2025/2476

9.12.2025

REGULAMENTO DE EXECUÇÃO (UE) 2025/2476 DA COMISSÃO

de 8 de dezembro de 2025

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

(Texto relevante para efeitos do EEE)

A COMISSÃO EUROPEIA,

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

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

Considerando o seguinte:

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Transportadoras aéreas da União

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

(11) Os Estados-Membros reiteraram que estavam preparados para adotar as medidas necessárias sempre que as informações de segurança pertinentes indiciassem riscos iminentes de segurança, decorrentes do incumprimento das normas de segurança pertinentes pelas transportadoras aéreas da União.

Transportadoras aéreas de Angola

(12) Em julho de 2007, a *TAAG Angola Airlines* foi incluída no anexo A do Regulamento (CE) n.º 474/2006 pelo Regulamento (CE) n.º 787/2007 da Comissão ([6]). Em novembro de 2008, todas as transportadoras aéreas certificadas em Angola foram incluídas no anexo A do Regulamento (CE) n.º 474/2006 pelo Regulamento (CE) n.º 1131/2008 da Comissão ([7]). Em julho de 2009, a *TAAG Angola Airlines* passou a estar incluída no anexo B do Regulamento (CE) n.º 474/2006 pelo Regulamento (CE) n.º 619/2009 da Comissão ([8]). Em abril de 2019, pelo Regulamento de Execução (UE) 2019/618 da Comissão ([9]) a *TAAG Angola Airlines* foi retirada no anexo B do Regulamento (CE) n.º 474/2006 e a *Heli Malongo* foi retirada do anexo A do Regulamento (CE) n.º 474/2006.

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

([6]) Regulamento (CE) n.º 787/2007 da Comissão, de 4 de julho de 2007, que altera o Regulamento (CE) n.º 474/2006 da Comissão que estabelece a lista comunitária das transportadoras aéreas que são objeto de uma proibição de operação na Comunidade (JO L 175 de 5.7.2007, p. 10, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2007/787/oj).

([7]) Regulamento (CE) n.º 1131/2008 da Comissão, de 14 de novembro de 2008, que altera o Regulamento (CE) n.º 474/2006 que estabelece a lista comunitária das transportadoras aéreas que são objeto de uma proibição de operação na Comunidade (JO L 306 de 15.11.2008, p. 47, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2008/1131/oj).

([8]) Regulamento de Execução (CE) n.º 619/2009 da Comissão, de 13 de julho de 2009, que altera o Regulamento (CE) n.º 474/2006 que estabelece a lista comunitária das transportadoras aéreas que são objeto de uma proibição de operação na Comunidade (JO L 182 de 15.7.2009, p. 4, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2009/619/oj).

([9]) Regulamento de Execução (UE) 2019/618 da Comissão, de 15 de abril de 2019, que altera o Regulamento (CE) n.º 474/2006 no que respeita à lista das transportadoras aéreas que são objeto de uma proibição de operação ou estão sujeitas a restrições operacionais na União (JO L 106 de 17.4.2019, p. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2019/618/oj).

(13) A *TAAG Angola Airlines* foi colocada, no primeiro trimestre de 2025, sob vigilância reforçada da Agência, nos termos do Regulamento (UE) n.º 452/2014, na sequência de graves problemas de conformidade por resolver nos domínios das operações, da aeronavegabilidade, do sistema de gestão da segurança e do sistema de qualidade, identificados através de atividades de monitorização contínua pela Agência. Neste contexto, a Agência realizou uma auditoria nas instalações da *TAAG Angola Airlines*, em 3 e 4 de abril de 2025, que revelou 15 constatações de nível 2 que constituem a causa principal de uma constatação de nível 1 relacionada com o incumprimento dos requisitos aplicáveis do anexo 1 (parte TCO) do Regulamento (UE) n.º 452/2014. A auditoria revelou ainda que as atividades de supervisão realizadas pela Autoridade Nacional da Aviação Civil de Angola («ANAC») estavam incompletas e abaixo das normas de segurança internacionais pertinentes.

(14) Em 30 de abril de 2025, a Agência notificou a transportadora aérea da sua intenção de suspender a autorização de TCO n.º EASA.TCO.AGO.0001 e solicitou medidas de mitigação imediatas e ações corretivas até 14 de maio de 2025. A *TAAG Angola Airlines* apresentou posteriormente um plano de medidas corretivas («PMC») que foi aceite pela Agência, conduzindo ao levantamento do processo de suspensão em 23 de junho de 2025.

(15) Em junho de 2025, em resposta a um pedido da ANAC para retomar o diálogo com a Comissão sobre o estado da supervisão da segurança da aviação em Angola, a Comissão solicitou à ANAC que fornecesse informações pormenorizadas sobre a sua organização, o seu funcionamento e as atividades de vigilância realizadas sobre as transportadoras aéreas que certificou, bem como sobre o seguimento dado às recomendações formuladas no relatório de assistência técnica da Agência de dezembro de 2020.

(16) A ANAC não forneceu as informações solicitadas, tendo, em vez disso, enviado à Comissão, em julho de 2025, o seu plano diretor do projeto global de melhoria da supervisão da segurança («CSOEP»), que delineava reformas para reestruturar a ANAC. Contudo, as informações fornecidas foram insuficientes para permitir uma avaliação completa do estado atual da supervisão da segurança em Angola, uma vez que não incluíam a documentação e os esclarecimentos necessários para avaliar a base para a emissão e a manutenção da validade dos certificados de operador aéreo, nem as medidas de supervisão provisórias na pendência da aplicação do Plano Diretor do CSOEP. Por conseguinte, a Comissão apresentou um novo pedido de documentação em agosto de 2025.

