REGULAMENTO DE EXECUÇÃO (UE) N.º 659/2013 DA COMISSÃO

de 10 de julho de 2013

que altera o Regulamento (CE) n.º 474/2006 que estabelece a lista comunitária das transportadoras aéreas que são objeto de uma proibição de operação na Comunidade

(Texto relevante para efeitos do EEE)

A COMISSÃO EUROPEIA,

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

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

Considerando o seguinte:

(1) O Regulamento (CE) n.º 474/2006 da Comissão, de 22 de março de 2006 [3], estabeleceu 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.

(2) Nos termos do artigo 4.º, n.º 3, do Regulamento (CE) n.º 2111/2005, alguns Estados-Membros e a Agência Europeia para a Segurança da Aviação (a seguir designada por «AESA») transmitiram à Comissão informações relevantes no contexto da atualização da lista comunitária. Alguns países terceiros também comunicaram informações pertinentes. Com base nessas informações, a lista comunitária deve, por conseguinte, ser atualizada.

(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 na lista da UE.

(4) A Comissão deu às transportadoras aéreas em causa a possibilidade de consultarem os documentos facultados pelos Estados-Membros, de apresentarem por escrito as suas observações e de fazerem uma exposição oral à Comissão e ao Comité da Segurança Aérea instituído pelo Regulamento (CEE) n.º 3922/1991 do Conselho, de 16 de dezembro de 1991, relativo à harmonização de normas técnicas e dos procedimentos administrativos no setor da aviação civil [4].

(5) O Comité da Segurança Aérea recebeu informações atualizadas da Comissão sobre as consultas conjuntas atualmente mantidas com as autoridades competentes e as transportadoras aéreas de Curaçau e São Martinho, República da Guiné, Índia, Irão, Cazaquistão, Quirguistão, Moçambique e Nepal ao abrigo do Regulamento (CE) n.º 2111/2005 e do seu Regulamento de Execução (CE) n.º 473/2006. O Comité da Segurança Aérea também recebeu informações atualizadas por parte da Comissão sobre as consultas técnicas da Federação da Rússia e relativas às medidas de acompanhamento da situação na Bolívia, Tajiquistão e Turquemenistão.

(6) O Comité da Segurança Aérea ouviu as exposições da AESA sobre as conclusões dos relatórios das auditorias realizadas pela Organização da Aviação Civil Internacional (a seguir designada por «ICAO»), no âmbito do seu Programa Universal de Auditoria da Supervisão da Segurança (USOAP). 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 ICAO detetou problemas de segurança graves ou relativamente aos quais a AESA concluiu que o sistema de supervisão da segurança apresentava deficiências graves. Além das consultas efetuadas pela Comissão em conformidade com o Regulamento (CE) n.º 2111/2005, esta medida permite recolher informações adicionais sobre o desempenho de segurança das transportadoras aéreas licenciadas nestes Estados.

(7) O Comité da Segurança Aérea ouviu as exposições da AESA sobre as conclusões retiradas das inspeções efetuadas na plataforma 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, de 5 de outubro de 2012, que estabelece os requisitos técnicos e os procedimentos administrativos para as operações aéreas nos termos do Regulamento (CE) n.º 216/2008 do Parlamento Europeu e do Conselho [5].

(8) A AESA também fez exposições ao Comité da Segurança Aérea sobre os projetos de assistência técnica desenvolvidos nos Estados abrangidos por medidas ou atividades de monitorização previstas no Regulamento (CE) n.º 2111/2005. O comité foi informado dos planos e pedidos de assistência técnica e de cooperação adicionais com o objetivo de melhorar a capacidade administrativa e técnica das autoridades de aviação civil, tendo em vista ajudar a solucionar eventuais problemas de incumprimento das normas internacionais aplicáveis. Os Estados-Membros foram convidados a também dar resposta a estes pedidos, em termos bilaterais, em coordenação com a Comissão e com a AESA. Nessa ocasião, a Comissão salientou o interesse de prestar informações à comunidade aeronáutica internacional, nomeadamente através da base de dados SCAN da ICAO, sobre a assistência técnica dispensada pela União e pelos seus Estados-Membros para reforçar a segurança da aviação a nível mundial.

[1] JO L 344 de 27.12.2005, p. 15.
[2] JO L 143 de 30.4.2004, p. 76.
[3] JO L 84 de 23.3.2006, p. 14.
[4] JO L 373 de 31.12.1991, p. 4.
[5] JO L 296 de 25.10.2012, p. 1.

Transportadoras aéreas da União Europeia

(9) Na sequência da análise, pela AESA, das conclusões retiradas de inspeções SAFA na plataforma de estacionamento a aeronaves de determinadas transportadoras aéreas da União ou de inspeções de normalização efetuadas pela AESA, bem como de inspeções e auditorias específicas levadas a cabo pelas autoridades de aviação nacionais, alguns Estados-Membros adotaram certas medidas executórias, que comunicaram à Comissão e ao Comité da Segurança Aérea. A Grécia revogou o certificado de operador aéreo (COA) da Sky Wings em 1 de dezembro de 2012 e a Espanha revogou o COA da Mint Lineas Aereas em 10 de abril de 2013.

(10) Além disso, a Suécia chamou a atenção do Comité para as preocupações suscitadas pela transportadora aérea AS Avies, certificada na Estónia, que registou dois incidentes graves em território sueco, a saber, uma saída de pista e uma perda temporária de potência de ambos os motores durante uma subida, respetivamente em fevereiro e maio de 2013. As autoridades competentes da Estónia informaram o Comité que tinham tomado um conjunto de medidas, nomeadamente reforçado a fiscalização, instado a transportadora aérea a elaborar um plano de medidas corretivas e reanalisado a aprovação do gestor de segurança e do diretor responsável.

Transportadoras aéreas da República Democrática do Congo

(11) As transportadoras aéreas certificadas na República Democrática do Congo constam da lista do anexo A desde março de 2006 ([1]). Após ter recentemente tomado a iniciativa de restabelecer consultas ativas com a Comissão e a AESA, as autoridades competentes da República Democrática do Congo (ANAC) apresentaram as provas documentais necessárias para atualizar a lista das transportadoras aéreas do anexo A.

(12) As autoridades competentes da República Democrática do Congo informaram a Comissão, por ofício de 12 de junho de 2013, que tinham concedido uma licença de exploração às transportadoras aéreas Air Baraka, Air Castilla, Air Malebo, Armi Global Business Airways, Biega Airways, Blue Sky, Ephrata Airlines, Eagles Services, GTRA, Mavivi Air Trade, Okapi Airlines, Patron Airways, Pegasus, Sion Airlines e Waltair Aviation. Uma vez que aquelas autoridades não apresentaram provas da supervisão da segurança destas transportadoras em conformidade com as normas de segurança internacionais, considera-se, com base nos critérios comuns, que estas transportadoras aéreas devem ser incluídas no anexo A.

(13) No seu ofício de 12 de junho de 2013, as autoridades competentes da República Democrática do Congo comunicaram ainda que as transportadoras aéreas Bravo Air Congo, Entreprise World Airways (EWA), Hewa Bora Airways (HBA), Mango Aviation, TMK Air Commuter e Zaabu International, anteriormente incluídas no anexo A, não são titulares de uma licença de exploração. Por conseguinte, considera-se que essas transportadoras aéreas devem ser retiradas do anexo A.

(14) As autoridades competentes da República Democrática do Congo também referiram que, em conformidade com o quadro jurídico nacional, para realizar este tipo de operações de transporte aéreo é necessário dispor de uma licença de exploração e de um COA e que, até à data, nenhum dos operadores existentes cumpre ambos os requisitos. O processo de certificação da ICAO em cinco etapas teve, entretanto, início em abril de 2013 para 5 operadores (Korongo, FlyCAA, Air Tropiques, Itab e Kinavia) devendo ficar concluído até finais de setembro de 2013. Uma vez completado o processo de certificação, a ANAC fornecerá uma lista de todos os operadores aéreos devidamente certificados e titulares de COA válidos.

(15) A Comissão tomou nota do compromisso assumido pelas autoridades competentes da República Democrática do Congo, nomeadamente o Ministério dos Transportes, e incentiva-as a prosseguirem os seus esforços de implantação de um sistema de supervisão da aviação civil em conformidade com as normas de segurança internacionais, mantendo-se simultaneamente empenhada em aprofundar o diálogo ativo recentemente restabelecido.

Transportadoras aéreas da República da Guiné

(16) Em dezembro de 2012, foi dado início a consultas formais das autoridades competentes da República da Guiné, na sequência da auditoria da ICAO de abril de 2012, no âmbito da qual tinha sido detetado um grave problema de segurança no respeitantes à certificação dos operadores aéreos.

(17) Na sequência da apresentação de um plano de medidas corretivas e da sua aceitação e validação pela ICAO, esta última anunciou, em 29 de maio de 2013, que o grave problema de segurança tinha sido resolvido.

(18) Em janeiro de 2013 foi realizada em Bruxelas uma reunião de consulta entre a Comissão, assistida pela AESA, e as autoridades competentes da República da Guiné. Durante essa reunião, as autoridades competentes da República da Guiné foram exaustivamente informadas sobre as últimas questões suscitadas pelo grau de execução do plano de medidas corretivas apresentado à ICAO em dezembro de 2012.

(19) De acordo com as autoridades competentes da República da Guiné, as transportadoras aéreas Sahel Aviation Service, Eagle Air, Probiz Guiné e Konair encontram-se em pleno processo de recertificação. Nenhuma destas transportadoras realiza voos no espaço aéreo da União. Aquelas autoridades comunicaram também que tinha suspendido os COA das transportadoras aéreas GR-Avia, Elysian Air, Brise Air, Sky Guinée Airlines e Sky Star Air.

([1]) Considerandos 60 a 64 do Regulamento (CE) n.º 474/2006, de 22 de março de 2006, JO L 84 de 23.3.2006, p. 18.

(20) As autoridades competentes da República da Guiné comprometeram-se a manter a Comissão informada dos progressos registados na aplicação das normas da ICAO, de modo a permitir um acompanhamento regular da situação.

(21) Caso se disponha de informações de segurança pertinentes que apontem para a existência de riscos iminentes para a segurança decorrente da falta de conformidade com as normas internacionais de segurança, a Comissão será obrigada a tomar medidas ao abrigo do Regulamento (CE) n.º 2111/2005.

