REGULAMENTO DE EXECUÇÃO (UE) 2017/830 DA COMISSÃO

de 15 de maio de 2017

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

(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) Nos termos do artigo 4.º, n.º 3, do Regulamento (CE) n.º 2111/2005, determinados Estados-Membros e a Agência Europeia para a Segurança da Aviação («AESA») transmitiram à Comissão informações pertinentes para a atualização daquela lista. Alguns países terceiros e organizações internacionais também transmitiram informações pertinentes. Importa atualizar a lista com base nessas informações.

(3) A Comissão informou todas as transportadoras aéreas em causa, diretamente ou através das autoridades responsáveis pela sua supervisão regulamentar, sobre os factos e as considerações essenciais que estariam na base de uma decisão destinada a impor-lhes uma proibição de operação na União ou a alterar as condições de uma proibição de operação imposta a uma transportadora aérea incluída nas listas constantes 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 os documentos comunicados pelos Estados-Membros, de apresentarem as suas observações por escrito e de fazerem uma exposição oral à Comissão e ao comité instituído pelo Regulamento (CEE) n.º 3922/1991 do Conselho ([3]) («Comité da Segurança Aérea»).

(5) A Comissão informou o Comité da Segurança Aérea das consultas conjuntas em curso, ao abrigo dos Regulamentos (CE) n.º 2111/2005 e (CE) n.º 473/2006 ([4]), com as autoridades competentes e as transportadoras aéreas do Benim, da Bolívia, da Índia, da Indonésia, da Líbia, de Moçambique, da Nigéria, do Paquistão, de São Vicente e Granadinas, da Tailândia, da Ucrânia e do Zimbabué. A Comissão também informou o Comité da Segurança Aérea sobre a situação da segurança da aviação no Afeganistão, em Angola, na Guiné Equatorial, na Geórgia, no Cazaquistão, no Líbano e no Nepal e 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 Universal de Auditoria da Supervisão da Segurança. Neste contexto, os Estados-Membros foram convidados a dar prioridade, nas inspeções a efetuar na plataforma de estacionamento, às transportadoras aéreas licenciadas nos Estados em que a OACI detetou problemas de segurança graves ou relativamente aos quais a AESA tenha concluído que o sistema de supervisão da segurança apresenta deficiências graves. Além das consultas realizadas pela Comissão em conformidade com o Regulamento (CE) n.º 2111/2005, a atribuição de prioridade nas inspeções a efetuar na plataforma de estacionamento fornece informações suplementares sobre o desempenho, em termos de segurança, das transportadoras aéreas licenciadas nesses países terceiros.

([1]) JO L 344 de 27.12.2005, p. 15.
([2]) Regulamento (CE) n.º 474/2006 da Comissão, de 22 de março de 2006, que estabelece a lista comunitária das transportadoras aéreas que são objeto de uma proibição de operação na Comunidade, prevista no capítulo II do Regulamento (CE) n.º 2111/2005 do Parlamento Europeu e do Conselho (JO L 84 de 23.3.2006, p. 14).
([3]) Regulamento (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).

(7) A AESA também comunicou à Comissão e ao Comité da Segurança Aérea os resultados das inspeções efetuadas na plataforma de estacionamento, no âmbito do Programa de Avaliação da Segurança das Aeronaves Estrangeiras (SAFA), em conformidade com o Regulamento (UE) n.º 965/2012 da Comissão ([1]).

(8) Além disso, a AESA informou a Comissão e o Comité da Segurança Aérea sobre os projetos de assistência técnica desenvolvidos nos países terceiros abrangidos por medidas ou requisitos de monitorização estabelecidos no Regulamento (CE) n.º 2111/2005. A AESA prestou igualmente informações sobre os planos e pedidos de reforço de assistência técnica e de cooperação com o objetivo de melhorar a capacidade administrativa e técnica das autoridades da aviação civil, tendo em vista ajudar a solucionar problemas de incumprimento das normas internacionais da aviação civil aplicáveis. Os Estados-Membros foram convidados a dar resposta a esses pedidos, em termos bilaterais, em coordenação com a Comissão e com a AESA. Neste contexto, a Comissão reiterou 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 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 situação do sistema de alerta do programa SAFA e sobre as estatísticas respeitantes às mensagens de alerta relativas a transportadoras aéreas alvo de proibição.

Transportadoras aéreas da União

(10) Na sequência da análise das informações recolhidas no decurso de inspeções SAFA na plataforma de estacionamento a aeronaves de transportadoras aéreas da União e das inspeções de normalização realizadas pela AESA, assim como durante as inspeções e auditorias específicas levadas a efeito pelas autoridades da aviação nacionais, vários Estados-Membros adotaram medidas de execução, que comunicaram à Comissão e ao Comité da Segurança Aérea. O Reino Unido informou a Comissão e o Comité da Segurança Aérea sobre as medidas que tinha tomado no tocante à transportadora aérea *Blu Halkin Ltd.*.

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

Transportadoras aéreas do Benim

(12) De 29 a 31 de março de 2017, foi efetuada uma visita de avaliação de segurança da União ao Benim. Participaram nessa visita de avaliação peritos da Comissão, da AESA e de um Estados-Membro. Durante a visita, a Agence Nationale de l'Aviation Civile do Benim («ANAC Benim») demonstrou ter realizado progressos assinaláveis em anos recentes relativamente à aplicação das normas e práticas recomendadas da OACI.

(13) A ANAC Benim encontra-se estabelecida como uma autoridade da aviação civil com autonomia financeira e funcional pela lei sobre a aviação do Benim, adotada em 2013. Os dados indicam que a ANAC Benim é capaz de manter e aplicar um quadro regulamentar sólido e afigura-se que as regulamentações nacionais são continuamente atualizadas sempre que são adotadas novas normas e práticas recomendadas da OACI. Contudo, durante a visita, foram identificadas algumas áreas passíveis de melhoria, nomeadamente no que diz respeito ao tempo necessário à realização do processo de alteração das regulamentações nacionais. A ANAC Benim forneceu elementos de prova de que tinha instituído um procedimento sólido para o recrutamento e a formação do seu pessoal. Uma vez que o número de inspetores plenamente qualificados excede os requisitos tendo em conta o atual nível das atividades de aviação no Benim, a ANAC Benim concluiu programas de intercâmbio de inspetores com os seus países vizinhos.

(14) Durante a visita, a ANAC Benim forneceu elementos de prova de que a certificação de transportadoras aéreas é efetuada em conformidade com o processo da OACI e de que todas as atividades estão bem documentadas. Embora os dados indiquem que a ANAC Benim tem capacidade para supervisionar as atividades de aviação no Benim, a eficácia dessas atividades de supervisão poderia aumentar ainda mais se elas fossem norteadas pelos resultados de uma sólida avaliação dos riscos de segurança.

([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).

