KUH	República do Sudão
MARSLAND COMPANY	40	MSL	República do Sudão
MID AIRLINES	25	NYL	República do Sudão
NOVA AIRLINES	46	NOV	República do Sudão
SUDAN AIRWAYS	1	SUD	República do Sudão
SUN AIR COMPANY	51	SNR	República do Sudão
TARCO AIRLINES	56	TRQ	República do Sudão
Todas as transportadoras aéreas certificadas pelas autoridades da Zâmbia responsáveis pela supervisão regulamentar, designadamente:			**Zâmbia**
ZAMBEZI AIRLINES	Z/AOC/001/2009	ZMA	Zâmbia

ANEXO B

LISTA DAS TRANSPORTADORAS AÉREAS QUE SÃO OBJETO DE RESTRIÇÕES OPERACIONAIS NA UNIÃO [1]

Nome da entidade jurídica da transportadora aérea, conforme consta do COA (e sua designação comercial, se for diferente)	Número do certificado de operador aéreo (COA)	Número OACI que designa a companhia aérea	Estado do operador	Tipo de aeronave objeto de restrições	Matrícula(s) e, quando disponível(is), número(s) de série da construção das aeronaves objeto de restrições	Estado de matrícula
TAAG -ANGOLA AIRLINES	001	DTA	República de Angola	Toda a frota, à exceção de 6 aeronaves Boeing B777 e 4 aeronaves Boeing B737-700	Toda a frota, à exceção de D2-TED, D2-TEE, D2-TEF, D2-TEG, D2-TEH, D2-TEI, D2-TBF, D2-TBG, D2-TBH e D2-TBJ	República de Angola
AIR ASTANA [1]	AK-0475-13	KZR	Cazaquistão	Toda a frota, à exceção das aeronaves Boeing B767 e B757 e das aeronaves Airbus A319/320/321	Toda a frota, à exceção das aeronaves da frota de Boeing B767 mencionadas no COA, das aeronaves da frota de Boeing B757 mencionadas no COA e das aeronaves da frota de Airbus A319/320/321 mencionadas no COA	Aruba (Reino dos Países Baixos)
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
AFRIJET BUSINESS SERVICE [2]	002/MTAC/ /ANAC-G/ /DSA	ABS	República Gabonesa	Toda a frota, à exceção de 2 aeronaves Falcon 50 e 2 aeronaves Falcon 900	Toda a frota, à exceção de TR-LGV, TR-LGY, TR-AFJ e TR-AFR	República Gabonesa
NOUVELLE AIR AFFAIRES GABON (SN2AG)	003/MTAC/ /ANAC-G/ /DSA	NVS	República Gabonesa	Toda a frota, à exceção de 1 aeronave Challenger CL-601 e 1 aeronave HS-125--800	Toda a frota, à exceção de TR-AAG e ZS-AFG	República Gabonesa República da África do Sul
IRAN AIR [3]	FS100	IRA	República Islâmica do Irão	Toda a frota, à exceção de 14 aeronaves Airbus A300, 8 aeronaves Airbus A310 e 1 aeronave Boeing B737	Toda a frota, à exceção de EP-IBA, EP-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

[1] As transportadoras aéreas enumeradas no anexo B podem ser autorizadas a exercer direitos de tráfego se utilizarem aeronaves afretadas com tripulação de 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, se for diferente)	Número do certificado de operador aéreo (COA)	Número OACI que designa a companhia aérea	Estado do operador	Tipo de aeronave objeto de restrições	Matrícula(s) e, quando disponível(is), número(s) de série da construção das aeronaves objeto de restrições	Estado de matrícula
AIR KORYO	GAC-AOC/ /KOR-01	KOR	República Popular Democrática da Coreia	Toda a frota, à exceção de 2 aeronaves TU-204	Toda a frota, à exceção de P-632 e P-633	República Popular Democrática da Coreia
AIR MADAGASCAR	5R-M01/2009	MDG	Madagáscar	Toda a frota, à exceção das aeronaves Boeing B737, das aeronaves ATR 72/42 e de 3 aeronaves DHC 6-300	Toda a frota, à exceção das aeronaves da frota de Boeing B737 mencionadas no COA, das aeronaves da frota de ATR 72/42, mencionadas no COA e de 5R-MGC, 5R-MGD e 5R-MGF	República de Madagáscar

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