Transportadoras aéreas da Indonésia

(22) Prosseguem as consultas das autoridades competentes da Indonésia (DGCA) tendo em vista acompanhar os progressos por estas registados na supervisão da segurança de todas as transportadoras aéreas certificadas naquele país, em conformidade com as normas de segurança internacionais.

(23) Na sequência da videoconferência realizada em 18 de outubro de 2012 entre a Comissão, a AESA e a DGCA, esta última prosseguiu o seu esforço de melhoria do sistema de supervisão da segurança da aviação e de correção das deficiências detetadas pela Administração Federal da Aviação dos EUA (FAA) durante a sua visita de avaliação técnica de setembro de 2012. Na sequência da publicação oficial do relatório da FAA, a DGCA reuniu-se com a FAA, tendo chegado a acordo sobre um plano de medidas corretivas.

(24) Em abril de 2013, a DGCA forneceu à Comissão uma cópia completa do plano de medidas corretivas, com indicação dos progressos registados e informações sobre a criação de um sistema de formação de inspetores, a revisão dos regulamentos no domínio da segurança da aviação e a elaboração de instruções para o pessoal responsável pelas inspeções, que já foram aprovadas no caso das operações com aviões bimotores num raio alargado (ETOPS) e da navegação baseada no desempenho/nível de desempenho de navegação (PBN/RNP) e que ainda se encontram em fase de projeto no caso das operações em todas as condições atmosféricas (AWOPS).

(25) A DGCA confirmou que a certificação de aeronaves, rotas, instalações, assistência em escala, manutenção, manuais e tripulações da Citilink Indonesia continuava, do ponto de vista administrativo, sob a alçada da Garuda Indonesia.

(26) A DGCA também prestou informações atualizadas sobre algumas transportadoras aéreas sob a sua supervisão. Informou que havia concedido um certificado de operador aéreo (COA) a duas novas companhias aéreas, a saber, a Martabuana Abadion, em 18 de outubro de 2012, e a Komala Indonesia, em 8 de janeiro de 2013, e recertificado a Intan Angkasa Air Services. No entanto, uma vez que a DGCA não apresentou provas da supervisão da segurança destas transportadoras aéreas em conformidade com as normas de segurança internacionais, considera-se, com base nos critérios comuns, que estas transportadoras devem ser incluídas no anexo A.

(27) A DGCA informou ainda que havia temporariamente suspendido o COA da Sebang Merauke Air Charter em 18 de setembro de 2012.

(28) A DGCA comunicou e apresentou documentos comprovativos da revogação do COA da Metro Batavia em 14 de fevereiro de 2013. Consequentemente, a Metro Batavia deve ser retirada do anexo A.

(29) A DGCA fez uma exposição ao Comité da Segurança Aérea em 25 de junho de 2013. Além de ter informado o Comité sobre os dados fornecidos à Comissão em abril de 2013, a DGCA confirmou que qualquer titular de um COA que pretenda aumentar a sua frota necessita da sua aprovação e que tinha indeferido vários requerimentos para o efeito. No entanto, a DGCA não interveio nos planos de expansão de Lion Air dado considerar que esta dispunha dos recursos necessários e era objeto dos controlos adequados. No que respeita ao acidente ocorrido em 13 de abril de 2013 com o Boeing B737-800 da Lion Air, a DGCA informou que o relatório intercalar já tinha sido publicado. Nesse relatório formulam-se três recomendações, a primeira relativamente à altura mínima de descida, a segunda aos procedimentos de transferência de controlo e a terceira à respetiva formação. A DGCA informou detalhadamente sobre as medidas tomadas para resolver as questões relacionados com o acidente, que passaram, nomeadamente, pela realização de uma auditoria de segurança à Lion Air e por garantir a adoção pela transportadora aérea das medidas corretivas definidas na sequência do relatório preliminar.

(30) A Lion Air assistiu à audição e respondeu às perguntas da Comissão e do Comité da Segurança Aérea. A Lion Air declarou que estava em condições de obter os recursos adequados à gestão do contínuo aumento da sua frota. No entanto, aceitou que os comandantes e copilotos que comporão a tripulação das suas aeronaves cumpram requisitos de licenciamento mínimos e não exigiu experiência suplementar. Quanto ao acidente, a empresa explicou que acatara as recomendações constantes do relatório intercalar e que aguardava o relatório final de modo a identificar as causas profundas do mesmo. A Lion Air declarou que promovia a segurança e usava os dados obtidos a partir do seu programa de garantia da qualidade das operações de voo (FOQA) para identificar perigos potenciais. A companhia comunicou que ainda não tinha concluído o registo no programa de Auditoria de Segurança Operacional da IATA (IOSA).

(31) A Comissão e o Comité da Segurança Aérea tomaram nota dos sólidos progressos registados pela DGCA e do seu plano no sentido de convidar a FAA a realizar uma auditoria IASA em agosto de 2013. A Comissão e o Comité da Segurança Aérea continuam a incentivar a DGCA nos seus esforços para alcançar o seu objetivo de criar um sistema de aviação plenamente conforme com as normas da ICAO.

(32) No que respeita à Lion Air, a Comissão e o Comité da Segurança Aérea tomaram nota e manifestaram a sua preocupação em relação ao reduzido nível de experiência dos pilotos recrutados e utilizados pela transportadora aérea e às respostas dadas às questões da gestão da segurança da companhia pelo que continuarão a acompanhar de perto o seu desempenho no plano da segurança.

Transportadoras aéreas do Cazaquistão

(33) Prosseguiram as consultas das autoridades competentes do Cazaquistão tendo em vista acompanhar os progressos registados no respeitante à supervisão da segurança das transportadoras aéreas certificadas naquele país, em conformidade com as normas de segurança internacionais.

(34) Nos termos do Regulamento (UE) n.º 1146/2012, a Air Astana comunicou por diversas vezes o seu desempenho em matéria de segurança e a evolução da sua frota (ofícios enviados à Comissão respetivamente em 23 de novembro de 2012, 30 de janeiro de 2013, 14 de março de 2013, 29 de março de 2013 e 13 de maio de 2013). Apresentou igualmente uma cópia do seu novo certificado de operador aéreo e das novas especificações de operação, emitidos em 22 de abril de 2013. Decorrente das alterações introduzidas na frota, a aeronave Fokker 50 deixou de constar das suas especificações operacionais. Por conseguinte, o anexo B do presente regulamento deve ser alterado em conformidade.

(35) Em 12 de junho de 2013, a Comissão, assistida pela AESA, efetuou consultas técnicas das autoridades competentes do Cazaquistão e de um representante da Air Astana. No decurso da reunião, as autoridades competentes do Cazaquistão informaram sobre os progressos registados no âmbito da ambiciosa reforma do setor da aviação, tendo em vista alinhar o quadro legislativo e regulamentar do Cazaquistão pelas normas de segurança internacionais no domínio da aviação.

(36) Nessa reunião, a Air Astana facultou informações complementares sobre a evolução da sua frota para o período 2012-2014. A Air Astana informou, nomeadamente, sobre a retirada de serviço de diversas aeronaves e a introdução de novas aeronaves das atuais séries Boeing B767, B757 e Airbus A320, que já constam do anexo B do presente regulamento. Todas as aeronaves recentemente adquiridas devem estar matriculadas em Aruba. As autoridades competentes do Cazaquistão e a Air Astana comprometeram-se a informar a Comissão sempre que o certificado de operador aéreo da Air Astana passar a incluir uma nova aeronave.

(37) Além disso, os Estados-Membros e a AESA confirmaram que, por ocasião das inspeções na plataforma de estacionamento realizadas nos aeroportos da União no âmbito do programa SAFA, não tinham detetado qualquer problema específico relacionado com a Air Astana.

(38) Os Estados-Membros continuarão a verificar o cumprimento efetivo das normas de segurança pertinentes atribuindo a prioridade nas inspeções na plataforma de estacionamento às aeronaves da Air Astana, em conformidade com o Regulamento (UE) n.º 965/2012. Caso os resultados dessas verificações ou quaisquer outras informações de segurança pertinentes apontem para o incumprimento das normas de segurança internacionais, a Comissão será obrigada a tomar medidas ao abrigo do Regulamento (CE) n.º 2111/2005.

(39) A Comissão continuará a apoiar a ambiciosa reforma do sistema de aviação civil levada a cabo pelas autoridades do Cazaquistão e convida essas autoridades a prosseguirem com determinação os seus esforços no sentido da criação de um sistema de supervisão da aviação civil em conformidade com as normas de segurança internacionais. Para o efeito, incentiva estas autoridades a levarem por diante o plano de medidas corretivas acordado com a ICAO, dando prioridade à resolução dos dois problemas de segurança graves pendentes e ao processo de recertificação dos operadores sob a sua supervisão. Logo que estes problemas de segurança graves sejam resolvidos a contento da ICAO e que as normas da ICAO efetivamente aplicadas sejam suficientemente documentadas, a Comissão está disposta a organizar, com a assistência da AESA e o apoio dos Estados-Membros, uma avaliação da segurança *in loco* para confirmar os progressos alcançados e preparar a reapreciação do caso no âmbito do Comité da Segurança Aérea.

Transportadoras aéreas do Quirguistão

(40) A Comissão prossegue as consultas das autoridades competentes do Quirguistão de modo a combater os riscos para a segurança que conduziram à imposição de restrições a todas as transportadoras aéreas daquele país, nomeadamente a capacidade do Quirguistão para supervisionar a segurança nas áreas das operações e da manutenção de aeronaves. Em especial, a Comissão pretende garantir que se registam progressos no que respeita a algumas das constatações decorrentes da auditoria USOAP da ICAO com potenciais impactos na segurança da aviação internacional.

(41) Em 23 de maio de 2013, a Comissão, assistida pela AESA, realizou consultas técnicas das autoridades competentes do Quirguistão, de modo a identificar as transportadoras aéreas cuja certificação e supervisão cumprem as normas de segurança internacionais e relativamente às quais poderá ser estudada a possibilidade de levantamento gradual das restrições. A este respeito, as autoridades competentes do Quirguistão acordaram em cooperar na prestação de informações que possam ser úteis para atingir alguns objetivos. Os representantes do Quirguistão também se comprometeram a enviar dados atualizados sobre as medidas corretivas adotadas para resolver os problemas pendentes detetados pela ICAO, de modo a permitir reavaliar a situação.