(15) Em 26 de abril de 2017, a ANAC Benim apresentou à Comissão e ao Comité da Segurança Aérea as medidas corretivas adotadas para dar resposta às observações formuladas durante a visita de avaliação que a União fez no local. A ANAC Benim prestou igualmente informações acerca de um certo número de medidas tomadas para melhorar a segurança aérea no Benim. Essas medidas incluem o reforço da aplicação dos elementos críticos em matéria de supervisão de segurança, assim como a conclusão de uma série de acordos de cooperação com as autoridades de outros países para o fornecimento de inspetores adicionais caso o nível das operações assim o exija.

(16) Com base em todas as informações atualmente disponíveis, incluindo os resultados da visita de março de 2017, a Comissão considera que a ANAC Benim fez progressos sustentáveis durante um período contínuo. Reconhece-se também que não existiu falta de vontade da ANAC Benim para dialogar de forma contínua com a Comissão. As informações disponíveis levam a concluir que a ANAC Benim tem capacidade para assumir as suas responsabilidades no domínio da supervisão das transportadoras aéreas certificadas no Benim.

(17) De acordo com os critérios comuns estabelecidos no anexo do Regulamento (CE) n.º 2111/2005, a Comissão considera, por conseguinte, que a lista das transportadoras aéreas que estão proibidas de operar na União deve ser alterada de modo a suprimir do anexo A do Regulamento (CE) n.º 474/2006 todas as transportadoras aéreas certificadas no Benim.

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

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

Transportadoras aéreas da Bolívia

(20) Não foram identificados problemas de segurança graves nas transportadoras aéreas registadas na Bolívia em anos anteriores. No entanto, o acidente mortal da transportadora aérea *LaMia*, em 29 de novembro de 2016, levantou preocupações quanto ao modo como as autoridades bolivianas realizam a supervisão da segurança das transportadoras aéreas sob a sua responsabilidade.

(21) Em 23 de março de 2017, teve lugar uma reunião de consulta técnica entre a Comissão, a AESA, um Estado-Membro e representantes de alta patente da Direção-Geral da Aviação Civil da Bolívia («DGAC»). Durante esta reunião, a DGAC explicou as alterações em termos de reorganização e quais os seus planos para aplicar uma sólida cultura de segurança, estabelecer um sistema de segurança global e transversal, criar uma base de dados de segurança abrangente a fim de centrar a atenção nos riscos e melhorar os procedimentos de supervisão e formação do seu pessoal.

(22) A DGAC explicou que, já antes do acidente de *LaMia* ter tido lugar, o governo da Bolívia havia adotado decisões no sentido de melhorar a estrutura de gestão da DGAC, a fim de reforçar o caráter civil da DGAC em relação à abordagem militar anterior. Além disso, o governo está atualmente a investir em mecanismos que se destinam a melhorar a supervisão da segurança e a alterar o quadro jurídico nacional, a fim de melhor permitir à DGAC a tomada de medidas de execução eficazes sempre que necessário. Essas medidas demonstram a vontade das autoridades bolivianas de reforçar as respetivas capacidades de supervisão da segurança, embora a eficácia dependa da sua aplicação e resta ainda muito a fazer pelas autoridades bolivianas para reforçar ainda mais as capacidades de supervisão da segurança da DGAC.

(23) A pedido da Comissão e na sequência da reunião de consulta técnica, a DGAC apresentou informações úteis sobre as suas atividades de licenciamento, certificação e supervisão e de qualificação e formação do pessoal encarregado da supervisão da segurança. A DGAC apresentou igualmente informações sobre os acidentes e incidentes graves ocorridos em 2016 e 2017.

(24) Com base nas informações atualmente disponíveis, incluindo as informações fornecidas durante e após a reunião de consulta técnica de 23 de março de 2017, considera-se que não existe atualmente falta de capacidade nem ausência de vontade da parte da DGAC da Bolívia para corrigir eventuais deficiências de segurança.

(25) De acordo com os critérios comuns estabelecidos no anexo do Regulamento (CE) n.º 2111/2005, a Comissão considera, 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 da Bolívia.

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

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

Transportadoras aéreas da Índia

(28) Em 28 de março de 2017, teve lugar uma reunião de consulta técnica entre a Comissão, a AESA, os Estados-Membros e representantes da Direção-Geral da Aviação Civil da Índia («DGCA da Índia»). Essa reunião foi efetuada no contexto de um anterior acordo com a DGCA da Índia, nos termos do artigo 3.º, n.º 2, do Regulamento (CE) n.º 473/2006, com vista a realizar periodicamente consultas técnicas com a Comissão, a fim de debater as obrigações da DGCA da Índia no que respeita à certificação e supervisão das transportadoras aéreas por ela certificadas.

(29) Durante essa reunião, a DGCA da Índia forneceu informações sobre a sua análise do desempenho ao abrigo do programa SAFA das transportadoras aéreas certificadas na Índia, incluindo uma comparação dos dados de desempenho relativos a 2016 e 2017 e informações específicas sobre a sua vigilância da transportadora aérea *Air India*, certificada na Índia. A DGCA da Índia forneceu também informações sobre desenvolvimentos no que respeita à sua capacidade de vigilância, incluindo o desenvolvimento de uma «base de dados de inspeções na plataforma de estacionamento».

(30) Durante a reunião, a Comissão reiterou à DGCA da Índia uma série de elementos relativamente às obrigações de certificação e de supervisão que lhe incumbem. Muito particularmente, embora assinalando a forma transparente como a DGCA da Índia lhe forneceu informações relativas à segurança, a Comissão salientou a importância do desenvolvimento contínuo da capacidade de certificação e vigilância da DGCA da Índia, incluindo o recrutamento e a formação do pessoal técnico, assim como a necessidade de desenvolver instrumentos que permitam o rastreio sistemático e a monitorização da supervisão da segurança.

(31) Com base nas informações atualmente disponíveis, incluindo as informações fornecidas pela DGCA da Índia na reunião de consulta técnica de 28 de março de 2017, considera-se que não existe atualmente falta de capacidade nem ausência de vontade da parte da DGCA da Índia para corrigir deficiências de segurança.

(32) De acordo com os critérios comuns estabelecidos no anexo do Regulamento (CE) n.º 2111/2005, a Comissão considera, 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 da Índia.

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

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

Transportadoras aéreas da Indonésia

(35) Prosseguem as consultas entre a Comissão e a Direção-Geral da Aviação Civil da Indonésia («DGCA da Indonésia»), com vista a acompanhar os progressos da DGCA da Indonésia no sentido de garantir a conformidade do sistema de supervisão da segurança da Indonésia com as normas de segurança internacionais. Nesse contexto, por ofício de 16 de março de 2017, a DGCA da Indonésia facultou à Comissão informações adicionais e uma atualização respeitante ao estado da aviação indonésia e às atividades de supervisão da segurança.