(17) A carta de resposta transmitida pela ANAC à Comissão em outubro de 2025 também não continha as informações solicitadas nos ofícios da Comissão de junho e agosto de 2025. Por conseguinte, a Comissão enviou um novo ofício em 7 de novembro de 2025, instando a ANAC a apresentar parte das informações anteriormente solicitadas antes da próxima reunião do Comité da Segurança Aérea da UE e a fornecer os restantes pormenores até 15 de janeiro de 2026. Além disso, a Comissão convidou a ANAC para uma reunião técnica agendada para fevereiro de 2026, a fim de debater as medidas tomadas pela ANAC no âmbito do CSOEP e reavaliar, conforme necessário, a decisão adotada pela Comissão Europeia no Regulamento de Execução (UE) 2019/618 de retirar a *TAAG Angola Airlines* e a *Heli Malongo* da lista da União de transportadoras aéreas objeto de uma proibição de operação.

(18) Em resposta ao último pedido da Comissão, a ANAC forneceu, no seu ofício de 13 de novembro de 2025, determinadas informações gerais anteriormente solicitadas, incluindo elementos sobre a sua estrutura organizativa e o seu funcionamento, bem como sobre as transportadoras aéreas que certificou. Embora a ANAC indique que a sua estratégia se baseia numa abordagem dupla, que combina um controlo vigilante no âmbito do atual sistema com um esforço de modernização a longo prazo, as informações apresentadas não fornecem, nesta fase, garantias suficientes quanto à atual conformidade das suas atividades com as normas de segurança internacionais, em especial no que diz respeito à emissão e manutenção da validade dos certificados e às atividades de supervisão contínua conexas. Estas questões serão incluídas na ordem de trabalhos da reunião técnica prevista para fevereiro de 2026, na qual a ANAC confirmou a sua participação.

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

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

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

Transportadoras aéreas da Arménia

(22) Em junho de 2020, todas as transportadoras aéreas certificadas na Arménia foram incluídas no anexo A do Regulamento (CE) n.º 474/2006 pelo Regulamento de Execução (UE) 2020/736 da Comissão ([10]).

(23) No seguimento das deliberações do Comité da Segurança Aérea da UE em maio de 2025, peritos da Comissão, da Agência e dos Estados-Membros realizaram uma visita de avaliação da União no local à Arménia, de 1 a 5 de setembro de 2025, ao Comité da Aviação Civil («CAC») da Arménia. A visita de avaliação da União no local incluiu uma avaliação por amostragem de duas transportadoras aéreas certificadas na Arménia, a saber, a *Armenia Airways* e a *Shirak Avia*.

(24) A visita de avaliação da União no local centrou as suas atividades na CAC, tendo em conta o seu papel e responsabilidade pelas atividades de supervisão da segurança das transportadoras aéreas certificadas na Arménia.

(25) A avaliação confirmou que o CAC tomou medidas claras no sentido de criar um sistema de supervisão da segurança operacional, alinhado com as normas de segurança internacionais pertinentes. O CAC está empenhado em iniciativas de melhoria contínua e demonstrou vontade de colmatar as lacunas identificadas.

(26) A Arménia realizou progressos notáveis no desenvolvimento de um quadro abrangente de direito derivado no domínio da aviação, alinhado com os anexos da OACI e com os principais elementos das regras da UE em matéria de segurança da aviação em todos os domínios essenciais. Para tirar partido destes progressos, são necessários esforços continuados para assegurar a manutenção coerente e a aplicação atempada das mais recentes alterações da OACI e da UE. Em especial, a notificação e a publicação sistemáticas das diferenças continuam pendentes. Além disso, a Arménia não dispõe de regras nacionais em matéria de limitações de tempo de serviço e de voo («FTL») para as operações com helicópteros. O reforço destes processos contribuirá para assegurar o cumprimento integral e atualizado das normas de segurança internacionais pertinentes.

(27) O CAC estabeleceu as principais funções organizacionais necessárias para a supervisão da segurança, com o apoio de pessoal motivado. É necessário um maior aperfeiçoamento para assegurar o alinhamento entre o organograma aprovado e os canais de comunicação efetivos. Além disso, são necessários esclarecimentos adicionais sobre a cadeia de comando em situações em que tanto o presidente como o vice-presidente estão ausentes. Embora as disposições a nível do Estado permitam ao ministro designar uma direção temporária, a obtenção dessa habilitação num momento de necessidade pode atrasar decisões urgentes de execução, por exemplo, a identificação de quem está autorizado a emitir uma ordem de imobilização de uma aeronave com deficiências de segurança significativas.

(28) O CAC implementou atividades de certificação e de vigilância no domínio das operações aéreas e introduziu elementos de supervisão baseada no risco. A avaliação das atividades de supervisão recentes realizadas pelo CAC demonstra que os processos atuais nem sempre asseguram uma verificação adequada da conformidade das transportadoras aéreas. Por exemplo, foi aprovada uma fase de avaliação operacional da documentação de voo em formato eletrónico, embora não tenham sido fornecidas informações essenciais sobre o *hardware*, o *software*, o plano de demonstração e os ensaios exigidos. Embora as listas de controlo utilizadas tenham sido formalmente preenchidas, a verificação revelou que os requisitos-chave não tinham sido avaliados na prática. Tal indica que a utilização de instrumentos de supervisão ainda não assegura uma avaliação sistemática e fiável da segurança operacional. As listas de verificação relativas às FTL dedicadas aos aviões foram utilizadas para a certificação de transportadoras aéreas no segmento dos helicópteros.

(29) No domínio das operações de voo, são ainda necessários progressos substanciais. Os certificados e as aprovações continuam a ser concedidos sem garantir que as transportadoras aéreas tenham demonstrado o cumprimento das normas de segurança adequadas, devido a práticas de supervisão incoerentes e à ausência de disposições regulamentares completas. Combinadas com poderes de execução limitados, atividades de vigilância atrasadas ou canceladas e um acesso insuficiente à documentação operacional, estas deficiências reduzem significativamente a capacidade do CAC para assegurar um controlo contínuo e eficaz da segurança das transportadoras aéreas.

(30) No domínio da aeronavegabilidade, o CAC demonstrou capacidades de supervisão técnica sólidas e uma abordagem proativa. O desenvolvimento de um método de supervisão baseado no risco é positivo, embora os procedimentos internos e o controlo da conformidade devam continuar a ser reforçados, a fim de assegurar que todas as aprovações e certificados são emitidos em plena consonância com as normas de segurança internacionais pertinentes.