(42) Durante a reunião, as autoridades do Quirguistão confirmaram que, em 8 de novembro de 2012, tinham concedido um certificado de operador aéreo à Sky Bishkek. Uma vez que as autoridades competentes do Quirguistão não apresentaram provas da supervisão da segurança desta transportadora em conformidade com as normas de segurança internacionais, considera-se, com base nos critérios comuns, que a transportadora Sky Bishkek deve ser incluída no anexo A.

(43) O Comité da Segurança Aérea convida as autoridades competentes do Quirguistão a acelerar o processo de execução do plano de medidas corretivas acordado com a ICAO e a envidar todos os esforços para garantir a supervisão da segurança das transportadoras aéreas certificadas no Quirguistão em conformidade com as normas de segurança internacionais.

(44) Logo que disponha de documentação suficiente sobre os progressos registados na aplicação do plano de medidas corretivas acordado com a ICAO e sobre o efetivo cumprimento das normas da ICAO, a Comissão está disposta a organizar, com a assistência da AESA e o apoio dos Estados-Membros, uma avaliação da segurança *in loco* a fim de confirmar a capacidade das autoridades competentes do Quirguistão para desempenhar as suas funções de supervisão em conformidade com as normas internacionais e preparar a reapreciação do processo no âmbito do Comité da Segurança Aérea.

Transportadoras aéreas da Líbia

(45) Prosseguem as consultas das autoridades competentes líbias (LYCAA) tendo em vista confirmar os progressos realizados pela Líbia no seu esforço de reforma do sistema de segurança da aviação civil e, em especial, assegurar a supervisão da segurança das transportadoras aéreas certificadas naquele país em conformidade com as normas de segurança internacionais.

(46) Em 25 de abril de 2013, a LYCAA apresentou um relatório sobre as atividades de recertificação levadas a cabo pela transportadora aérea Libyan Airlines. O relatório descreve o processo em cinco etapas, em conformidade com as recomendações da ICAO, mas não inclui quaisquer documentos comprovativos sobre as atividades de inspeção correspondentes. A Comissão procurou obter informações mais pormenorizadas e, em 29 de abril de 2013, a LYCAA apresentou um resumo das constatações efetuadas juntamente com as ações desenvolvidas pela Libyan Airlines para corrigir as deficiências detetadas nas áreas inspecionadas.

(47) Em 4 de junho de 2013, a LYCAA informou a Comissão, por escrito, de que, no imediato, a Libyan Airlines não reunia as condições necessárias para se considerar a possibilidade de levantamento das restrições, tendo invocado a introdução de alterações ao nível da gestão da companhia aérea e a consequente necessidade de avaliar o impacto dessas alterações na sua segurança operacional.

(48) A LYCAA foi ouvida pelo Comité da Segurança Aérea em 26 de junho de 2013. A LYCAA informou o Comité sobre as medidas tomadas e os progressos realizados no plano da recertificação das transportadoras aéreas líbias e explicou que não estavam reunidas as condições para recomendar o levantamento das restrições impostas à transportadora aérea Libyan Air. Apresentou os calendários previsionais para conclusão do processo de certificação das transportadoras aéreas. Informou que já tinha sido publicado o relatório do acidente ocorrido com o Airbus A330 da Afiqiyah Airways e que a própria LYCAA encetara conversações com a ICAO e com um conjunto de autoridades nacionais da aviação tendo em vista a prestação de assistência técnica adicional.

(49) A LYCAA comunicou explicitamente à Comissão e ao Comité da Segurança Aérea que manteria as restrições atualmente impostas a todas as transportadoras aéreas até à conclusão do processo de recertificação total, em cinco etapas, e à resolução dos problemas graves eventualmente detetados, após o que, com o acordo da Comissão e depois de ter consultado o Comité da Segurança Aérea, essas transportadoras aéreas poderiam ser autorizadas a retomar os voos comerciais para a União.

(50) A Comissão e o Comité da Segurança Aérea reiteraram ainda a necessidade de a LYCAA apresentar à Comissão todos os dados relativos ao processo de recertificação das transportadoras aéreas e de se reunir com a Comissão e com os Estados-Membros para debater em pormenor as auditorias, constatações, medidas corretivas tomadas e soluções relevantes, assim como os detalhes dos seus planos de supervisão contínua, antes de qualquer acordo sobre a eventual redução do nível de restrições. Caso esses dados não consigam demonstrar à Comissão e aos Estados-Membros que o processo de recertificação foi efetivamente completado e implantado um processo de supervisão contínua sustentável em conformidade com as normas da ICAO, a Comissão será obrigada a tomar medidas para impedir as operações das transportadoras aéreas na União, na Noruega, na Suíça e na Islândia.

Air Madagascar

(51) A transportadora aérea Air Madagascar é objeto de restrições de operação e consta do anexo B, em conformidade com o Regulamento (UE) n.º 390/2011. Em 24 de maio de 2013, a transportadora aérea Air Madagascar pediu para acrescentar a aeronave de matrícula 5R-MFL à lista de aeronaves do tipo B737 já mencionadas no anexo B.

(52) A Air Madagascar comunicou a melhoria do desempenho de segurança da sua frota e apresentou as correspondentes provas. As autoridades competentes de Madagáscar (ACM) indicaram que, no caso das operações realizadas com a aeronave do tipo Boeing B737, estão satisfeitas com o atual nível de conformidade da Air Madagascar com as normas da ICAO. Os Estados-Membros e a AESA confirmaram que não tinham detetado nenhum problema específico nas inspeções na plataforma de estacionamento realizadas nos aeroportos da União no âmbito do programa SAFA.

(53) Tendo em conta o nível de desempenho no domínio da segurança das operações da Air Madagascar com a aeronave de tipo Boeing B737 e em conformidade com os critérios comuns, a Comissão, na sequência do parecer do Comité da Segurança Aérea, considera que a aeronave de matrícula 5R-MFL deve ser autorizada a efetuar voos para a União. Por conseguinte, é necessário alterar o anexo B, de modo a permitir as operações da aeronave do tipo Boeing B737, de matrícula 5R-MFL.

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

Transportadoras aéreas da República Islâmica da Mauritânia

(55) Todas as transportadoras aéreas certificadas na Mauritânia foram retiradas do anexo A em dezembro de 2012 ([1]), tendo em conta um conjunto de fatores: os grandes progressos comunicados pelas autoridades competentes da Mauritânia (ANAC) na correção das deficiências detetadas pela ICAO no que respeita ao cumprimento das normas internacionais, a retificação das ineficiências detetadas ao nível da certificação inicial da transportadora aérea Mauritania Airlines International (MAI), a confirmação de que, a partir de fevereiro de 2013, a MAI restringiria as operações com destino à União aos voos para Las Palmas de Gran Canaria (Espanha) e o compromisso de que a Comissão efetuaria uma visita de avaliação da segurança *in loco*, para confirmar a aplicação satisfatória das medidas comunicadas pela ANAC e pela MAI.

(56) A Comissão realizou a visita *in loco* para avaliação da segurança da aviação da Mauritânia, entre 14 e 18 de abril de 2013, com a assistência da AESA e o apoio técnico dos Estados-Membros.

(57) Durante a visita, a ANAC apresentou à equipa de avaliação provas do seu grande empenho e capacidade para cumprir as normas de segurança da aviação da ICAO e assumir, de uma forma sustentável, as suas responsabilidades no que respeita à certificação e supervisão das transportadoras aéreas sob a sua responsabilidade. Em especial, a equipa de avaliação considerou que a ANAC tinha registado progressos na aplicação do seu plano de medidas corretivas visando dar cumprimento às normas da ICAO, que dispõe de pessoal qualificado, da regulamentação e dos procedimentos necessários, que gere e aplica um plano de fiscalização completo e adequado e que dispõe de um sistema para corrigir os problemas detetados no domínio da segurança. Estas considerações têm em conta a atual dimensão limitada e o nível de atividade do setor da aviação na Mauritânia e a recente reestruturação da ANAC.

(58) A MAI também recebeu a visita da equipa de avaliação, que encontrou provas da capacidade da companhia aérea para cumprir as normas de segurança da aviação da ICAO aplicáveis às operações aéreas, em especial no que respeita à aeronavegabilidade, às qualificações e formação, aos manuais e procedimentos de segurança e à identificação e resolução dos problemas de segurança detetados durante os controlos internos e externos, nomeadamente no quadro das atividades de monitorização da ANAC.

(59) No entanto, a equipa de avaliação também concluiu que a ANAC e a MAI teriam de prosseguir a aplicação efetiva de certas prescrições internacionais, particularmente no que respeita à formação contínua e específica do pessoal técnico, à adaptação e atualização dos manuais, aos procedimentos e listas de verificação, à monitorização e documentação sistemática de todas as atividades de supervisão contínua e à melhoria do sistema de comunicação e de análise de incidentes. A MAI deve também prosseguir a implementação do seu sistema de gestão da segurança (SMS) e a análise de dados de voo.

(60) A ANAC e a MAI também foram ouvidas pelo Comité da Segurança Aérea em 26 de junho de 2013. Durante a reunião, a ANAC e a MAI apresentaram dados pormenorizados sobre os progressos registados no cumprimento das recomendações formuladas durante a visita *in loco*. A ANAC comunicou a atualização dos seus procedimentos, lista de verificação, plano de formação e supervisão e programa de formação. Também apresentou provas da realização de inspeções seletivas à MAI, do lançamento de uma campanha de sensibilização para a necessidade de comunicar incidentes, bem como informou sobre o maior acesso aos dados técnicos dos fabricantes de motores. A ANAC explicou que efetuara uma supervisão apertada da MAI, nomeadamente realizando um grande número de inspeções na plataforma de estacionamento, e tomara medidas de execução firmes, sempre que necessário.

(61) A MAI comunicou que tinha começado a realizar voos para Las Palmas de Gran Canaria em 8 de maio de 2013 e elaborado um plano de ação de modo a cumprir todas as recomendações formuladas pela equipa de avaliação. As maiorias das ações do plano foram executadas, incluindo, entre outras, a atualização dos manuais, a definição de novos procedimentos e a designação do responsável pela gestão da qualidade e da segurança. A MAI reconheceu que a aplicação do sistema de gestão da segurança registara progressos, mas que ainda não estava plenamente operacional.