(36) A DGCA da Indonésia prestou informações relativamente ao período compreendido entre novembro de 2016 e março de 2017 sobre as transportadoras aéreas certificadas na Indonésia, a supervisão da segurança dessas transportadoras aéreas, as medidas de execução tomadas pela DGCA da Indonésia, o desenvolvimento da regulamentação indonésia no domínio da aviação, uma lista dos incidentes graves ocorridos durante esse período e a assistência técnica prestada à DGCA da Indonésia.

(37) No período compreendido entre novembro de 2016 e março de 2017, não foram certificadas novas transportadoras aéreas e não foram revogados certificados de operações pela DGCA da Indonésia. A DGCA da Indonésia indicou, em carta de 16 de março de 2017, que a sua principal prioridade é a preparação para a Missão Coordenada de Validação da OACI («ICVM»), que terá lugar em outubro de 2017. Espera-se que o resultado dessa ICVM venha a dar uma boa indicação do desenvolvimento do sistema de supervisão da segurança na Indonésia. A DGCA da Indonésia não apresentou provas de que a supervisão da segurança das transportadoras aéreas atualmente incluídas na lista de transportadoras aéreas que estão proibidas de operar na União se encontra garantida em conformidade com as normas de segurança internacionais.

(38) De acordo com os critérios comuns estabelecidos no anexo do Regulamento (CE) n.º 2111/2005, a Comissão considera, 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 ou dela suprimindo transportadoras da Indonésia.

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

Transportadoras aéreas da Líbia

(40) Em 6 de março de 2017, teve lugar uma reunião de consulta técnica entre a Comissão, a AESA, um Estado-Membro e a Autoridade da Aviação Civil da Líbia («LYCAA»).

(41) Durante essa reunião, a LYCAA prestou informações sobre as suas atividades de fiscalização, incluindo os seus planos no que diz respeito ao recrutamento e à formação de pessoal técnico, bem como a sua abordagem estratégica ao desenvolvimento técnico no contexto da criação de capacidades no domínio da segurança da aviação. A LYCAA reiterou que, dentro dos limites de um contexto operacional complexo, está empenhada em respeitar as suas obrigações internacionais em matéria de segurança da aviação.

(42) A Comissão reconhece os esforços da direção da LYCAA e o facto de esta demonstrar o seu empenho em colaborar com a Comissão, prestando informações atualizadas à Comissão sobre o estado das suas obrigações de fiscalização.

(43) Porém, a Comissão salienta o difícil quadro operacional na Líbia, bem como as consequências do mesmo para a LYCAA no que se refere à sua capacidade para assumir as suas obrigações no domínio da supervisão da segurança. A Comissão considera, por conseguinte, que, com base em todas as informações disponíveis, a Líbia não pode atualmente cumprir as suas obrigações internacionais de segurança da aviação.

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

Transportadoras aéreas de Moçambique

(45) De 6 a 10 de fevereiro de 2017, a União efetuou uma visita de avaliação de segurança a Moçambique. Participaram nessa visita de avaliação peritos da Comissão, da AESA e dos Estados-Membros. No decurso da mesma, o Instituto da Aviação Civil de Moçambique («IACM») demonstrou ter feito progressos consideráveis nos últimos anos. O IACM centrou-se na aplicação das normas e práticas recomendadas da OACI. O IACM adota uma abordagem da segurança da aviação baseada na conformidade, embora tenda a inclinar-se para a implementação e utilização de técnicas modernas de gestão da segurança da aviação, incluindo um programa de segurança do Estado.

(46) Desde a última visita de avaliação da União no local, em abril de 2015, foram feitos progressos significativos com a introdução de um novo ato legislativo em Moçambique e com o novo estatuto do IACM. Na sequência da adoção da nova lei da aviação, muitos regulamentos e requisitos adicionais, assim como manuais e procedimentos, estão atualmente a ser atualizados a fim de ficarem em conformidade com a nova lei e com as últimas alterações às normas de segurança internacionais. O pessoal do IACM melhorou e há mais inspetores plenamente qualificados disponíveis para supervisionar as atividades de aviação em Moçambique. Há mais inspetores a ser treinados e o atual plano de pessoal é suficiente para o nível das atividades aeronáuticas em Moçambique. As instalações do IACM também melhoraram. O IACM encontra-se estabelecido como uma autoridade da aviação civil com autonomia administrativa, financeira, patrimonial e funcional.

(47) Os dados indicam que o IACM dispõe da competência necessária para supervisionar as atividades aeronáuticas em Moçambique e manter um quadro regulamentar sólido e que o IACM executa e aplica a legislação em vigor, a fim de dar resposta às eventuais deficiências. O sistema de supervisão da segurança está bem estabelecido em Moçambique, embora ainda existam atividades em curso destinadas a melhorá-lo e a assegurar que este se encontra em conformidade com as recentes alterações às normas de segurança internacionais.

(48) A título de exemplo elucidativo, a União efetuou visitas a três transportadoras aéreas certificadas em Moçambique, nomeadamente as duas maiores transportadoras aéreas de Moçambique e uma transportadora aérea de exploração de helicópteros. Em resultado das visitas a essas três transportadoras aéreas, observou-se que tinham desenvolvido sistemas de gestão da segurança e da qualidade, que dominam os aspetos ligados à manutenção e à aeronavegabilidade e que atuam em conformidade com os regulamentos em vigor em Moçambique. As transportadoras aéreas aplicam as normas de segurança internacionais e têm a capacidade e a vontade de corrigir as deficiências de segurança.

(49) Em 17 de março de 2017, teve lugar uma reunião de consulta técnica entre a Comissão, a AESA e o IACM. O IACM informou a Comissão sobre os progressos realizados desde a visita de avaliação da União no local e foi acordado que o IACM forneceria mais informações sobre as medidas corretivas tomadas relativamente às observações que foram feitas durante a visita. O IACM explicou ter aproveitado essas observações para levantar dúvidas com as transportadoras aéreas em causa e que pediu medidas corretivas aos operadores.

(50) Em 21 de abril de 2017, o IACM forneceu informações sobre o seu plano de medidas corretivas e o das três transportadoras aéreas que foram objeto de visita durante a visita de avaliação da União no local, incluindo a resolução das dúvidas levantadas pelo IACM. O plano de medidas corretivas abrange corretamente as observações formuladas durante a visita e inclui prazos realistas. Os dados de apoio apresentados são relevantes para a resolução das dúvidas.

(51) O IACM e a maior transportadora aérea registada em Moçambique, as *Linhas Aéreas de Moçambique*, tiveram a oportunidade de serem ouvidas pela Comissão e pelo Comité da Segurança Aérea em 26 de abril de 2017, em conformidade com o artigo 7.º do Regulamento (CE) n.º 2111/2005.