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

(31) A equipa de avaliação da União efetuou uma visita no local à *Armenia Airways* em 3 de setembro de 2025.

(32) A *Armenia Airways* estabeleceu os elementos essenciais dos seus sistemas de gestão da segurança e de controlo da conformidade. No entanto, ambos continuam a ser, em grande medida, processuais. O Manual de Gestão da Segurança é genérico e não está totalmente adaptado às atividades da transportadora aérea, existindo incoerências entre as políticas de segurança e de qualidade. O controlo da conformidade não está totalmente integrado nas operações diárias.

(33) São necessárias melhorias na supervisão da formação da tripulação de voo e na documentação operacional. Embora estejam disponíveis sistemas e procedimentos pertinentes, a plataforma eletrónica utilizada para verificar a validade da formação continha dados incorretos e a amostragem revelou que alguns elementos do curso de conversão da transportadora aérea não tinham sido fornecidos na totalidade. Além disso, o Manual de Operações e a Lista de Equipamento Mínimo («MEL») exigem uma maior personalização. A documentação da aeronave nem sempre foi preenchida em plena conformidade com os procedimentos, havendo falta de assinaturas do comandante e de entradas de combustível nas cadernetas técnicas, cartas desatualizadas e utilização de massas normalizadas incorretas de passageiros nas folhas de carga.

(34) Em contrapartida, as disposições em matéria de manutenção e aeronavegabilidade permanente da *Armenia Airways* foram consideradas satisfatórias, não tendo sido observados problemas importantes.

(35) A equipa de avaliação da União efetuou uma visita no local à *Shirak Avia* em 3 de setembro de 2025.

(36) A *Shirak Avia* estabeleceu os elementos principais dos seus sistemas de gestão da segurança e de controlo da conformidade. No entanto, continuam a ser, em grande medida, processuais e insuficientemente integrados na prática operacional. O Manual de Gestão da Segurança é genérico e o processo de gestão da mudança não assegura a mitigação sistemática dos riscos para a segurança. As referências regulamentares no Manual de Monitorização da Conformidade carecem de precisão.

(37) Foram identificadas deficiências na documentação operacional e no controlo. O Manual de Operações e a MEL contêm conteúdos desatualizados e não adaptados, com um controlo ineficaz dos documentos que conduz a várias versões da mesma MEL. Os procedimentos de planeamento operacional e de gestão do combustível não foram aplicados de forma coerente, incluindo cálculos incorretos do combustível de contingência e atualizações incompletas do plano de voo operacional.

(38) As disposições em matéria de manutenção e aeronavegabilidade permanente da *Shirak Avia* foram consideradas satisfatórias, não tendo sido identificadas deficiências significativas.

(39) Em 27 de outubro de 2025, o CAC apresentou à Comissão um pacote de medidas corretivas, juntamente com provas da execução de determinadas ações, em resposta às observações formuladas durante a visita de avaliação da União no local. Os PMC abrangiam os domínios da legislação e da organização, o programa estatal de segurança, o licenciamento do pessoal, a aeronavegabilidade e as operações aéreas.

(40) Embora os PMC deem seguimento e assumam o compromisso de dar resposta às observações formuladas, observou-se que a maioria omitiu ou não aprofundou suficientemente a análise das causas profundas («RCA») dos problemas identificados. Em certos casos, as secções de RCA eram de natureza descritiva e não identificavam as origens sistémicas das observações. Por conseguinte, não é possível garantir com total confiança que todas as causas subjacentes tenham sido resolvidas ou que as medidas corretivas propostas evitarão eficazmente a sua recorrência. Por conseguinte, a Comissão considera que a metodologia de RCA aplicada pelo CAC exige um maior aperfeiçoamento e verificação, a fim de assegurar a sustentabilidade e a eficácia das medidas corretivas aplicadas.

(41) Por ofício de 22 de outubro de 2025, a Comissão, na sequência de um pedido do CAC para ser ouvido, informou a autoridade arménia de que o caso da Arménia seria incluído na ordem do dia da reunião do Comité da Segurança Aérea da UE agendada para 19 e 20 de novembro de 2025, durante a qual o CAC teria a oportunidade de apresentar o seu caso no âmbito do Regulamento (CE) n.º 2111/2005.

(42) O CAC foi ouvido pelo Comité da Segurança Aérea da UE em 19 de novembro de 2025. Durante a audição, a delegação arménia apresentou uma panorâmica das reformas empreendidas desde 2020 e destacou as medidas tomadas para reforçar a supervisão da segurança, incluindo ajustamentos organizacionais, esforços de recrutamento e a introdução de procedimentos internos. O CAC comunicou que tinha encerrado 31 das 58 observações formuladas durante a visita de avaliação da União no local e considerou que as restantes observações eram de natureza processual.

(43) Embora a Comissão e o Comité da Segurança Aérea da UE tenham registado os esforços descritos, as informações fornecidas pelo CAC não apoiaram plenamente as conclusões apresentadas. Os PMC apresentados em 27 de outubro de 2025 não demonstraram que as causas profundas dos problemas identificados tinham sido suficientemente analisadas ou abordadas. Além disso, a Comissão e o Comité da Segurança Aérea da UE não puderam validar o encerramento das 31 observações referidas pelo CAC, uma vez que o seu encerramento se baseou na própria interpretação do CAC e não em provas que demonstrassem uma resolução eficaz. Quando questionado durante a audição, o CAC reconheceu que o estado de várias observações poderá ter de ser reavaliado após a receção dos comentários da Comissão sobre os PMC.