(62) Nas duas primeiras inspeções na plataforma de estacionamento efetuadas pela Espanha a aeronaves da MAI, em 8 e 22 de maio de 2013, foi efetuado um certo número de constatações, principalmente relacionadas com as condições de manutenção, mas o seu número e gravidade diminuiu na terceira inspeção realizada em 12 de junho. A Espanha confirmou que a MAI tinha prestado informações no sentido do encerramento das constatações pendentes de resposta e que estas ainda estavam em fase de apreciação.

(63) O Comité da Segurança Aérea congratulou-se com os progressos realizados pela ANAC e pela MAI na aplicação das normas de segurança internacionais e incentivou-as a prosseguirem os seus esforços com a mesma determinação. A ANAC e a MAI foram convidadas a apresentar relatórios periódicos à Comissão, no mínimo duas vezes por ano, sobre a evolução registada ao nível do cumprimento dos requisitos da ICAO e das recomendações ainda em aberto, nomeadamente no que respeita ao sistema de comunicação e de análise de incidentes implementado pela ANAC e à aplicação do sistema de gestão da segurança e análise de dados de voo pela MAI. A

([1]) Considerandos 71 a 81 do Regulamento de Execução (UE) n.º 1146/2012 da Comissão, JO L 333 de 5.12.2012, p. 7.

ANAC comprometeu-se a informar a Comissão sobre as novas companhias aéreas comerciais objeto de certificação.

(64) Os Estados-Membros continuarão a verificar o cumprimento efetivo das normas de segurança pertinentes atribuindo a prioridade nas inspeções na plataforma de estacionamento às aeronaves das transportadoras aéreas licenciadas na Mauritânia, em conformidade com o Regulamento (UE) n.º 965/2012.

(65) Caso os resultados dessas inspeções na plataforma de estacionamento ou quaisquer outras informações de segurança pertinentes apontem para o incumprimento das normas de segurança internacionais, a Comissão será obrigada a tomar medidas ao abrigo do Regulamento (CE) n.º 2111/2005.

Transportadoras aéreas de Moçambique

(66) As autoridades competentes de Moçambique (Instituto da Aviação Civil de Moçambique – IACM) e os representantes da transportadora Linhas Aéreas de Moçambique (LAM) reuniram-se com a Comissão e a AESA em Bruxelas, em 31 de maio de 2013. O IACM prestou informações exaustivas sobre o atual estado de execução do plano de medidas corretivas acordado com a ICAO. A LAM informou em pormenor sobre a situação no que respeita à adoção das normas de segurança internacionais ao nível da sua estrutura e operações diárias, bem como sobre os planos de expansão da companhia.

(67) As autoridades competentes de Moçambique detalharam a sua estrutura interna e o quadro de pessoal da organização e descreveram a dimensão e âmbito das suas atividades. Abordaram as diversas vertentes das atividades já realizadas e em curso, juntamente com os prazos de execução respetivos, no contexto do plano de medidas corretivas acordado com a ICAO. Essas medidas têm, na sua grande maioria, um prazo de aplicação até meados de junho de 2013. O número e amplitude das medidas, bem como os prazos apertados, comprovam o firme compromisso das autoridades, mas poderão obrigar ao reescalonamento, de modo a permitir uma aplicação sustentável. As autoridades pareceram ter plena consciência desta situação e encontram-se em fase de revisão de alguns dos prazos previstos no plano de medidas corretivas, cuja versão revista será brevemente acordada com a ICAO. As questões mais importantes, que só serão abordadas em 2014 ou 2015, estão relacionadas com aspetos específicos do quadro jurídico, com aspetos organizacionais residuais da estrutura interna da autoridade e problemas ligados à aeronavegabilidade. Todos os operadores aéreos passaram por um processo de recertificação em cinco etapas no termo do qual 8 operadores (Linhas Aéreas de Moçambique LAM S.A., Moçambique Expresso SARL (MEX), CFM-TTA S.A., Kaya Airlines Lda, CR Aviation, Coastal Aviation, CFA-Mozambique S.A. e TTA SARL) ficaram devidamene certificados e 5 tiveram os seus COA suspensos (Emílio Air Charter Lda, Aero-Serviços SARL, Helicópteros Capital Lda, UNIQUE Air Charter Lda e ETA Air Charter Lda).

(68) Os representantes da LAM efetuaram uma apresentação pormenorizada da companhia, incluindo um apanhado geral da sua estrutura interna, quadro de pessoal e escala de operações, e descreveram a atividade formativa e as várias parcerias operacionais estabelecidas pela companhia. A companhia aérea criou parcerias estratégicas com outras companhias aéreas em Portugal, no Quénia, na África do Sul, em Angola, na Zâmbia e na Etiópia (a Moçambique Expresso (MEX) é uma filial detida a 100 % pela empresa-mãe), com organismos de formação na África do Sul e na Etiópia e com organizações de manutenção em Portugal, no Brasil, na África do Sul e no Quénia. Descreveu os sistemas internos de gestão da segurança juntamente com o plano de implantação das fases seguintes do plano. A fase I (planeamento e organização) ficou praticamente concluída em 2011 (algumas atividades em curso serão concluídas em 2014). A fase II (processos reativos) foi na sua maior parte implementada entre 2005 e 2009, havendo 2 processos que deverão ser concluídos até 2014. A maioria das medidas planeadas para a fase III (processos proativos e preventivos) está em curso, com data de conclusão prevista para 2014-2015, sendo que três dos processos foram executados em 2009. A implantação da fase IV (garantia e melhoria contínua da segurança operacional) está prevista para 2014-2015, sendo que um dos processos ficou concluído em 2009.

(69) A LAM também informou sobre a sua estratégia e planos de expansão, nomeadamente sobre as novas rotas e o crescimento previsto da sua frota.

(70) O Comité da Segurança Aérea congratulou-se com os progressos comunicados pelas autoridades competentes de Moçambique na correção das deficiências detetadas pela ICAO e incentivou-as a prosseguirem os seus esforços no sentido de concluir o seu trabalho de criação de um sistema de aviação totalmente conforme com as normas da ICAO.

Transportadoras aéreas do Nepal

(71) De acordo com os resultados de uma auditoria realizada pela ICAO em maio de 2009, o Nepal não cumpre eficazmente a maioria das normas de segurança internacionais. Embora não tivessem sido identificados problemas de segurança graves, a auditoria mostrou que as autoridades competentes do Nepal não reúne condições para garantir o efetivo cumprimento das normas de segurança internacionais no domínio das operações aéreas, aeronavegabilidade e investigação de acidentes, e que algumas das constatações prendem-se com a capacidade de resposta do país também nos domínios do direito primário da aviação e da regulamentação sobre a aviação civil, a organização da aviação civil, o licenciamento do pessoal e a formação.

(72) Num período de dois anos (agosto de 2010 – setembro de 2012), o Nepal registou cinco acidentes mortais, incluindo-se cidadãos da UE entre as vítimas, que envolveram aeronaves matriculadas naquele país. Além disso, em 2013 já se registaram mais três acidentes.

(73) As consultas das autoridades competentes do Nepal tiveram início em outubro de 2012, tendo em conta as deficiências de segurança detetadas por ocasião de uma auditoria da ICAO no quadro do programa USOAP, em maio de 2009, e o elevado número de acidentes com vítimas mortais registado num curto espaço de tempo. As transportadoras aéreas nepalesas não realizam operações na União.

(74) No âmbito das consultas, a Comissão recebeu documentação das atividades de supervisão previstas e conduzidas pelas autoridades competentes do Nepal no período de 2012-2013. A análise da documentação indicou que o Nepal continua a registar deficiências de segurança e que, no que respeita ao controlo dos riscos de segurança detetados, as atividades de supervisão parecem insuficientes.

(75) A Comissão, com a assistência da AESA, manteve consultas técnicas das autoridades competentes do Nepal (CAAN) em Bruxelas, em 30 de maio de 2013. Durante essas consultas, a CAAN explicou a situação em profundidade e forneceu informações relacionadas com o controlo dos riscos de segurança. As explicações dadas pelo Nepal mostraram que as atividades de supervisão eram mais exaustivas do que indicado na documentação anteriormente enviada. A CAAN também forneceu informações sobre o acompanhamento da aplicação das recomendações formuladas nos relatórios de inquéritos a acidentes e no âmbito de várias iniciativas no domínio da segurança. Entre estes incluem-se o estabelecimento de objetivos e das metas em matéria de segurança. A aplicação efetiva de todas as iniciativas no domínio da segurança deveria conduzir ao reforço da supervisão e a um melhor controlo dos riscos nesta área. As informações fornecidas pela CAAN na reunião serão avaliadas à luz da documentação adicional.

(76) A transportadora aérea SITA Air Plc Ltd participou também na consulta técnica, tendo prestado informações sobre as suas atividades relacionadas com a segurança e a interação com a CAAN. A SITA Air, que registou um acidente mortal em setembro de 2012, deu nota dos ensinamentos retirados.

(77) Há ainda vários desafios que se colocam à CAAN e ao setor da aviação do Nepal, incluindo questões como o recrutamento e a manutenção de pessoal competente em número suficiente, assim como a realização de operações aéreas num ambiente de montanha muito exigente. A CAAN mostrou que está a desenvolver esforços para enfrentar estes desafios pelo que a Comissão continuará a acompanhar a situação.

(78) Atendendo a que vai ser realizada uma auditoria coordenada de validação *in loco* (ICVM) no Nepal em julho de 2013, será conveniente aguardar os resultados desta iniciativa da ICAO antes de completar a avaliação da situação da segurança naquele país.

(79) Caso os resultados das auditorias da ICAO ou quaisquer outras informações de segurança pertinentes revelem que os riscos para a segurança não são adequadamente controlados, a Comissão será obrigada a tomar medidas ao abrigo do Regulamento (CE) n.º 2111/2005.

Transportadoras aéreas das Filipinas

(80) Prosseguem as consultas das autoridades competentes das Filipinas (CAAP) de modo a confirmar que adotaram medidas corretivas para resolver os problemas de segurança detetados no âmbito das auditorias realizadas pela ICAO e pela Administração Federação da Aviação dos Estados Unidos (FAA) em 2012 e 2013.