(52) Durante essa audição, o representante do governo de Moçambique manifestou forte empenho por parte deste governo de melhorar a segurança dos transportes em Moçambique em geral e, em particular, de melhorar permanentemente a aplicação das normas internacionais de segurança da aviação.

(53) Durante a audição, o IACM prestou informações sobre o setor da aviação em Moçambique e sobre as suas capacidades enquanto autoridade autónoma em matéria de aviação civil. Essas informações incluíam pormenores sobre a sua organização, os mecanismos de financiamento, o número de inspetores na área da supervisão da segurança, o desenvolvimento da legislação e da regulamentação e o futuro planeamento do IACM.

(54) Durante a audição, as *Linhas Aéreas de Moçambique* prestaram informações sobre a sua frota atual e os seus objetivos para os próximos anos. Explicaram estar a concentrar-se no desenvolvimento das respetivas rotas do seu mercado interno e regional. As *Linhas Aéreas de Moçambique* também prestaram informações sobre o seu sistema de gestão da segurança.

(55) Com base nas informações disponíveis, incluindo os resultados da visita de avaliação da União no local e as informações fornecidas na audição perante o Comité da Segurança Aérea de 26 de Abril de 2017, a Comissão considera que o IACM tem feito progressos constantes e contínuos. A Comissão reconhece também que o IACM se mostrou disposto a dialogar de forma contínua com a Comissão. Concluiu-se que o IACM tem capacidade para assumir as suas responsabilidades no domínio da supervisão das transportadoras aéreas certificadas em Moçambique. Durante a audição, o governo de Moçambique comprometeu-se a estabelecer um diálogo permanente com a Comissão no domínio da segurança, nomeadamente através de reuniões suplementares, se e quando a Comissão o considerasse necessário.

(56) De acordo com os critérios comuns estabelecidos no anexo do Regulamento (CE) n.º 2111/2005, a Comissão considera, por conseguinte, que a lista das transportadoras aéreas que estão proibidas de operar na União deve ser alterada de modo a suprimir do anexo A do Regulamento (CE) n.º 474/2006 todas as transportadoras aéreas certificadas em Moçambique.

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

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

Transportadoras aéreas da Nigéria

(59) Em 25 de novembro de 2015, a transportadora aérea *Med-View Airline*, certificada na Nigéria, introduziu junto da AESA um pedido de autorização de Operador de País Terceiro («TCO»). A AESA apreciou o pedido em conformidade com os requisitos estabelecidos no Regulamento (UE) n.º 452/2014 da Comissão e levantou objeções de fundo relativamente à incapacidade da *Med-View Airline* de demonstrar conformidade com os requisitos aplicáveis estabelecidos no artigo 3.º do mesmo regulamento. A AESA concluiu, por conseguinte, que uma nova avaliação não levaria a conceder uma autorização de TCO à *Med-View Airline*, dado que esta não cumpria aqueles requisitos. Por conseguinte, em 17 de novembro de 2016, a AESA indeferiu o pedido por motivos de segurança.

(60) Em 24 de fevereiro de 2017, a Comissão solicitou informações à Autoridade da Aviação Civil da Nigéria («NCAA») sobre as medidas adotadas na sequência do indeferimento pela AESA do pedido de TCO introduzido pela *Med-View Airline*. Na sua carta de 22 de março de 2017 endereçada à Comissão, a NCAA não forneceu as informações necessárias para assegurar que as medidas tomadas foram adequadas para resolver, por parte da NCAA, as preocupações suscitadas pela AESA por ocasião da avaliação do pedido de TCO da *Med-View Airline*.

(61) Em 10 e 24 de abril de 2017, a *Med-View Airline* prestou à Comissão informações sobre as medidas corretivas adotadas a fim de resolver as preocupações suscitadas pela AESA.

(62) Foi dada a oportunidade tanto à NCAA como à *Med-View Airline* de serem ouvidas pela Comissão e pelo Comité da Segurança Aérea em 25 de abril de 2017, em conformidade com o artigo 7.º do Regulamento (CE) n.º 2111/2005.

(63) Durante essa audição, a NCAA prestou apenas informações limitadas sobre elementos como a data da sua criação, os resultados das auditorias da OACI de 2006 e março de 2016, o seu estatuto por força do programa da FAA de avaliação da segurança da aviação internacional, o número das operações de voo e dos inspetores de aeronavegabilidade, assim como o número de titulares do certificado de operador aéreo existentes na Nigéria. As respostas da NCAA a perguntas sobre a sua capacidade de identificar e monitorizar deficiências de segurança indicaram que essa capacidade não era adequada. Considera-se que a NCAA terá de tomar medidas de forma a melhorar a qualidade pretendida da supervisão da segurança das transportadoras aéreas pelas quais é responsável.

(64) Durante a audição, baseando-se nas informações que já tinha prestado anteriormente, a *Med-View Airline* informou a Comissão e o Comité da Segurança Aérea acerca das medidas corretivas adotadas para resolver os graves problemas identificados pela AESA no âmbito da sua avaliação de segurança de TCO, tais como operações de voo fora do âmbito do certificado de operador aéreo aprovado e especificações operacionais associadas, aeronavegabilidade e controlo da manutenção, aplicação e controlo das diretivas de aeronavegabilidade e segurança e sistema de gestão da qualidade. Todavia, a *Med-View Airline* demonstrou claramente não se aperceber nem compreender a seriedade das preocupações de segurança suscitadas pela AESA. Além disso, as medidas tomadas pela *Med-View Airline* mostram falta de uma análise adequada das causas profundas e de um plano de medidas corretivas adequado para evitar a repetição de não conformidades idênticas ou análogas que deu origem a essas preocupações.

(65) A informação atualmente disponível, com base na avaliação de segurança de TCO da AESA, em conjunto com a informação facultada pela NCAA e pela *Med-View Airline*, aponta para uma série de deficiências de segurança graves da *Med-View Airline*. Estas informações mostram igualmente que a *Med-View Airline* não está apta a resolver essas deficiências de segurança, tal como demonstrado, nomeadamente, pelo plano de ação corretiva inadequado e insuficiente apresentado em resposta às constatações no quadro da avaliação de segurança de TCO.

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

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

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

Transportadoras aéreas do Paquistão

(69) Por ofício de 23 de janeiro de 2017, a Comissão solicitou à Autoridade da Aviação Civil do Paquistão («PCAA») que prestasse informações relativamente às medidas tomadas na sequência do acidente com a aeronave ATR da transportadora aérea *Pakistan International Airlines Corporation Ltd*, certificada no Paquistão, em 7 de dezembro de 2016. Nesse ofício, a Comissão recordava igualmente que, em 13 de janeiro de 2016, a AESA havia indeferido, por motivos de segurança, o pedido de TCO introduzido pela transportadora de carga aérea *AHS International Pvt Ltd*, também certificada no Paquistão. Além disso, a Comissão indicava no mesmo ofício estar a encetar consultas oficiais com a PCAA, em conformidade com o disposto no artigo 3.º, n.º 2, do Regulamento (CE) n.º 473/2006.