(44) A Comissão e o Comité da Segurança Aérea da UE observaram ainda que o CAC tendeu a minimizar várias deficiências identificadas durante a visita de avaliação da União no local. Tal incluiu lacunas na qualificação e autorização dos inspetores, tais como formação incompleta e um levantamento de competências inexato, bem como uma má gestão das constatações, incluindo constatações encerradas sem medidas corretivas ou de RCA. Além disso, foram apresentadas como menores as insuficiências que demonstram que as atividades de supervisão ainda não estão a funcionar como um sistema coerente, tais como a utilização de listas de verificação inadequadas e de planos de vigilância paralela não controlados. Estas questões indicam que as principais deficiências sistémicas, em especial nas operações de voo, não foram abordadas de forma coerente.

(45) O CAC manifestou a opinião de que as transportadoras aéreas arménias deveriam ser retiradas do anexo A do Regulamento (CE) n.º 474/2006 e propôs que qualquer levantamento das restrições fosse acompanhado de um controlo calendarizado. No entanto, com base em todos os elementos de prova disponíveis, incluindo a avaliação da União no local, os documentos fornecidos pelo CAC após a visita de avaliação da União no local e a audição do CAC, a Comissão e o Comité da Segurança Aérea da UE concluíram que as medidas corretivas continuam incompletas e que ainda não existe uma RCA sólida. Embora tenham sido feitos progressos, concluiu-se que o CAC ainda não corrigiu efetivamente todas as deficiências de segurança que levaram à proibição de operação imposta pelo Regulamento de Execução (UE) 2020/736.

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

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

Transportadoras aéreas do Quirguistão

(48) Em outubro de 2006, as transportadoras aéreas certificadas no Quirguistão foram incluídas no anexo A do Regulamento (CE) n.º 474/2006 pelo Regulamento (CE) n.º 1543/2006 da Comissão ([11]).

(49) No contexto das trocas de pontos de vista em curso, resultantes do reatamento, desde 2023, dos contactos entre a Comissão e a Agência Estatal da Aviação Civil («SCAA»), através do Gabinete de Ministros da República Quirguiz, a Comissão lançou uma iniciativa de assistência técnica, executada pela Agência, no âmbito do Regulamento (CE) n.º 2111/2005. Essa iniciativa visava apoiar os esforços da SCAA com vista a reforçar a sua capacidade de supervisão.

(50) Em 7 e 8 de outubro de 2025, no âmbito das atividades de monitorização contínua da situação global da segurança no Quirguistão pela Comissão, incluindo a capacidade de supervisão da segurança e as capacidades da SCAA, realizou-se uma reunião técnica em que participaram a Comissão, a Agência, os Estados-Membros e a SCAA.

([11]) Regulamento (CE) n.º 1543/2006 da Comissão, de 12 de outubro de 2006, que altera o Regulamento (CE) n.º 474/2006 que estabelece a lista das transportadoras aéreas comunitárias que são objeto de uma proibição de operação na Comunidade, prevista no capítulo II do Regulamento (CE) n.º 2111/2005 do Parlamento Europeu e do Conselho, com a redação que lhe foi dada pelo Regulamento (CE) n.º 910/2006 (JO L 283 de 14.10.2006, p. 27, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2006/1543/oj).

(51) Durante essa reunião, a SCAA apresentou os progressos notáveis alcançados entre maio e outubro de 2025 no reforço do sistema de aviação civil do Quirguistão, em especial no que diz respeito ao quadro legislativo, à capacidade institucional e às atividades de supervisão. A Comissão tomou nota de que o novo Código Aéreo do Quirguistão tinha sido adotado pelo Parlamento e deveria ser promulgado, e que tinham sido aprovadas várias regras nacionais em matéria de aviação, transpondo os anexos 1, 6, 7 e 8 da OACI, com projetos adicionais, incluindo a transposição do anexo 19, em fase de consulta. Além disso, a SCAA comunicou uma duplicação do pessoal nos domínios das operações aéreas, do licenciamento do pessoal e da aeronavegabilidade, bem como a criação de equipas específicas para a gestão da qualidade e da segurança. Foi implementado um programa de formação abrangente, incluindo atividades de formação de formadores, e as condições de trabalho e as infraestruturas informáticas foram substancialmente melhoradas.

(52) A SCAA comunicou que, na perspetiva da entrada em vigor do novo quadro regulamentar, tinha realizado um exercício de recertificação com várias transportadoras aéreas, a fim de as preparar para os novos requisitos de certificação futuros. Quatro transportadoras aéreas participaram neste exercício, que foi realizado utilizando as listas de verificação e os procedimentos recentemente desenvolvidos. O objetivo era familiarizar tanto as transportadoras aéreas como os inspetores da SCAA com as novas disposições e identificar potenciais lacunas antes da sua aplicação formal, servindo de atividade preparatória e de formação para todas as partes envolvidas.

(53) A SCAA apresentou ainda os seus planos para implementar uma supervisão baseada no risco, com base na análise de dados e nos indicadores de desempenho das transportadoras aéreas, bem como o estabelecimento de um quadro de execução claro para dar resposta às preocupações de segurança e aos casos de não conformidade.

(54) Durante a reunião técnica de dois dias, a Comissão reconheceu os progressos alcançados pelo Quirguistão no reforço da supervisão da segurança da aviação em 2025. Observaram-se melhorias notáveis no desenvolvimento do quadro legislativo e regulamentar, no reforço da capacidade institucional e no estabelecimento de procedimentos internos de apoio a uma aplicação coerente. Estes resultados refletem o forte empenho da SCAA e da sua liderança em fazer avançar a agenda de reformas da segurança e em alinhar o sistema nacional de aviação com as normas de segurança internacionais. A Comissão louvou a abordagem proativa e construtiva demonstrada pelo Diretor-Geral da SCAA, cuja liderança estratégica tem sido fundamental para impulsionar estas reformas e manter os progressos num ambiente exigente, recorrendo com eficácia a peritos externos.

(55) No entanto, a Comissão observou que a aplicação do novo quadro regulamentar continua numa fase inicial, uma vez que a legislação primária e derivada ainda não tinha entrado em vigor à data da reunião. Por conseguinte, ainda não pode ser considerada uma recertificação completa das transportadoras aéreas ao abrigo das novas regras. Foi comunicado à SCAA que só poderia ser prevista uma visita de avaliação da União no local ao Quirguistão quando a nova legislação fosse plenamente aplicável e a recertificação de todas as transportadoras aéreas estivesse concluída.