(81) A CAAP informou que a ICAO tinha efetuado uma ICVM em fevereiro de 2013 e, por carta de 1 de março de 2013, comunicou que as medidas corretivas tomadas pelas Filipinas tinham tratado e resolvido com êxito os dois graves problemas de segurança detetados durante a auditoria USOAP da ICAO realizada em outubro de 2009 e a ICVM em outubro de 2012.

(82) Por conseguinte, a Comissão, com o apoio da AESA e dos representantes dos Estados-Membros, organizou uma reunião com a CAAP e as transportadoras aéreas Philippine Airlines e Cebu Pacific Airways, que teve lugar em 16 de abril de 2013, para debater os progressos realizados na resolução dos problemas pendentes detetados pela ICAO e pela FAA, bem como pela União durante a visita da DG MOVE *in loco*, em outubro de 2010.

(83) Durante a reunião, a CAAP confirmou que tinha introduzido um processo de certificação em cinco etapas e de revalidação, que já estava em curso para todas as transportadoras aéreas. Mais informou que, no caso de 7 grandes e de 9 pequenas transportadoras, incluindo a Philippine Airlines (PAL) e a Cebu Pacific (CEB), o processo já havia sido concluído. A CAAP explicou a abordagem adotada, assente em dois sistemas de supervisão das transportadoras aéreas: um gabinete de gestão de certificados com um quadro de pessoal de inspeção composto por 24 pessoas para supervisão exclusiva da PAL e da CEB, sendo as outras transportadoras aéreas supervisionadas pelos serviços responsáveis pelas operações e pela aeronavegabilidade.

(84) A CAAP também explicou que estava a tratar da questão da sustentabilidade do sistema mediante o aumento de salários do pessoal, de modo a atrair inspetores do setor. Além disso, comunicou a implementação de programas de formação de inspetores. Contudo, a CAAP não realizou inspeções formais aos sistemas de gestão da qualidade ou de gestão da segurança das transportadoras aéreas sob a sua supervisão.

(85) A PAL informou que tinha uma frota de 44 aeronaves (B747, B777, A340, A330 e A320/319) e que tinha encomendado 68 outros aparelhos (44 Airbus A321, 20 Airbus A330 e 4 Airbus A340). O objetivo do sistema de gestão da segurança era reduzir em 10 % os eventos com impactos negativos no cumprimento das normas de segurança relativamente ao ano anterior. Foram analisados os dados do controlo de parâmetros de voo (FDM) de 95 a 100 % dos voos, com destaque para os casos de aproximação não estabilizada e para o sistema de aviso de proximidade do solo (GPWS). Em 2012, foram realizadas 260 inspeções no âmbito do sistema de gestão da qualidade, que deram origem a 94 constatações relacionadas com procedimentos adotados pela companhia e com diferenças em relação às constatações da CAAP, já que foi detetado um maior número

de problemas na área da formação. A Cebu Pacific Air informou que a sua frota tinha registado um crescimento anual de 7 %. Em 2013, recebeu 2 aeronaves A330, que deverão dar início a voos de longo curso em junho, sendo o objetivo dispor de uma frota de 47 aeronaves até finais de 2013. Na sequência da reunião, a Comissão, assistida pelos Estados-Membros, realizou uma visita *in loco* às Filipinas, que teve lugar de 3 a 7 de junho de 2013.

(86) As conclusões da visita apontaram para o seguinte: a CAAP terá ainda de aderir às modernas técnicas de gestão da segurança da aviação, tanto ao nível das transportadores aéreas que supervisiona como a nível interno. No domínio das operações, continua a ser prestada insuficiente atenção aos fatores humanos e aos procedimentos de gestão da segurança.

(87) No entanto, a partir da visita tornou-se claro que, embora houvesse ainda um considerável trabalho a realizar pela CAAP, o Diretor-Geral da Aviação Civil tem vindo a tomar medidas claras para garantir a adoção de medidas mais eficazes no quotidiano. Além do mais, verificou-se que existem planos para resolver o problema do envelhecimento dos inspetores, aumentar as remunerações de modo a facilitar os recrutamentos junto da indústria e recorrer a peritos externos, a fim de reduzir o risco de lacunas na supervisão das transportadoras aéreas. Em resumo, apesar das deficiências detetadas, nomeadamente nos domínios da formação, normalização, gestão da qualidade e sistemas de gestão da segurança, as atividades levadas a cabo pela CAA para supervisão das transportadoras aéreas matriculadas nas Filipinas foram de uma modo geral consistentes.

(88) No caso das transportadoras aéreas, tanto a PAL como a Cebu Pacific Air puderam demonstrar que dispunham de um plano de gestão da segurança eficaz e que eram capazes de assegurar o cumprimento das normas de segurança pertinentes. No entanto, na altura da visita, a Cebu Pacific Air sofreu um acidente que colocou questões relativamente ao seu controlo das operações de voo. Nessa sequência, a Cebu Pacific Air decidiu não participar nas audições do Comité da Segurança Aérea de modo a centrar as suas atenções na resolução de problemas de segurança detetados durante as investigações atualmente em curso nesta área.

(89) Durante a visita, a CAAP atualizou a lista de COA em vigor. Significa isto que existem atualmente 32 transportadoras aéreas certificadas pela CAAP. Por conseguinte, o anexo A deve ser alterado em conformidade.

(90) O Comité da Segurança Aérea ouviu as apresentações da CAAP e da PAL em 26 de junho de 2013. A CAAP descreveu pormenorizadamente as medidas em curso, com vista a assegurar a sustentabilidade, nomeadamente a nível de recursos humanos, fornecimento de equipamento de TI, elaboração de um programa de segurança do Estado, atualização da legislação e melhoria da formação, em especial no que respeita ao sistema de gestão da segurança.

(91) Além dos pontos abordados na reunião de 16 de abril de 2013, a PAL informou sobre as medidas tomadas para corrigir as deficiências detetadas durante a visita *in loco*. Em termos de plano de expansão, reconheceu que um dos desafios é dispor de um número adequado de pilotos, mas salientou que novas aeronaves viriam também substituir as aeronaves mais velhas e que, consequentemente, a taxa de crescimento, seria gerível.

(92) Tendo em conta as atividades de supervisão da segurança desenvolvidas pela CAAP e a capacidade da PAL para assegurar o cumprimento efetivo das normas de segurança da aviação pertinentes, com base nos critérios comuns, considera-se que a transportadora aérea Philippine Airlines deve ser retirada do anexo A.

(93) Os Estados-Membros continuarão a verificar o cumprimento efetivo das normas de segurança pertinentes atribuindo a prioridade nas inspeções na plataforma de estacionamento às aeronaves da PAL, em conformidade com o Regulamento (UE) n.º 965/2012. Caso os resultados dessas verificações ou quaisquer outras informações de segurança pertinentes apontem para o incumprimento das normas de segurança internacionais, a Comissão será obrigada a tomar medidas ao abrigo do Regulamento (CE) n.º 2111/2005.

(94) No entanto, a Comissão e o Comité da Segurança Aérea, congratularam-se com as medidas adotadas pela CAAP para resolver os problemas de segurança pendentes e continuarão a acompanhar de perto a situação, de modo a voltar a analisar o caso em futuras reuniões do Comité da Segurança Aérea.

Transportadoras aéreas da Federação da Rússia

(95) As aeronaves operadas por algumas transportadoras aéreas certificadas na Federação da Rússia que realizam voos com destino a aeroportos da União têm vindo a ser objeto de inspeções prioritárias SAFA na plataforma de estacionamento para verificar a sua conformidade com as normas de segurança internacionais. As autoridades competentes dos Estados-Membros e a AESA continuam a informar as suas congéneres da Federação da Rússia sobre os problemas detetados e a convidá-las a tomar medidas para solucionar eventuais casos de incumprimento das normas da ICAO.

(96) Entretanto, a Comissão prossegue o diálogo sobre as questões da segurança da aviação com as autoridades competentes russas, nomeadamente para garantir um controlo adequado dos riscos atualmente decorrentes do mau desempenho das transportadoras aéreas certificadas na Federação da Rússia no plano da segurança.

(97) Em 13 de junho de 2013, a Comissão, com o apoio da AESA e de vários Estados-Membros, manteve uma reunião com os representantes da Agência Federal Russa do Transporte Aéreo (FATA), em que foi feito o ponto da situação sobre as medidas tomadas pelas autoridades e pelas transportadoras aéreas em causa para corrigir as deficiências detetadas durante as inspeções SAFA na plataforma de estacionamento. A FATA informou,

nomeadamente, sobre os controlos especiais a que é submetida uma das transportadoras aéreas e sobre a revogação do COA de outra.

(98) Nessa reunião, a FATA informou sobre as inspeções frequentes a que a Vim Airlines tinha sido submetida durante o primeiro semestre de 2013, concluindo que, de acordo com os resultados da auditoria, as operações desta transportadora apresentam um nível de segurança satisfatório. No que diz respeito à Red Wings, a FATA comunicou que, após a suspensão do seu COA em fevereiro de 2013, a transportadora aérea tinha passado por um processo de grande reestruturação. Além disso, dependendo do resultado da inspeção da transportadora, em curso no momento da reunião, esta poderá voltar a ser autorizada a realizar operações aéreas comerciais. A Comissão recomendou uma verificação minuciosa do grau de preparação da Red Wings para realizar operações aéreas comerciais com destino à UE antes de essa autorização voltar a ser concedida e solicitou que lhe fossem prestadas informações antes da próxima reunião do Comité da Segurança Aérea.

(99) Na sequência da reunião, a FATA forneceu informações adicionais. Em especial, comunicou que a Red Wings fora autorizada a retomar as operações comerciais a partir de 17 de junho de 2013.

(100) A Comissão, a AESA e os Estados-Membros continuarão a acompanhar de perto o desempenho de segurança das transportadoras aéreas certificadas na Federação da Rússia que realizam operações com destino à União. A Comissão deve manter o intercâmbio de informações relacionadas com a segurança com as autoridades russas competentes, de modo a confirmar que as transportadoras aéreas em causa corrigiram de forma adequada as deficiências detetadas durante as inspeções SAFA na plataforma de estacionamento.