(70) Em 18 de abril de 2017, teve lugar uma reunião de consulta técnica entre a Comissão, a AESA, um Estado-Membro e representantes da PCAA. Durante essa reunião, a PCAA prestou informações, incluindo um resumo das suas obrigações de certificação e supervisão e uma síntese dos dados de inspeção relativos ao período de 2011 a 2016. Foram, nomeadamente, debatidas na reunião, as responsabilidades da PCAA relacionadas com a supervisão da segurança da *Pakistan International Airlines Corporation Ltd*.

(71) Durante a reunião, a Comissão reiterou à PCAA uma série de elementos relativamente às obrigações de certificação e de supervisão que lhe incumbem. Concretamente, sem deixar de ter em conta a forma transparente como a PCAA prestou à Comissão informações relacionadas com a segurança, a Comissão sublinhou que a PCAA deve levar em devida conta a melhoria contínua dos seus sistemas de segurança. Além disso, a Comissão comunicou à PCAA que se espera que esta última esteja plenamente informada sobre os requisitos do Regulamento (UE) n.º 452/2014 da Comissão e as respetivas implicações para as transportadoras aéreas certificadas no Paquistão.

(72) Com base nas informações atualmente disponíveis, incluindo as informações fornecidas pela PCAA na reunião de consulta técnica de 18 de abril de 2017, considera-se que não existe atualmente falta de capacidade nem ausência de vontade da parte da PCAA para corrigir deficiências de segurança.

(73) De acordo com os critérios comuns estabelecidos no anexo do Regulamento (CE) n.º 2111/2005, a Comissão considera, 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 Paquistão.

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

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

Transportadoras aéreas da Rússia

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

(77) Em 17 de março de 2017, representantes da Comissão, da AESA e de um Estado-Membro, reuniram-se com representantes da Agência Federal Russa do Transporte Aéreo («FATA»). O objetivo da reunião era analisar o desempenho, em termos de segurança, das transportadoras aéreas certificadas na Rússia com base nos relatórios de inspeções na plataforma de estacionamento, no período compreendido entre 11 de março de 2016 e 10 de março de 2017, e identificar casos em que as atividades de supervisão da FATA têm de ser reforçadas.

(78) Durante a reunião, a Comissão analisou mais em pormenor os resultados das inspeções SAFA na plataforma de estacionamento em relação a seis transportadoras aéreas certificadas na Rússia. Embora não tenham sido identificadas preocupações de segurança, a FATA informou a Comissão de que, dado o número limitado de inspeções efetuadas a algumas transportadoras aéreas, seriam realizadas inspeções adicionais durante o trimestre seguinte a duas dessas transportadoras aéreas.

(79) Com base nas informações atualmente disponíveis, incluindo as informações fornecidas pela FATA na reunião de consulta técnica de 17 de março de 2017, considera-se que não existe atualmente falta de capacidade nem ausência de vontade da parte da FATA para corrigir deficiências de segurança. Assim sendo, a Comissão concluiu não ser necessária uma audição perante a Comissão e o Comité da Segurança Aérea das autoridades da aviação russas ou de quaisquer transportadoras aéreas certificadas na Rússia.

(80) De acordo com os critérios comuns estabelecidos no anexo do Regulamento (CE) n.º 2111/2005, a Comissão considera, 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 aéreas da Rússia.

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

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

Transportadoras aéreas de São Vicente e Granadinas

(83) Em 16 de abril de 2015, a transportadora aérea *Mustique Airways*, registada em São Vicente e Granadinas, introduziu um pedido de autorização de TCO à AESA. A AESA apreciou o pedido em conformidade com os requisitos estabelecidos no Regulamento (UE) n.º 452/2014 e levantou objeções de fundo relativamente à incapacidade da *Mustique Airways* de demonstrar conformidade com os requisitos aplicáveis estabelecidos no artigo 3.º do mesmo regulamento. A AESA concluiu, por conseguinte, que uma nova avaliação não levaria a conceder uma autorização de TCO à *Mustique Airways*, dado que esta não cumpria aqueles requisitos. Por conseguinte, em 4 de outubro de 2016, a AESA indeferiu o pedido por motivos de segurança.

(84) Em 30 de janeiro de 2017, a Comissão solicitou informações à autoridade competente de São Vicente e Granadinas, a Autoridade da Aviação Civil das Caraíbas Orientais («ECCAA»), sobre as medidas adotadas na sequência do indeferimento pela AESA do pedido de TCO introduzido pela *Mustique Airways*. Em 24 de fevereiro de 2017, a ECCAA informou a Comissão acerca da introdução, pela *Mustique Airways*, em 2 de fevereiro de 2017, de novo pedido de autorização de TCO, sustentado pela convicção da transportadora aérea, de que as preocupações de segurança que haviam levado ao indeferimento da AESA terem sido resolvidas de forma satisfatória.

(85) Uma vez que nem a *Mustique Airways* nem a ECCAA apresentaram provas de terem sido resolvidos, de facto, os problemas de segurança decorrentes da avaliação de segurança de TCO pela AESA, foi dada a oportunidade à *Mustique Airways* e à ECCAA de serem ouvidas pela Comissão e pelo Comité da Segurança Aérea em 26 de abril de 2017, em conformidade com o artigo 7.º do Regulamento (CE) n.º 2111/2005.

(86) A autoridade não respondeu ao convite para ser ouvida e não participou na audição. Da mesma maneira, a ECCAA não prestou informações acerca das medidas tomadas sobre as constatações de TCO relativas à *Mustique Airways* nem sobre as suas atividades de supervisão.

(87) Em 24 de abril de 2017, a AESA participou numa reunião técnica com a *Mustique Airways* a fim de discutir a reintrodução do seu pedido. Dado o curto intervalo entre essa reunião e a audição, não foi possível à AESA efetuar uma avaliação completa do pedido. Contudo, a AESA pôde confirmar à Comissão e ao Comité da Segurança Aérea que as principais causas que conduziram às graves e repetidas deficiências de segurança que havia identificado durante a primeira avaliação de TCO se mantinham.

(88) Durante a audição de 26 de abril de 2017, a *Mustique Airways* prestou informações acerca das atividades e das instalações da empresa, só mencionando limitadamente os aspetos relacionados com a segurança. As informações prestadas pela *Mustique Airways* sobre os progressos realizados em relação ao desenvolvimento dos seus sistemas de gestão da segurança e da qualidade indicaram que estes não estão suficientemente desenvolvidos. Embora saudando a prontidão com que a *Mustique Airways* entrou em diálogo de forma mais efetiva com a AESA assim que solicitou novo pedido de autorização de TCO, considerou-se que elementos essenciais de segurança, tais como um sistema de gestão de segurança de base, não estão presentes. Além disso, a *Mustique Airways* demonstrou não se aperceber nem compreender a seriedade das preocupações suscitadas pela AESA. Por último, tornou-se evidente que a cultura de segurança nesta transportadora aérea é de natureza reativa, em vez de proativa.