(56) Em 7 de novembro de 2025, a SCAA transmitiu à Comissão um ofício com informações atualizadas sobre os progressos alcançados desde a reunião técnica de 7-8 de outubro de 2025, juntamente com os elementos de prova de apoio. As informações apresentadas abrangeram a evolução nos domínios jurídico, das operações aéreas, da aeronavegabilidade, do licenciamento do pessoal e da gestão da segurança. Vários dos documentos foram apresentados sob a forma de projeto final e estavam a ser objeto das fases finais de aprovação. A SCAA informou ainda a Comissão de que o Conselho de Ministros da República Quirguiz tinha adotado o Despacho n.º 975-t em 11 de novembro de 2025, autorizando a aplicabilidade antecipada do Código Aéreo alterado e permitindo que a SCAA iniciasse a recertificação das transportadoras aéreas nacionais a partir de 1 de dezembro de 2025.

(57) Com base nos debates realizados durante a reunião técnica e nos compromissos confirmados no ofício da SCAA de 7 de novembro de 2025, a Comissão considera que poderia ser prevista uma visita de avaliação da União no local ao Quirguistão para março de 2026. A organização dessa visita dependeria do cumprimento de requisitos prévios de segurança específicos, incluindo níveis adequados de pessoal na SCAA, um número adequado de transportadoras aéreas proporcional à sua capacidade de supervisão e a aplicação efetiva dos novos requisitos de certificação ao abrigo do Código Aéreo alterado. Foi acordado que a disponibilidade do Quirguistão para acolher essa visita será analisada em fevereiro de 2026.

(58) A Comissão continuará a acompanhar de perto a evolução da situação, prestando especial atenção ao processo de recertificação das transportadoras aéreas. Embora se reconheçam os esforços em curso por parte da SCAA para reforçar o seu sistema de supervisão da segurança, as informações atualmente disponíveis ainda não fornecem elementos de prova verificados suficientes para confirmar que a SCAA corrigiu efetivamente todas as deficiências de segurança que levaram à proibição de operação imposta pelo Regulamento (CE) n.º 1543/2006 da Comissão.

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

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

(61) Consequentemente, é necessário alterar em conformidade o Regulamento (CE) n.º 474/2006.

(62) Os artigos 5.º e 6.º do Regulamento (CE) n.º 2111/2005 reconhecem a necessidade de as decisões serem tomadas com celeridade e, quando se justifica, com urgência, dadas as implicações para a segurança. Para proteger as informações sensíveis e o público viajante é, pois, essencial que quaisquer decisões tomadas no contexto da atualização da lista das transportadoras aéreas objeto de uma proibição ou de restrições de operação na União sejam aplicadas imediatamente após a sua adoção.

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

ADOTOU O PRESENTE REGULAMENTO:

Artigo 1.º

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

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

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

Artigo 2.º

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

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

Feito em Bruxelas, em 8 de dezembro de 2025.

Pela Comissão
Em nome da Presidente,
Apostolos TZITZIKOSTAS
Membro da Comissão

ANEXO I

«*ANEXO A*

LISTA DAS TRANSPORTADORAS AÉREAS OBJETO DE UMA PROIBIÇÃO DE OPERAÇÃO NA UNIÃO, COM EXCEÇÕES ([1])

Nome da entidade jurídica da transportadora aérea, conforme consta do COA (e sua designação comercial, caso seja diferente)	Número do certificado de operador aéreo ("COA") ou número da licença de exploração	Código da companhia aérea da OACI com três letras	Estado do operador
AIR ZIMBABWE (PVT)	177/04	AZW	Zimbabué
AVIOR AIRLINES	ROI-RNR-011	ROI	Venezuela
IRAN ASEMAN AIRLINES	FS-102	IRC	Irão
FLY BAGHDAD	007	FBA	Iraque
IRAQI AIRWAYS	001	IAW	Iraque
Todas as transportadoras aéreas certificadas pelas autoridades do Afeganistão responsáveis pela supervisão regulamentar, incluindo:			**Afeganistão**
ARIANA AFGHAN AIRLINES	AOC 009	AFG	Afeganistão
KAM AIR	AOC 001	KMF	Afeganistão
Todas as transportadoras aéreas certificadas pelas autoridades de Angola responsáveis pela supervisão regulamentar, à exceção da *TAAG Angola Airlines* e da *Heli Malongo*, incluindo:			**Angola**
AEROJET	AO-008/11-07/17 TEJ	TEJ	Angola
GUICANGO	AO-009/11-06/17 YYY	Desconhecido	Angola
AIR JET	AO-006/11-08/18 MBC	MBC	Angola
BESTFLYA AIRCRAFT MANAGEMENT	AO-015/15-06/17YYY	Desconhecido	Angola
HELIANG	AO 007/11-08/18 YYY	Desconhecido	Angola
SJL	AO-014/13-08/18YYY	Desconhecido	Angola
SONAIR	AO-002/11-08/17 SOR	SOR	Angola
Todas as transportadoras aéreas certificadas pelas autoridades da Arménia responsáveis pela supervisão regulamentar, incluindo:			**Arménia**
AR DILIJANS	AM AOC 065	NGT	Arménia
ARMENIAN AIRLINES	AM AOC 076	AAG	Arménia
ARMENIA AIRWAYS	AM AOC 063	AMW	Arménia