(101) Caso os resultados dessas inspeções na plataforma de estacionamento ou quaisquer outras informações de segurança pertinentes apontem para o incumprimento das normas de segurança internacionais, a Comissão será obrigada a tomar medidas ao abrigo do Regulamento (CE) n.º 2111/2005.

Sudão

(102) Prosseguiram as consultas da autoridade da aviação civil sudanesas (SCAA) tendo em vista confirmar os progressos realizados pelo Sudão nos seus esforços para reformar o seu sistema de segurança da aviação civil, de modo a corrigir as deficiências de segurança detetadas pela ICAO durante as auditorias USOAP (2006) e ICVM (dezembro de 2011). No quadro dessas auditorias foi detetado um grave problema de segurança relacionado com o processo de certificação para emissão de certificados de operador aéreo.

(103) Em 3 de janeiro de 2013, a SCAA informou a Comissão de que tinha reforçado as suas capacidades de controlo, incluindo o sistema de certificação e de supervisão das transportadoras aéreas, organizações de manutenção e organizações de formação certificadas. Por conseguinte, na sequência da auditoria ICVM realizada em maio de 2012, a ICAO considerou o grave problema de segurança resolvido.

(104) Subsequentemente, a Comissão, assistida pela AESA, realizou uma reunião com a SCAA, em 29 de abril de 2013. A SCAA informou que é atualmente uma organização autónoma, dotada do seu próprio orçamento, que a melhoria do sistema de segurança da aviação do Sudão só foi possível graças à utilização de peritos externos e que tem vindo a recrutar ativamente a nível local e a proceder ao aumento de salários, de modo a ser competitiva em relação ao setor. A SCAA declarou que, presentemente, apenas 6 transportadoras aéreas estão certificadas para operar voos internacionais (Sudan Airways, Marshland Aviation, Badr Airlines, Sun Air Aviation, Nova Airways e Tarco Air) e que outras 7 transportadoras aéreas apenas estão autorizadas a realizar voos domésticos. A SCAA comunicou também os resultados da ICVM realizada em maio de 2012 e chamou a atenção para o elevado nível de aplicação efetiva das normas da ICAO, nomeadamente no que respeita às operações de voo e à aeronavegabilidade.

(105) A SCAA informou que tinha realizado uma avaliação dos riscos da manutenção das operações das aeronaves antigas, de construção soviética, que deu origem à imobilização de 50 % das aeronaves deste tipo constantes do registo do Sudão.

(106) Em 4 de junho de 2013, a SCAA transmitiu à Comissão uma cópia do seu registo de COA, que inclui 18 transportadoras aéreas, das quais 6 têm atualmente os seus COA suspensos. Também prestou informações sobre a revogação dos certificados de operador aéreo das transportadoras Attico Airlines (COA n.º 023); Sudanese States Aviation Company (COA n.º 010); Azza Air Transport (COA n.º 012); Almajarah Aviation (COA n.º 049); Helilift (COA n.º 042) e Feeder Airlines (COA n.º 050). Com base nas informações fornecidas pela SCAA, o anexo A deve ser atualizado em conformidade.

(107) Em 25 de junho de 2013, a SCAA fez uma exposição ao Comité da Segurança Aérea. A SCAA estava acompanhada pelo Diretor Geral da Comissão Árabe da Aviação Civil (ACAC), que reconheceu que a lista da UE relativa ao nível de segurança pode servir de catalisador para os Estados-Membros corrigirem problemas sistémicos nesta área, salientou a vantagem para os Estados-Membros de trabalhar em conjunto num contexto regional e destacou o apoio prestado pela ACAC neste domínio.

(108) Além das observações formuladas durante a reunião de 29 de abril de 2013, a SCAA informou o Comité sobre os seus planos no sentido de o pessoal responsável pelas inspeções participar no curso de inspetores da ICAO a realizar durante os meses de julho e agosto de 2013 e sobre a supressão de todas as aeronaves do tipo Tupolev Tu134 e Antonov An12 do registo de aeronaves do Sudão, prevista para julho de 2013. A SCAA explicou ainda que todas as transportadoras aéreas do Sudão deverão cumprir os requisitos de segurança até finais de 2013.

(109) O Comité da Segurança Aérea congratulou-se com os grandes progressos comunicados pelas autoridades competentes do Sudão no tocante à correção das deficiências detetadas pela ICAO, mas reconheceu que existe ainda um certo caminho a percorrer até a SCAA e as transportadoras aéreas sob a sua supervisão poderem garantir a plena conformidade com as normas da ICAO. Por conseguinte, a Comissão continuará a acompanhar de perto os progressos realizados pela SCAA de modo a voltar a analisar o processo em futuras reuniões do Comité da Segurança Aérea.

Conviasa

(110) A transportadora aérea Conviasa, certificada na República Bolivariana da Venezuela, está proibida de operar com destino à UE desde abril de 2012, atendendo aos maus resultados obtidos nas inspeções SAFA, aos vários acidentes sofridos e à falta de resposta adequada aos pedidos de informação apresentados pelo Comité da Segurança Aérea. Nessa sequência, a Comissão acordou com as autoridades competentes da Venezuela, em 18 de junho de 2012, um roteiro para a correção das deficiências de segurança detetadas, de modo a poder reavaliar a decisão da União.

(111) Em 2013, prosseguiram as consultas da autoridade da aviação civil da Venezuela (INAC) para confirmar os progressos registados no plano da supervisão dos operadores aéreos e garantir que a Conviasa continua a envidar esforços para aumentar o seu nível de segurança e cumprir plenamente as normas internacionais.

(112) Em maio de 2013, as autoridades competentes da Venezuela apresentaram à Comissão, através das autoridades espanholas competentes, um conjunto de observações escritas detalhando a implementação de algumas das ações do roteiro acordado em junho de 2012.

(113) Subsequentemente, a Comissão, assistida pela AESA, realizou uma reunião com a SCAA em 7 de junho de 2013. A Conviasa informou detalhadamente sobre os esforços realizados para corrigir as deficiências detetadas em anteriores inspeções SAFA, os ensinamentos retirados dos acidentes sofridos e as recomendações formuladas, bem como as alterações introduzidas após a última auditoria do INAC. Em especial, a Conviasa chamou a atenção para o seu sistema de inspeções pré-voo tipo SAFA e para os melhoramentos introduzidos nos seus sistemas de gestão da segurança, qualidade global, manutenção e aeronavegabilidade contínua. A Conviasa também informou sobre os seus planos de expansão e de renovação da sua frota para os próximos anos, que preveem a progressiva retirada de serviço de aeronaves antigas do tipo Boeing B737-200 e B737-300 e a aceleração do processo já em curso de introdução de aeronaves novas do tipo Embraer ERJ 190.

(114) O INAC informou sobre a sua estrutura interna e mecanismos, prestou informações pormenorizadas sobre os procedimentos adotados para lidar com os resultados obtidos pelas transportadoras aéreas venezuelanas no âmbito das auditorias SAFA da UE e explicou o planeamento e a realização das suas atividades de supervisão que, em breve, incluirão inspeções na plataforma de estacionamento às transportadoras aéreas nacionais. O INAC esclareceu também que, na sequência da recente missão ICVM da ICAO, realizada de 22 a 28 de maio de 2013, a Venezuela deverá registar uma melhoria do atual nível de cumprimento das normas da ICAO.

(115) O INAC fez uma apresentação ao Comité da Segurança Aérea em 26 de junho de 2013, tendo prestado informações sobre questões levantadas na reunião de 7 de junho de 2013.

(116) A Conviasa também fez uma exposição ao Comité da Segurança Aérea em 26 de junho de 2013. Informou o Comité sobre os pontos discutidos na reunião de 7 de junho de 2013 e salientou que, caso seja autorizada a retomar as operações com destino à União, adotará uma modalidade mista de operações, combinando as operações com os seus próprios Airbus A340-200 com operações de aeronaves do mesmo tipo em regime de locação com tripulação.

(117) De acordo com a auditoria efetuada pela Espanha e com a recente visita da ICAO, bem como com as apresentações feitas pelo INAC e pela Conviasa, o Comité da Segurança Aérea congratulou-se com os importantes e numerosos progressos realizados na correção das deficiências detetadas pelo Comité da Segurança Aérea em 2012. Tendo em conta estes progressos, considera-se, com base nos critérios comuns, que a Conviasa deve ser retirada da lista do anexo A.

(118) Os Estados-Membros continuarão a verificar o cumprimento efetivo das normas de segurança pertinentes atribuindo a prioridade nas inspeções na plataforma de estacionamento às aeronaves das transportadoras aéreas licenciadas na Venezuela, em conformidade com o Regulamento (UE) n.º 965/2012.

(119) Caso os resultados dessas inspeções na plataforma de estacionamento ou quaisquer outras informações de segurança pertinentes apontem para o incumprimento das normas de segurança internacionais, a Comissão será obrigada a tomar medidas ao abrigo do Regulamento (CE) n.º 2111/2005.

(120) No contexto da atualização dos anexos, o artigo 8.º, n.º 2, do Regulamento (CE) n.º 2111/2005 reconhece a necessidade de as decisões serem tomadas com celeridade e, quando se justifica, com urgência, dadas as implicações para a segurança. A experiência com a atualização dos anexos mostrou também que é essencial, para proteger as informações sensíveis e minimizar os impactos comerciais, que as decisões adotadas no contexto da atualização da lista sejam publicadas e entrem muito rapidamente em vigor logo após a sua adoção.

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

(122) 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 A do presente regulamento.

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

Artigo 2.º

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

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

Feito em Bruxelas, em 10 de julho de 2013.