(89) A informação atualmente disponível, incluindo a prestada pela AESA no quadro do pedido de TCO indeferido da *Mustique Airways*, e no âmbito do novo pedido em curso, assim como todas as informações prestadas pela transportadora aérea *Mustique Airways*, mostram que há uma série de deficiências de segurança graves por parte dessa transportadora. A *Mustique Airways* não tem, atualmente, capacidade suficiente para dar resposta a estas deficiências de segurança. De facto, as medidas de segurança em curso estão ainda em desenvolvimento, e o plano de medidas corretivas que a *Mustique Airways* apresentou em resposta às constatações identificadas durante a avaliação de segurança de TCO não é suficientemente robusto, nomeadamente no que se refere à necessária análise das causas.

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

(91) 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 em São Vicente e Granadinas, em conformidade com o Regulamento (UE) n.º 965/2012.

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

Transportadoras aéreas da Tailândia

(93) Em 17 de março de 2017, realizou-se uma reunião de consulta técnica entre a Comissão, a AESA e a Autoridade da Aviação Civil da Tailândia («CAAT»). Durante essa reunião, a CAAT informou a Comissão acerca dos progressos realizados desde setembro de 2016, nomeadamente no que diz respeito ao sistema de transportes aéreos tailandês, ao roteiro da CAAT rumo à conformidade e ao atual estado de aplicação do seu plano de medidas corretivas.

(94) Os principais elementos de progresso são constituídos pela nova lei da aviação civil da Tailândia, que se espera venha a entrar em vigor no último trimestre de 2017, pela alteração dos regulamentos da CAAT, pela sua organização atualizada, por mecanismos de financiamento sustentáveis e por um programa de gestão de pessoal e de formação melhorado para os seus inspetores. Os processos de inspeção da CAAT, os seus manuais e outros instrumentos, incluindo o sistema informático, foram melhorados e o seu programa de supervisão da segurança foi atualizado de forma a garantir uma supervisão completa e contínua das transportadoras aéreas certificadas na Tailândia. A CAAT criou igualmente um departamento de garantia da qualidade, encarregado de monitorizar a conformidade da CAAT com as normas de segurança internacionais e nacionais da aviação.

(95) A CAAT forneceu também informações sobre o desenvolvimento do seu Programa de Segurança do Estado e acerca da situação relativa às preocupações levantadas durante a auditoria da OACI de janeiro de 2015, incluindo o problema grave de segurança na certificação dos operadores aéreos suscitado por essas preocupações. Além disso, a CAAT prestou informações sobre os progressos realizados no tocante ao respetivo plano de sustentabilidade e sobre a cooperação internacional em que se encontra empenhada.

(96) Um importante elemento do plano de medidas corretivas da CAAT é a recertificação das transportadoras aéreas da Tailândia, na sequência da abordagem estruturada de cinco etapas da OACI para a certificação de transportadoras aéreas. Em fevereiro de 2017, a primeira dessas transportadoras aéreas a operar internacionalmente foi recertificada e até ao final de junho de 2017 a CAAT espera recertificar 12 outras transportadoras aéreas que desenvolvam atividades nos transportes aéreos internacionais. Durante o processo de recertificação, a CAAT tomou medidas executórias em relação a determinados requerentes de recertificação.

(97) O Governo da Tailândia e a CAAT revelaram um claro empenho em melhorar o sistema de supervisão da segurança na Tailândia. A CAAT apresentou provas da realização de progressos relevantes nos últimos seis meses. As informações de segurança disponíveis atualmente relativas às transportadoras aéreas certificadas na Tailândia não justificam a decisão de impor uma proibição ou restrições operacionais. A fim de acompanhar de perto a situação e em conformidade com o artigo 3.º, n.º 2, do Regulamento (CE) n.º 473/2006, devem ser prosseguidas as consultas com as autoridades da Tailândia.

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

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

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

Transportadoras aéreas da Ucrânia

(101) Em 29 de agosto de 2014, a transportadora aérea *International Joint-Stock Aviation Company «URGA»*, certificada na Ucrânia, introduziu um pedido de autorização de TCO à AESA. A AESA apreciou o pedido em conformidade com os requisitos estabelecidos no Regulamento (UE) n.º 452/2014 e levantou objeções de fundo relativamente à incapacidade da *International Joint-Stock Aviation Company «URGA»* de demonstrar conformidade com os requisitos aplicáveis estabelecidos no artigo 3.º do mesmo regulamento. A AESA concluiu, por conseguinte, que uma nova avaliação não levaria a conceder uma autorização de TCO à *International Joint-Stock Aviation Company «URGA»*, dado que esta não cumpria aqueles requisitos. Por conseguinte, em 15 de setembro de 2016, a AESA indeferiu o pedido por motivos de segurança.

(102) Em 15 de fevereiro de 2016, a transportadora aérea *Air Company «Black Sea Airlines» LLC*, registada na Ucrânia, introduziu um pedido de autorização de TCO à AESA. A AESA apreciou o pedido em conformidade com os requisitos estabelecidos no Regulamento (UE) n.º 452/2014 e levantou objeções de fundo relativamente à incapacidade da *Air Company «Black Sea Airlines» LLC* de demonstrar conformidade com os requisitos aplicáveis estabelecidos no artigo 3.º do mesmo regulamento. A AESA concluiu, por conseguinte, que uma nova avaliação não levaria a conceder uma autorização de TCO à *Air Company «Black Sea Airlines» LLC*, dado que esta não cumpria aqueles requisitos. Por conseguinte, em 13 de outubro de 2016, a AESA indeferiu o pedido por motivos de segurança.

(103) Em 6 de março de 2017, a Comissão solicitou informações à Administração da Aviação Estatal da Ucrânia («SAAU») sobre as medidas adotadas na sequência do indeferimento pela AESA dos pedidos de TCO introduzidos pela *International Joint-Stock Aviation Company «URGA»* e pela *Air Company «Black Sea Airlines» LLC*. Através desse ofício encetavam-se consultas oficiais com a SAAU, em conformidade com o disposto no artigo 3.º, n.º 2, do Regulamento (CE) n.º 473/2006. Uma vez que os problemas de segurança decorrentes da avaliação de segurança do TCO pela AESA não tinham sido resolvidos, foi dada a oportunidade à SAAU, à *International Joint-Stock Aviation Company «URGA»* e à *Air Company «Black Sea Airlines» LLC* de serem ouvidas pela Comissão e pelo Comité da Segurança Aérea em 25 de abril de 2017, em conformidade com o artigo 7.º do Regulamento (CE) n.º 2111/2005.