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

Nome da entidade jurídica da transportadora aérea, conforme consta do COA (e sua designação comercial, caso seja diferente)	Número do certificado de operador aéreo ("COA") ou número da licença de exploração	Código da companhia aérea da OACI com três letras	Estado do operador
ARMENIAN HELICOPTERS	AM AOC 067	KAV	Arménia
FLY ARNA	AM AOC 075	ACY	Arménia
FLYONE ARMENIA	AM AOC 074	FIE	Arménia
NOVAIR	AM AOC 071	NAI	Arménia
SHIRAK AVIA	AM AOC 072	SHS	Arménia
SKYBALL	AM AOC 073	n.a.	Arménia
Todas as transportadoras aéreas certificadas pelas autoridades do Congo (Brazzaville) responsáveis pela supervisão regulamentar, incluindo:			**Congo (Brazzaville)**
CANADIAN AIRWAYS CONGO	CG-CTA 006	TWC	Congo (Brazzaville)
EQUAFLIGHT SERVICES	CG-CTA 002	EKA	Congo (Brazzaville)
EQUAJET	RAC06-007	EKJ	Congo (Brazzaville)
TRANS AIR CONGO	CG-CTA 001	TSG	Congo (Brazzaville)
SOCIETE NOUVELLE AIR CONGO	CG-CTA 004	Desconhecido	Congo (Brazzaville)
Todas as transportadoras aéreas certificadas pelas autoridades da República Democrática do Congo (RDC) responsáveis pela supervisão regulamentar, incluindo:			**República Democrática do Congo (RDC)**
AB BUSINESS	AAC/DG/OPS-09/14	Desconhecido	República Democrática do Congo (RDC)
AIR FAST CONGO	AAC/DG/OPS-09/03	Desconhecido	República Democrática do Congo (RDC)
AIR KASAI	AAC/DG/OPS-09/11	Desconhecido	República Democrática do Congo (RDC)
AIR KATANGA	AAC/DG/OPS-09/08	Desconhecido	República Democrática do Congo (RDC)
BUSY BEE CONGO	AAC/DG/OPS-09/04	Desconhecido	República Democrática do Congo (RDC)
COMPAGNIE AFRICAINE D'AVIATION (CAA)	AAC/DG/OPS-09/02	DBP	República Democrática do Congo (RDC)

Nome da entidade jurídica da transportadora aérea, conforme consta do COA (e sua designação comercial, caso seja diferente)	Número do certificado de operador aéreo ("COA") ou número da licença de exploração	Código da companhia aérea da OACI com três letras	Estado do operador
CONGO AIRWAYS	AAC/DG/OPS-09/01	COG	República Democrática do Congo (RDC)
GOMA EXPRESS	AAC/DG/OPS-09/13	Desconhecido	República Democrática do Congo (RDC)
KIN AVIA	AAC/DG/OPS-09/10	Desconhecido	República Democrática do Congo (RDC)
MALU AVIATION	AAC/DG/OPS-09/05	Desconhecido	República Democrática do Congo (RDC)
SERVE AIR CARGO	AAC/DG/OPS-09/07	Desconhecido	República Democrática do Congo (RDC)
SWALA AVIATION	AAC/DG/OPS-09/06	Desconhecido	República Democrática do Congo (RDC)
TRACEP CONGO AVIATION	AAC/DG/OPS-09/15	Desconhecido	República Democrática do Congo (RDC)
Todas as transportadoras aéreas certificadas pelas autoridades do Jibuti responsáveis pela supervisão regulamentar, incluindo:			**Jibuti**
DAALLO AIRLINES	Desconhecido	DAO	Jibuti
Todas as transportadoras aéreas certificadas pelas autoridades da Guiné Equatorial responsáveis pela supervisão regulamentar, incluindo:			**Guiné Equatorial**
CEIBA INTERCONTINENTAL	2011/0001/MTTCT/DGAC/SOPS	CEL	Guiné Equatorial
CRONOS AIRLINES	2011/0004/MTTCT/DGAC/SOPS	Desconhecido	Guiné Equatorial
Todas as transportadoras aéreas certificadas pelas autoridades da Eritreia responsáveis pela supervisão regulamentar, incluindo:			**Eritreia**
ERITREAN AIRLINES	AOC N.º 004	ERT	Eritreia
NASAIR ERITREA	AOC N.º 005	NAS	Eritreia
Todas as transportadoras aéreas certificadas pelas autoridades do Quirguistão responsáveis pela supervisão regulamentar, incluindo:			**Quirguistão**
AERO NOMAD AIRLINES	57	ANK	Quirguistão
AEROSTAN	08	BSC	Quirguistão

Nome da entidade jurídica da transportadora aérea, conforme consta do COA (e sua designação comercial, caso seja diferente)	Número do certificado de operador aéreo ("COA") ou número da licença de exploração	Código da companhia aérea da OACI com três letras	Estado do operador
AIR COMPANY AIR KG	50	KGC	Quirguistão
AIRCOMPANY MOALEM AVIATION	56	AMA	Quirguistão
AVIA TRAFFIC COMPANY	23	AVJ	Quirguistão
CENTRAL ASIAN AVIATION SERVICES	58	KAS	Quirguistão
FLYSKY AIRLINES	53	FSQ	Quirguistão
GLOBAL 8 AIRLINES	59	Desconhecido	Quirguistão
HELI SKY	47	HAC	Quirguistão
KAP.KG AIRCOMPANY	52	KGS	Quirguistão
MAC.KG AIRLINES	61	MSK	Quirguistão
SAPSAN AIRLINE	54	KGB	Quirguistão
SKY JET	60	SJL	Quirguistão
SKY KG AIRLINES	41	KGK	Quirguistão
TRANS CARAVAN KG	55	TCK	Quirguistão
TEZ JET	46	TEZ	Quirguistão
Todas as transportadoras aéreas certificadas pelas autoridades da Libéria responsáveis pela supervisão regulamentar.			**Libéria**
Todas as transportadoras aéreas certificadas pelas autoridades da Líbia responsáveis pela supervisão regulamentar, incluindo:			**Líbia**
AFRIQIYAH AIRWAYS	007/01	AAW	Líbia
AIR LIBYA	004/01	TLR	Líbia
AL MAHA AVIATION	030/18	Desconhecido	Líbia
BERNIQ AIRWAYS	032/21	BNL	Líbia
BURAQ AIR	002/01	BRQ	Líbia
GLOBAL AIR TRANSPORT	008/05	GAK	Líbia
HALA AIRLINES	033/21	HTP	Líbia
LIBYAN AIRLINES	001/01	LAA	Líbia
LIBYAN WINGS AIRLINES	029/15	LWA	Líbia
PETRO AIR	025/08	PEO	Líbia
Todas as transportadoras aéreas certificadas pelas autoridades do Nepal responsáveis pela supervisão regulamentar, incluindo:			**Nepal**