Pela Comissão
Em nome do Presidente,
Siim KALLAS
Vice-Presidente

ANEXO A

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

Nome da entidade jurídica da transportadora aérea, conforme consta do seu COA (e sua designação comercial, caso seja diferente)	Número do certificado de operador aéreo (COA) ou número da licença de exploração	Número ICAO que designa a companhia aérea	Estado do operador
BLUE WING AIRLINES	SRBWA-01/2002	Instituições de Bretton Woods (IBW)	Suriname
MERIDIAN AIRWAYS LTD	COA 023	MAG	República do Gana
Todas as transportadoras aéreas certificadas pelas autoridades do Afeganistão responsáveis pela supervisão regulamentar, incluindo:			**República Islâmica do Afeganistão**
ARIANA AFGHAN AIRLINES	COA 009	AFG	República Islâmica do Afeganistão
KAM AIR	COA 001	KMF	República Islâmica do Afeganistão
PAMIR AIRLINES	Desconhecido	PIR	República Islâmica do Afeganistão
SAFI AIRWAYS	COA 181	SFW	República Islâmica do Afeganistão
Todas as transportadoras aéreas certificadas pelas autoridades de Angola responsáveis pela supervisão regulamentar, à exceção da TAAG – Angola Airlines, que consta do anexo B, incluindo:			**República de Angola**
AEROJET	AO 008-01/11	TEJ	República de Angola
AIR26	AO 003-01/11-DCD	DCD	República de Angola
AIR GICANGO	009	Desconhecido	República de Angola
AIR JET	AO 006-01/11-MBC	MBC	República de Angola
AIR NAVE	017	Desconhecido	República de Angola
ANGOLA AIR SERVICES	006	Desconhecido	República de Angola
DIEXIM	007	Desconhecido	República de Angola
FLY540	AO 004-01 FLYA	Desconhecido	República de Angola
GIRA GLOBO	008	GGL	República de Angola
HELIANG	010	Desconhecido	República de Angola
HELIMALONGO	AO 005-01/11	Desconhecido	República de Angola
MAVEWA	016	Desconhecido	República de Angola

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

Nome da entidade jurídica da transportadora aérea, conforme consta do seu COA (e sua designação comercial, caso seja diferente)	Número do certificado de operador aéreo (COA) ou número da licença de exploração	Número ICAO que designa a companhia aérea	Estado do operador
SONAIR	AO 002-01/10-SOR	SOR	República de Angola
Todas as transportadoras aéreas certificadas pelas autoridades do Benim responsáveis pela supervisão regulamentar, incluindo:			**República do Benim**
AERO BENIN	PEA N.º 014/MDCTTTATP--PR/ANAC/DEA/SCS	AEB	República do Benim
AFRICA AIRWAYS	Desconhecido	AFF	República do Benim
ALAFIA JET	PEA N.º 014/ANAC/ /MDCTTTATP-PR/DEA/ /SCS	Desconhecido	República do Benim
BENIN GOLF AIR	PEA N.º 012/MDCTTP--PR/ANAC/DEA/SCS.	BGL	República do Benim
BENIN LITTORAL AIRWAYS	PEA N.º 013/MDCTTTATP--PR/ANAC/DEA/SCS.	LTL	República do Benim
COTAIR	PEA N.º 015/MDCTTTATP--PR/ANAC/DEA/SCS.	COB	República do Benim
ROYAL AIR	PEA N.º 11/ANAC/ /MDCTTP-PR/DEA/SCS	BNR	República do Benim
TRANS AIR BENIN	PEA N.º 016/MDCTTTATP--PR/ANAC/DEA/SCS	TNB	República do Benim
Todas as transportadoras aéreas certificadas pelas autoridades da República do Congo responsáveis pela supervisão regulamentar, incluindo:			**República do Congo**
AERO SERVICE	RAC06-002	RSR	República do Congo
CANADIAN AIRWAYS CONGO	RAC06-012	Desconhecido	República do Congo
EMERAUDE	RAC06-008	Desconhecido	República do Congo
EQUAFLIGHT SERVICES	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

Nome da entidade jurídica da transportadora aérea, conforme consta do seu COA (e sua designação comercial, caso seja diferente)	Número do certificado de operador aéreo (COA) ou número da licença de exploração	Número ICAO que designa a companhia aérea	Estado do operador
Todas as transportadoras aéreas certificadas pelas autoridades da República Democrática do Congo (DRC) responsáveis pela supervisão regulamentar, incluindo:			**República Democrática do Congo (RDC)**
AFRICAN AIR SERVICE COMMUTER	104/CAB/MIN/TVC/2012	Desconhecido	República Democrática do Congo (RDC)
AIR BARAKA	409/CAB/MIN/TVC/ /002/2011	Desconhecido	República Democrática do Congo (RDC)
AIR CASTILLA	409/CAB/MIN/TVC/ /007/2010	Desconhecido	República Democrática do Congo (RDC)
AIR FAST CONGO	409/CAB/MIN/TVC/ /0112/2011	Desconhecido	República Democrática do Congo (RDC)
AIR MALEBO	409/CAB/MIN/TVC/ /0122/2012	Desconhecido	República Democrática do Congo (RDC)
AIR KASAI	409/CAB/MIN/TVC/ /0053/2012	Desconhecido	República Democrática do Congo (RDC)
AIR KATANGA	409/CAB/MIN/TVC/ /0056/2012	Desconhecido	República Democrática do Congo (RDC)
AIR TROPIQUES	409/CAB/MIN/TVC/ /00625/2011	Desconhecido	República Democrática do Congo (RDC)
ARMI GLOBAL BUSINESS AIRWAYS	409/CAB/MIN/TVC/ /029/2012	Desconhecido	República Democrática do Congo (RDC)
BIEGA AIRWAYS	409/CAB/MIN/TVC/ /051/2012	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)
BUSINESS AVIATION	409/CAB/MIN/TVC/ /048/09	ABB	República Democrática do Congo (RDC)
BUSY BEE CONGO	409/CAB/MIN/TVC/ /0064/2010	Desconhecido	República Democrática do Congo (RDC)
CETRACA	105/CAB/MIN/TVC/2012	CER	República Democrática do Congo (RDC)
CHC STELLAVIA	409/CAB/MIN/TVC/ /0078/2011	Desconhecido	República Democrática do Congo (RDC)
CONGO EXPRESS AIRLINES	409/CAB/MIN/TVC/ /059/2012	EXY	República Democrática do Congo (RDC)
COMPAGNIE AFRICAINE D'AVIATION (CAA)	409/CAB/MIN/TVC/ /0050/2012	Desconhecido	República Democrática do Congo (RDC)

Nome da entidade jurídica da transportadora aérea, conforme consta do seu COA (e sua designação comercial, caso seja diferente)	Número do certificado de operador aéreo (COA) ou número da licença de exploração	Número ICAO que designa a companhia aérea	Estado do operador
DOREN AIR CONGO	102/CAB/MIN/TVC/2012	Desconhecido	República Democrática do Congo (RDC)
EPHRATA AIRLINES	409/CAB/MIN/TVC/ /040/2011	Desconhecido	República Democrática do Congo (RDC)
EAGLES SERVICES	409/CAB/MIN/TVC/ /0196/2011	Desconhecido	República Democrática do Congo (RDC)
FILAIR	409/CAB/MIN/TVC/ /037/2008	Desconhecido	República Democrática do Congo (RDC)
FLY CONGO	409/CAB/MIN/TVC/ /0126/2012	Desconhecido	República Democrática do Congo (RDC)
GALAXY KAVATSI	409/CAB/MIN/TVC/ /0027/2008	Desconhecido	República Democrática do Congo (RDC)
GILEMBE AIR SOUTENANCE (GISAIR)	409/CAB/MIN/TVC/ /0082/2010	Desconhecido	República Democrática do Congo (RDC)
GOMA EXPRESS	409/CAB/MIN/TC/ /0051/2011	Desconhecido	República Democrática do Congo (RDC)
GOMAIR	409/CAB/MIN/TVC/ /011/2010	Desconhecido	República Democrática do Congo (RDC)
GTRA	409/CAB/MIN/TVC/ /0060/2011	Desconhecido	República Democrática do Congo (RDC)
INTERNATIONAL TRANS AIR BUSINESS (ITAB)	409/CAB/MIN/TVC/ /0065/2010	Desconhecido	República Democrática do Congo (RDC)
JET CONGO AIRWAYS	409/CAB/MIN/TVC/ /0011/2012	Desconhecido	República Democrática do Congo (RDC)
KATANGA EXPRESS	409/CAB/MIN/TVC/ /0083/2010	Desconhecido	República Democrática do Congo (RDC)
KATANGA WINGS	409/CAB/MIN/TVC/ /0092/2011	Desconhecido	República Democrática do Congo (RDC)
KIN AVIA	409/CAB/MIN/TVC/ /0059/2010	Desconhecido	República Democrática do Congo (RDC)
KORONGO AIRLINES	409/CAB/MIN/TVC/ /001/2011	Desconhecido	República Democrática do Congo (RDC)
LIGNES AÉRIENNES CONGOLAISES (LAC)	Assinatura ministerial (despacho n.º 78/205)	LCG	República Democrática do Congo (RDC)
MANGO AIRLINES	409/CAB/MIN/TVC/ /009/2011	Desconhecido	República Democrática do Congo (RDC)
MAVIVI AIR TRADE	409/CAB/MIN/TVC/ /00/2011	Desconhecido	República Democrática do Congo (RDC)

Nome da entidade jurídica da transportadora aérea, conforme consta do seu COA (e sua designação comercial, caso seja diferente)	Número do certificado de operador aéreo (COA) ou número da licença de exploração	Número ICAO que designa a companhia aérea	Estado do operador
OKAPI AIRLINES	409/CAB/MIN/TVC/ /086/2011	OKP	República Democrática do Congo (RDC)
PATRON AIRWAYS	409/CAB/MIN/TVC/ /0066/2011	Desconhecido	República Democrática do Congo (RDC)
PEGASUS	409/CAB/MIN/TVC/ /021/2012	Desconhecido	República Democrática do Congo (RDC)
SAFE AIR	409/CAB/MIN/TVC/ /021/2008	Desconhecido	República Democrática do Congo (RDC)
SERVICES AIR	103/CAB/MIN/TVC/2012	Desconhecido	República Democrática do Congo (RDC)
STELLAR AIRWAYS	409/CAB/MIN/TVC/ /056/2011	Desconhecido	República Democrática do Congo (RDC)
SION AIRLINES	409/CAB/MIN/TVC/ /0081/2011	Desconhecido	República Democrática do Congo (RDC)
SWALA AVIATION	409/CAB/MIN/TVC/ /0084/2010	Desconhecido	República Democrática do Congo (RDC)
TRACEP CONGO	409/CAB/MIN/TVC/ /0085/2010	Desconhecido	República Democrática do Congo (RDC)
TRANSAIR CARGO SERVICES	409/CAB/MIN/TVC/ /073/2011	Desconhecido	República Democrática do Congo (RDC)
WALTAIR AVIATION	409/CAB/MIN/TVC/ /004/2011	Desconhecido	República Democrática do Congo (RDC)
WILL AIRLIFT	409/CAB/MIN/TVC/ /0247/2011	Desconhecido	República Democrática do Congo (RDC)
WIMBI DIRA AIRWAYS	409/CAB/MIN/TVC/ /039/2008	WDA	República Democrática do Congo (RDC)
Todas as transportadoras aéreas certificadas pelas autoridades de Jibuti responsáveis pela supervisão regulamentar, incluindo:			**Jibuti**
DAALLO AIRLINES	Desconhecido	DAO	Jibuti
Todas as transportadoras aéreas certificadas pelas autoridades da Guiné Equatorial responsáveis pela supervisão regulamentar, incluindo:			**Guiné Equatorial**
CRONOS AIRLINES	2011/0004/MTTCT/ /DGAC/SOPS	Desconhecido	Guiné Equatorial
CEIBA INTERCONTINENTAL	2011/0001/MTTCT/ /DGAC/SOPS	CEL	Guiné Equatorial