(104) Em 3 de abril de 2017, a SAAU revogou o certificado de operador aéreo da *Air Company «Black Sea Airlines» LLC*. Essa decisão pôs termo à consulta oficial encetada em 6 de março de 2017 no que se refere a esta transportadora aérea.

(105) A SAAU e a *International Joint-Stock Aviation Company «URGA»* foram ouvidas pela Comissão e pelo Comité da Segurança Aérea em 25 de abril de 2017. Entre outros elementos, a SAAU informou que as atividades de supervisão relativas às transportadoras aéreas certificadas na Ucrânia eram ajustadas com registos da SAFA assim como com quaisquer informações decorrentes do processo de autorização de TCO. A SAAU também forneceu informações sobre a adoção de possíveis medidas a curto prazo, tais como a suspensão, a limitação ou a revogação do certificado de operador aéreo das transportadoras aéreas em resposta a um indeferimento de um pedido de autorização de TCO pela AESA. Além disso, a SAAU prestou informações sobre medidas de longo prazo com vista a melhorar os seus processos internos relacionados com as suas atividades de certificação e de supervisão das transportadoras aéreas certificadas na Ucrânia.

(106) Durante a audição, baseando-se nas informações que já tinha prestado anteriormente, a *International Joint-Stock Aviation Company «URGA»* prestou informações adicionais acerca das medidas corretivas adotadas para resolver os graves problemas identificados pela AESA no âmbito da sua avaliação de segurança de TCO, tais como continuidade da gestão da aeronavegabilidade e execução de atividades de manutenção. A transportadora aérea também prestou informações sobre uma auditoria suplementar realizada em março de 2017 por uma entidade privada a fim de determinar o estatuto atual da sua conformidade com as normas internacionais de segurança da aviação. Essa auditoria confirmou as deficiências sistémicas que haviam sido previamente identificadas pela AESA no sistema de documentação da transportadora aérea existente.

(107) Durante a audição, a *International Joint-Stock Aviation Company «URGA»* também explicou que havia feito novo pedido de autorização de TCO em 19 de abril de 2017. A Comissão e o Comité da Segurança Aérea registaram este facto e congratularam-se com a confirmação da transportadora e da AESA de que o tratamento deste novo pedido de TCO receberia a devida atenção no contexto do Regulamento (UE) n.º 452/2014.

(108) As informações disponíveis atualmente, com base na avaliação de segurança de TCO levada a efeito pela AESA à *International Joint-Stock Aviation Company «URGA»*, juntamente com as informações prestadas por esta empresa e pela SAAU, mostram que a aplicação das medidas destinadas a corrigir as deficiências de segurança constatadas pela AESA ainda não está suficientemente implementada. As mesmas informações também mostram que a transportadora aérea não está atualmente em condições de identificar ela própria incumprimentos em todas as suas atividades e processos.

(109) De acordo com os critérios comuns estabelecidos no anexo do Regulamento (CE) n.º 2111/2005, a Comissão considera, por conseguinte, que a lista das transportadoras aéreas proibidas de operar na União deve ser alterada, de modo a incluir no anexo A do Regulamento (CE) n.º 474/2006 a transportadora aérea *International Joint-Stock Aviation Company «URGA»*.

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

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

Transportadoras aéreas do Zimbabué

(112) Em 12 de abril de 2016, a transportadora aérea *Air Zimbabwe (Pvt) Ltd*, registada no Zimbabué, introduziu um pedido de autorização de TCO à AESA. A AESA apreciou o pedido em conformidade com os requisitos estabelecidos no Regulamento (UE) n.º 452/2014 e levantou objeções de fundo relativamente à incapacidade da *Air Zimbabwe (Pvt) Ltd* de demonstrar conformidade com os requisitos aplicáveis estabelecidos no artigo 3.º do mesmo regulamento. A AESA concluiu, por conseguinte, que uma nova avaliação não levaria a conceder uma autorização de TCO à *Air Zimbabwe (Pvt) Ltd*, dado que esta não cumpria aqueles requisitos. Por conseguinte, em 7 de novembro de 2016, a AESA indeferiu o pedido por motivos de segurança.

(113) Em 3 de março de 2017, a Comissão solicitou informações à Autoridade de Aviação Civil do Zimbabué («CAAZ») sobre as medidas adotadas na sequência do indeferimento pela AESA do pedido de TCO introduzido pela *Air Zimbabwe Pvt Ltd*. Através desse ofício encetavam-se consultas oficiais com a CAAZ, em conformidade com o disposto no artigo 3.º, n.º 2, do Regulamento (CE) n.º 473/2006. Uma vez que os problemas de segurança decorrentes da avaliação de segurança de TCO pela AESA não tinham sido resolvidos, foi dada a oportunidade à CAAZ e à *Air Zimbabwe (Pvt) Ltd* de serem ouvidas pela Comissão e pelo Comité da Segurança Aérea em 26 de abril de 2017, em conformidade com o artigo 7.º do Regulamento (CE) n.º 2111/2005.

(114) Durante a audição, entre outros elementos, a CAAZ prestou informações a respeito das suas responsabilidades de supervisão relativamente à *Air Zimbabwe (Pvt) Ltd*. A CAAZ providenciou uma síntese das medidas que tomou relativamente ao indeferimento por motivos de segurança pela AESA do pedido de autorização de TCO introduzido pela *Air Zimbabwe (Pvt) Ltd*. A AESA prestou informações sobre as preocupações graves de segurança que constituíram a base da sua decisão negativa relativa ao pedido de TCO.

(115) Durante essa audição, a *Air Zimbabwe (Pvt) Ltd* prestou informações sobre as medidas corretivas que foram encetadas e que estão em curso desde o indeferimento da AESA do pedido de TCO daquela transportadora aérea. Contudo, as informações fornecidas pela *Air Zimbabwe (Pvt) Ltd*, incluindo os elementos relativamente aos poucos progressos alcançados no que diz respeito ao desenvolvimento dos seus sistemas de gestão da segurança e da qualidade, foram insuficientes para atenuar as preocupações suscitadas.

(116) As informações disponíveis atualmente, incluindo relativas à avaliação da segurança de TCO realizada pela AESA à *Air Zimbabwe (Pvt) Ltd*, juntamente com as informações apresentadas por essa companhia e pela CAAZ, mostram claramente que há deficiências de segurança graves por parte da transportadora. Considera-se que a *Air Zimbabwe (Pvt) Ltd* não se encontra apta atualmente a resolver essas deficiências de segurança. De facto, as medidas de segurança em curso implementadas pela *Air Zimbabwe (Pvt) Ltd* estão ainda em desenvolvimento, e o plano de medidas corretivas que apresentou em resposta às constatações identificadas durante a avaliação de segurança de TCO não é robusto, nomeadamente no que se refere à necessária análise das causas.