Nome da entidade jurídica da transportadora aérea, conforme consta do COA (e sua designação comercial, caso seja diferente)	Número do certificado de operador aéreo ("COA") ou número da licença de exploração	Código da companhia aérea da OACI com três letras	Estado do operador
AIR DYNASTY HELI. S.	035/2001	Desconhecido	Nepal
ALTITUDE AIR	085/2016	Desconhecido	Nepal
BUDDHA AIR	014/1996	BHA	Nepal
FISHTAIL AIR	017/2001	Desconhecido	Nepal
SUMMIT AIR	064/2010	Desconhecido	Nepal
HELI EVEREST	086/2016	Desconhecido	Nepal
HIMALAYA AIRLINES	084/2015	HIM	Nepal
KAILASH HELICOPTER SERVICES	087/2018	Desconhecido	Nepal
MAKALU AIR	057A/2009	Desconhecido	Nepal
MANANG AIR PVT	082/2014	Desconhecido	Nepal
MOUNTAIN HELICOPTERS	055/2009	Desconhecido	Nepal
PRABHU HELICOPTERS	081/2013	Desconhecido	Nepal
NEPAL AIRLINES CORPORATION	003/2000	RNA	Nepal
SAURYA AIRLINES	083/2014	Desconhecido	Nepal
SHREE AIRLINES	030/2002	SHA	Nepal
SIMRIK AIR	034/2000	Desconhecido	Nepal
SIMRIK AIRLINES	052/2009	RMK	Nepal
SITA AIR	033/2000	Desconhecido	Nepal
TARA AIR	053/2009	Desconhecido	Nepal
YETI AIRLINES	037/2004	NYT	Nepal
As seguintes transportadoras aéreas certificadas pelas autoridades da Rússia responsáveis pela supervisão regulamentar			**Rússia**
AURORA AIRLINES	486	SHU	Rússia
AVIACOMPANY "AVIASTAR-TU" CO. LTD	458	TUP	Rússia
IZHAVIA	479	IZA	Rússia
SOCIEDADE ANÓNIMA "AIR COMPANY YAKUTIA"	464	SYL	Rússia
SOCIEDADE ANÓNIMA "RUSJET"	498	RSJ	Rússia
SOCIEDADE ANÓNIMA "UVT AERO"	567	UVT	Rússia
SOCIEDADE ANÓNIMA SIBERIA AIRLINES	31	SBI	Rússia
SOCIEDADE ANÓNIMA SMARTAVIA AIRLINES	466	AUL	Rússia

Nome da entidade jurídica da transportadora aérea, conforme consta do COA (e sua designação comercial, caso seja diferente)	Número do certificado de operador aéreo ("COA") ou número da licença de exploração	Código da companhia aérea da OACI com três letras	Estado do operador
SOCIEDADE ANÓNIMA "IRAERO AIRLINES"	480	IAE	Rússia
SOCIEDADE ANÓNIMA "URAL AIRLINES"	18	SVR	Rússia
SOCIEDADE ANÓNIMA ALROSA AIR COMPANY	230	DRU	Rússia
SOCIEDADE ANÓNIMA NORDSTAR AIRLINES	452	TYA	Rússia
JS AVIATION COMPANY "RUSLINE"	225	RLU	Rússia
JSC YAMAL AIRLINES	142	LLM	Rússia
LLC "NORD WIND"	516	NWS	Rússia
LLC "AIRCOMPANY IKAR"	36	KAR	Rússia
LTD. I FLY	533	RSY	Rússia
"POBEDA AIRLINES" SOCIEDADE DE RESPONSABILIDADE LIMITADA	562	PBD	Rússia
SOCIEDADE ANÓNIMA PÚBLICA "AEROFLOT — RUSSIAN AIRLINES"	1	AFL	Rússia
ROSSIYA AIRLINES, SOCIEDADE ANÓNIMA	2	SDM	Rússia
SKOL AIRLINE LLC	228	CDV	Rússia
UTAIR AVIATION, SOCIEDADE ANÓNIMA	6	UTA	Rússia
Todas as transportadoras aéreas certificadas pelas autoridades de São Tomé e Príncipe responsáveis pela supervisão regulamentar, incluindo:			**São Tomé e Príncipe**
STP AIRWAYS	03/AOC/2006	STP	São Tomé e Príncipe
Todas as transportadoras aéreas certificadas pelas autoridades da Serra Leoa responsáveis pela supervisão regulamentar			**Serra Leoa**
Todas as transportadoras aéreas certificadas pelas autoridades do Sudão responsáveis pela supervisão regulamentar, incluindo:			**Sudão**
ALFA AIRLINES SD	54	AAJ	Sudão
BADR AIRLINES	35	BDR	Sudão
BLUE BIRD AVIATION	11	BLB	Sudão
ELDINDER AVIATION	8	DND	Sudão
GREEN FLAG AVIATION	17	GNF	Sudão