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

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

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

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

(121) 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 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 15 de maio de 2017.

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
IRAN ASEMAN AIRLINES	FS-102	IRC	República Islâmica do Irão
IRAQI AIRWAYS	001	IAW	Iraque
MED-VIEW AIRLINE	MVA/AOC/10-12/05	MEV	Nigéria
MUSTIQUE AIRWAYS	2A/12/003K	MAW	São Vicente e Granadinas
INTERNATIONAL JOINT-STOCK AVIATION COMPANY «URGA»	UK 012	URG	Ucrânia
AIR ZIMBABWE (PVT) LTD	17704	AZW	Zimbabué
Todas as transportadoras aéreas certificadas pelas autoridades do Afeganistão responsáveis pela supervisão regulamentar, designadamente:			**República Islâmica do Afeganistão**
AFGHAN JET INTERNATIONAL AIRLINES	COA 008	AJA	República Islâmica do Afeganistão
ARIANA AFGHAN AIRLINES	COA 009	AFG	República Islâmica do Afeganistão
EAST HORIZON AIRLINES	COA 1013	EHN	República Islâmica do Afeganistão
KAM AIR	COA 001	KMF	República Islâmica do Afeganistão
SAFI AIRWAYS	COA 181	SFW	República Islâmica do Afeganistão
Todas as transportadoras aéreas certificadas pelas autoridades de Angola responsáveis pela supervisão regulamentar, à exceção da *TAAG Angola Airlines*, que figura no anexo B, designadamente:			**República de Angola**
AEROJET	OA 008-01/11	TEJ	República de Angola
AIR GICANGO	009	Desconhecido	República de Angola
AIR JET	OA 006-01/11-MBC	MBC	República de Angola

[1] As transportadoras aéreas constantes do anexo A podem ser autorizadas a exercer direitos de tráfego se utilizarem aeronaves fretadas com tripulação 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, 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
AIR NAVE	017	Desconhecido	República de Angola
AIR26	OA 003-01/11-DCD	DCD	República de Angola
ANGOLA AIR SERVICES	006	Desconhecido	República de Angola
DIEXIM	007	Desconhecido	República de Angola
FLY540	OA 004-01 FLYA	Desconhecido	República de Angola
GIRA GLOBO	008	GGL	República de Angola
HELIANG	010	Desconhecido	República de Angola
HELIMALONGO	OA 005-01/11	Desconhecido	República de Angola
MAVEWA	016	Desconhecido	República de Angola
SONAIR	OA 002-01/10-SOR	SOR	República de Angola
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
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)

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
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)
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)

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 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
Todas as transportadoras aéreas certificadas pelas autoridades da Eritreia responsáveis pela supervisão regulamentar, designadamente:			**Eritreia**
ERITREAN AIRLINES	COA N.º 004	ERT	Eritreia
NASAIR ERITREA	COA N.º 005	NAS	Eritreia
Todas as transportadoras aéreas certificadas pelas autoridades da 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

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 Indonésia responsáveis pela supervisão regulamentar, com exceção da *Garuda Indonesia*, da *Airfast Indonesia*, da *Ekspres Transportasi Antarbenua*, *Indonesia Air Asia*, *Citilink*, *Lion Air* e *Batik Air*, designadamente:			**República da Indonésia**
AIR BORN INDONESIA	135-055	Desconhecido	República da Indonésia
AIR PACIFIC UTAMA	135-020	Desconhecido	República da Indonésia
ALDA TRANS PAPUA	135-056	Desconhecido	República da Indonésia
ALFA TRANS DIRGANTARA	135-012	Desconhecido	República da Indonésia
AMA	135-054	Desconhecido	República da Indonésia
ANGKASA SUPER SERVICE	135-050	LBZ	República da Indonésia
ASI PUDJIASTUTI	135-028	SQS	República da Indonésia
AVIASTAR MANDIRI	135-029	VIT	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
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
HEVILIFT AVIATION	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
INDO STAR AVIATION	135-057	Desconhecido	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

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
KAL STAR AVIATION	121-037	KLS	República da Indonésia
KARTIKA AIRLINES	121-003	KAE	Republic of Indonesia
KOMALA INDONESIA	135-051	Desconhecido	República da Indonésia
KURA-KURA AVIATION	135-016	KUR	República da Indonésia
MARTA BUANA ABADI	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
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
SPIRIT AVIATION SENTOSA	135-058	Desconhecido	República da Indonésia
SRIWIJAYA AIR	121-035	SJY	República da Indonésia
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
TRI MG-INTRA ASIA AIRLINES	135-037	Desconhecido	República da Indonésia
TRIGANA AIR SERVICE	121-006	TGN	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
UNINDO	135-040	Desconhecido	República da Indonésia
WESTSTAR AVIATION INDONESIA	135-059	Desconhecido	República da Indonésia
WING ABADI AIRLINES	121-012	WON	República da Indonésia
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
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

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
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 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
HIMALAYA AIRLINES	084/2015	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
SAURYA AIRLINES	083/2014	Desconhecido	República do Nepal
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

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 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 SD	54	AAJ	República do Sudão
BADR AIRLINES	35	BDR	República do Sudão
BLUE BIRD AVIATION	11	BLB	República do Sudão
ELDINDER AVIATION	8	DND	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 CO.	60	KUH	República do Sudão
NOVA AIRWAYS	46	NOV	República do Sudão
SUDAN AIRWAYS CO.	1	SUD	República do Sudão
SUN AIR	51	SNR	República do Sudão
TARCO AIR	56	TRQ	República do Sudão

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, 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 registo
TAAG -ANGOLA AIRLINES	001	DTA	República de Angola	Toda a frota, à exceção de: aeronaves Boeing B737--700, Boeing B777-200, Boeing B777--300 e Boeing B777-300ER.	Toda a frota, à exceção de: aeronaves da frota de Boeing B737-700, conforme referido no COA; aeronaves da frota de Boeing B777-200, conforme referido no COA; aeronaves da frota de Boeing B777-300, conforme referido no COA, e aeronaves da frota de Boeing B777-300ER, conforme referido no COA.	República de Angola
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 [1]	002/MTAC/ /ANAC-G/ /DSA	ABS	República Gabonesa	Toda a frota, à exceção de: 2 aeronaves Falcon 50, 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-601,1aeronave HS-125-800.	Toda a frota, à exceção de: TR-AAG e ZS-AFG.	República Gabonesa; República da África do Sul
IRAN AIR	FS100	IRA	República Islâmica do Irão	Todas as aeronaves Fokker F100 e Boeing B747	Aeronaves Fokker F100, conforme referido no COA; aeronaves Boeing B747, conforme referido no COA	República Islâmica do Irão

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

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 registo
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) A Afrijet apenas está autorizada a utilizar as aeronaves especificamente mencionadas para o seu nível atual de operações na União.