Nome da entidade jurídica da transportadora aérea, conforme consta do COA (e sua designação comercial, caso seja diferente)	Número do certificado de operador aéreo ("COA") ou número da licença de exploração	Código da companhia aérea da OACI com três letras	Estado do operador
HELEJETIC AIR	57	HJT	Sudão
KATA AIR TRANSPORT	9	KTV	Sudão
KUSH AVIATION CO.	60	KUH	Sudão
NOVA AIRWAYS	46	NOV	Sudão
SUDAN AIRWAYS CO.	1	SUD	Sudão
SUN AIR	51	SNR	Sudão
TARCO AIR	56	TRQ	Sudão
Todas as transportadoras aéreas certificadas pelas autoridades do Suriname responsáveis pela supervisão regulamentar, incluindo:			**Suriname**
BLUE WING AIRLINES N.V.	SR/BWA-02/2010	BWI	Suriname
FLY ALL WAYS N.V.	SR/FAW-06-2015	EDR	Suriname
GUM AIR N.V.	SR/GUM-03-2010	GUM	Suriname
SAMAVCO N.V. (VORTEX AIR SERVICES)	SR/VORTEX-9-2019	Desconhecido	Suriname
STICHTING MISSION AVIATION FELLOWSHIP SURINAME (STICHTING MAF SURINAME)	SR/MAF-07-2017	Desconhecido	Suriname
SURINAAMSE LUCHTVAART MAATSCHAPPIJ N.V. (SURINAM AIRWAYS)	SR/SLM-01-2010	SLM	Suriname
UNITED AVIATION SERVICES N.V.	SR/UAS-8-2019	Desconhecido	Suriname
BADJAS CARGO N.V.	SR/BAC-11-2023	Desconhecido	Suriname
Todas as transportadoras aéreas certificadas pelas autoridades da Tanzânia responsáveis pela supervisão regulamentar, incluindo:			**Tanzânia**
ADVENTURE ALOFT	TCAA/AOC/043	Desconhecido	Tanzânia
AFRICAN SKYDIVE ADVENTURES LTD.	TCAA/AOC/079	Desconhecido	Tanzânia
AIR EXCEL LTD	TCAA/AOC/028	XLL	Tanzânia
AIR TANZANIA CO. LTD	TCAA/AOC/001	Desconhecido	Tanzânia
ARUSHA MEDIVAC LTD.	TCAA/AOC/071	Desconhecido	Tanzânia
AS SALAAM AIR LTD.	TCAA/AOC/051	Desconhecido	Tanzânia
AURIC AIR SERVICES LTD.	TCAA/AOC/022	AUK	Tanzânia
COASTAL TRAVELS LTD	TCAA/AOC/004	CSV	Tanzânia
CROPCAIR AVIATION (T) LIMITED	TCAA/AOC/	Desconhecido	Tanzânia

Nome da entidade jurídica da transportadora aérea, conforme consta do COA (e sua designação comercial, caso seja diferente)	Número do certificado de operador aéreo ("COA") ou número da licença de exploração	Código da companhia aérea da OACI com três letras	Estado do operador
EVERETT AVIATION LIMITED	TCAA/AOC/042	EVT	Tanzânia
FLIGHT LINK LIMITED	TCAA/AOC/025	FLZ	Tanzânia
FLY SAFARI AIRLINK	TCAA/AOC/047	Desconhecido	Tanzânia
FLY ZANZIBAR (Z) LTD	TCAA/AOC/058	Desconhecido	Tanzânia
GRUMETI AIR LTD	TCAA/AOC/068	Desconhecido	Tanzânia
JAMBO AVIATION LTD.	TCAA/AOC/070	Desconhecido	Tanzânia
KILIMEDI AIR AVIATION CO. LTD	TCAA/AOC/	Desconhecido	Tanzânia
LEVEL UP AVIATION LTD.	TCAA/AOC/076	Desconhecido	Tanzânia
MIRACLE EXPERIENCE (T) LTD	TCAA/AOC/066	Desconhecido	Tanzânia
MISSION AVIATION FELLOWSHIP (MAF)	TCAA/AOC/008	Desconhecido	Tanzânia
MY FLY AVIATION CO. LTD	TCAA/AOC/072	Desconhecido	Tanzânia
NYSSA BALOON SAFARIS	TCAA/AOC/078	Desconhecido	Tanzânia
PELICAN AVIATION AND TOURS LTD	TCAA/AOC/	Desconhecido	Tanzânia
PRECISION AIR SERVICES	TCAA/AOC/003	PRF	Tanzânia
REGIONAL AIR SERVICES LTD	TCAA/AOC/010	REG	Tanzânia
SAFARI PLUS LTD	TCAA/AOC/046	Desconhecido	Tanzânia
SERENGETI BALLONS	TCAA/AOC/029	Desconhecido	Tanzânia
SHINE AVIATION LTD	TCAA/AOC/061	Desconhecido	Tanzânia
SHINE BALOONS SAFARIS	TCAA/AOC/083	Desconhecido	Tanzânia
STATE AVIATION LTD	TCAA/AOC/081	Desconhecido	Tanzânia
TANZANIAN AIR SERVICES	TCAA/AOC/002	Desconhecido	Tanzânia
TROPIC HELICOPTERS LTD	TCAA/AOC/077	Desconhecido	Tanzânia
TROPICAL AIR SERVICES	TCAA/AOC/006	Desconhecido	Tanzânia
UNITY AIR	TCAA/AOC/075	Desconhecido	Tanzânia
ZANTAS AIR SERVICES	TCAA/AOC/018	Desconhecido	Tanzânia».

ANEXO II

ANEXO B

LISTA DAS TRANSPORTADORAS AÉREAS SUJEITAS A RESTRIÇÕES OPERACIONAIS NA UNIÃO [1]

Nome da entidade jurídica da transportadora aérea, conforme consta do COA (e sua designação comercial, caso seja diferente)	Número do certificado de operador aéreo ("COA")	Código da companhia aérea da OACI com três letras	Estado do operador	Tipo de aeronave objeto de restrições	Matrícula(s) e, quando disponível(is), número(s) de série de construção das aeronaves objeto de restrições	Estado de registo
IRAN AIR	IR.AOC.100	IRA	Irão	Todas as aeronaves Fokker F100 e Boeing B747	Aeronaves Fokker F100, conforme referido no COA; aeronaves Boeing B747, conforme referido no COA	Irão
AIR KORYO	GAC--AOC/KOR-01	KOR	República Popular Democrática da Coreia	Toda a frota, à exceção de: 2 aeronaves de tipo TU-204.	Toda a frota, à exceção de: P-632 e P-633.	República Popular Democrática da Coreia

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