Nome da entidade jurídica da transportadora aérea, conforme consta do seu COA (e sua designação comercial, caso seja diferente)	Número do certificado de operador aéreo (COA) ou número da licença de exploração	Número ICAO que designa a companhia aérea	Estado do operador
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, incluindo:			**Eritreia**
ERITREAN AIRLINES	COA n.º 004	ERT	Eritreia
NASAIR ERITREA	COA n.º 005	NAS	Eritreia
Todas as transportadoras aéreas certificadas pelas autoridades da Indonésia responsáveis pela supervisão regulamentar, com excepção da Garuda Indonesia, Airfast Indonesia, Mandala Airlines, Ekspres Transportasi Antarbenua e Indonesia Air Asia incluindo:			**República da Indonésia**
AIR BORN INDONESIA	135-055	Desconhecido	República da Indonésia
AIR PACIFIC UTAMA	135-020	Desconhecido	República da Indonésia
ALFA TRANS DIRGANTATA	135-012	Desconhecido	República da Indonésia
ANGKASA SUPER SERVICES	135-050	Desconhecido	República da Indonésia
ASCO NUSA AIR	135-022	Desconhecido	República da Indonésia
ASI PUDJIASTUTI	135-028	Desconhecido	República da Indonésia
AVIASTAR MANDIRI	135-029	Desconhecido	República da Indonésia
CITILINK INDONESIA	121-046	CTV	República da Indonésia
DABI AIR NUSANTARA	135-030	Desconhecido	República da Indonésia
DERAYA AIR TAXI	135-013	DRY	República da Indonésia
DERAZONA AIR SERVICE	135-010	DRZ	República da Indonésia
DIRGANTARA AIR SERVICE	135-014	DIR	República da Indonésia
EASTINDO	135-038	Desconhecido	República da Indonésia
ENGGANG AIR SERVICE	135-045	Desconhecido	República da Indonésia
ERSA EASTERN AVIATION	135-047	Desconhecido	República da Indonésia
GATARI AIR SERVICE	135-018	GHS	República da Indonésia
HEAVY LIFT	135-042	Desconhecido	República da Indonésia
INDONESIA AIR TRANSPORT	121-034	IDA	República da Indonésia

Nome da entidade jurídica da transportadora aérea, conforme consta do seu COA (e sua designação comercial, caso seja diferente)	Número do certificado de operador aéreo (COA) ou número da licença de exploração	Número ICAO que designa a companhia aérea	Estado do operador
INTAN ANGKASA AIR SERVICE	135-019	Desconhecido	República da Indonésia
JAYAWIJAYA DIRGANTARA	121-044	Desconhecido	República da Indonésia
JOHNLIN AIR TRANSPORT	135-043	JLB	República da Indonésia
KAL STAR	121-037	KLS	República da Indonésia
KARTIKA AIRLINES	121-003	KAE	República da Indonésia
KOMALA INDONESIA	135-051	Desconhecido	República da Indonésia
KURA-KURA AVIATION	135-016	KUR	República da Indonésia
LION MENTARI AIRLINES	121-010	LNI	República da Indonésia
MANUNGGAL AIR SERVICE	121-020	Desconhecido	República da Indonésia
MARTABUANA ABADION	135-049	Desconhecido	República da Indonésia
MATTHEW AIR NUSANTARA	135-048	Desconhecido	República da Indonésia
MERPATI NUSANTARA AIRLINES	121-002	MNA	República da Indonésia
MIMIKA AIR	135-007	Desconhecido	República da Indonésia
NATIONAL UTILITY HELICOPTER	135-011	Desconhecido	República da Indonésia
NUSANTARA AIR CHARTER	121-022	Desconhecido	República da Indonésia
NUSANTARA BUANA AIR	135-041	Desconhecido	República da Indonésia
PACIFIC ROYALE AIRWAYS	121-045	Desconhecido	República da Indonésia
PEGASUS AIR SERVICES	135-036	Desconhecido	República da Indonésia
PELITA AIR SERVICE	121-008	PAS	República da Indonésia
PENERBANGAN ANGKASA SEMESTA	135-026	Desconhecido	República da Indonésia
PURA WISATA BARUNA	135-025	Desconhecido	República da Indonésia
RIAU AIRLINES	121-016	RIU	República da Indonésia
SAYAP GARUDA INDAH	135-004	Desconhecido	República da Indonésia
SKY AVIATION	135-044	Desconhecido	República da Indonésia
SMAC	135-015	SMC	República da Indonésia
SRIWIJAYA AIR	121-035	SJY	República da Indonésia
SURVEI UDARA PENAS	135-006	Desconhecido	República da Indonésia

Nome da entidade jurídica da transportadora aérea, conforme consta do seu COA (e sua designação comercial, caso seja diferente)	Número do certificado de operador aéreo (COA) ou número da licença de exploração	Número ICAO que designa a companhia aérea	Estado do operador
SURYA AIR	135-046	Desconhecido	República da Indonésia
TRANSNUSA AVIATION MANDIRI	121-048	Desconhecido	República da Indonésia
TRANSWISATA PRIMA AVIATION	135-021	Desconhecido	República da Indonésia
TRAVEL EXPRESS AVIATION SERVICE	121-038	XAR	República da Indonésia
TRAVIRA UTAMA	135-009	Desconhecido	República da Indonésia
TRI MG INTRA ASIA AIRLINES	121-018	TMG	República da Indonésia
TRIGANA AIR SERVICE	121-006	TGN	República da Indonésia
UNINDO	135-040	Desconhecido	República da Indonésia
WING ABADI AIRLINES	121-012	WON	República da Indonésia
Todas as transportadoras aéreas certificadas pelas autoridades do Cazaquistão responsáveis pela supervisão regulamentar, à exceção da Air Astana, incluindo:			**República do Cazaquistão**
AIR ALMATY	AK-0453-11	LMY	República do Cazaquistão
AIR TRUST AIRCOMPANY	AK-0455-12	RTR	República do Cazaquistão
ASIA CONTINENTAL AIRLINES	AK-0317-12	CID	República do Cazaquistão
ATMA AIRLINES	AK-0437-10	AMA	República do Cazaquistão
AVIA-JAYNAR / AVIA-ZHAYNAR	AK-067-12	SAP	República do Cazaquistão
BEYBARS AIRCOMPANY	AK-0442-11	BBS	República do Cazaquistão
BEK AIR	AK-0463-12	BEK	República do Cazaquistão
BURUNDAYAVIA AIRLINES	AK-0456-12	BRY	República do Cazaquistão
COMLUX-KZ	AK-0449-11	KAZ	República do Cazaquistão
DETA AIR	AK-0458-12	DET	República do Cazaquistão
EAST WING	AK-0465-12	EWZ	República do Cazaquistão
LUK AERO (FORMER EASTERN EXPRESS)	AK-0464-12	LIS	República do Cazaquistão
EURO-ASIA AIR	AK-0441-11	EAK	República do Cazaquistão
EURO-ASIA AIR INTERNATIONAL	AK-0445-11	KZE	República do Cazaquistão
FLY JET KZ	AK-0446-11	FJK	República do Cazaquistão

Nome da entidade jurídica da transportadora aérea, conforme consta do seu COA (e sua designação comercial, caso seja diferente)	Número do certificado de operador aéreo (COA) ou número da licença de exploração	Número ICAO que designa a companhia aérea	Estado do operador
INVESTAVIA	AK-0447-11	TLG	República do Cazaquistão
IRTYSH AIR	AK-0439-11	MZA	República do Cazaquistão
JET AIRLINES	AK-0459-12	SOZ	República do Cazaquistão
JET ONE	AK-0468-12	JKZ	República do Cazaquistão
KAZAIR JET	AK-0442-11	KEJ	República do Cazaquistão
KAZAIRTRANS AIRLINE	AK-0466-12	KUY	República do Cazaquistão
KAZAVIASPAS	AK-0452-11	KZS	República do Cazaquistão
MEGA AIRLINES	AK-0462-12	MGK	República do Cazaquistão
PRIME AVIATION	AK-0448-11	PKZ	República do Cazaquistão
SAMAL AIR	AK-0454-12	SAV	República do Cazaquistão
SEMEYAVIA	AK-450-11	SMK	República do Cazaquistão
SCAT	AK-0460-12	VSV	República do Cazaquistão
ZHETYSU AIRCOMPANY	AK-0438-11	JTU	República do Cazaquistão
Todas as transportadoras aéreas certificadas pelas autoridades da República do Quirguistão responsáveis pela supervisão regulamentar, incluindo:			**República do Quirguistão**
SKY BISHKEK	Desconhecido	BIS	República do Quirguistão
AIR MANAS	17	MBB	República do Quirguistão
AVIA TRAFFIC COMPANY	23	AVJ	República do Quirguistão
CENTRAL ASIAN AVIATION SERVICES (CAAS)	13	CBK	República do Quirguistão
CLICK AIRWAYS	11	CGK	República do Quirguistão
STATE AVIATION ENTERPRISE UNDER THE MINISTRY OF EMERGENCY SITUATIONS (SAEMES)	20	DAM	República do Quirguistão
AIR BISHKEK (FORMERLY EASTOK AVIA)	15	EAA	República do Quirguistão
KYRGYZ TRANS AVIA	31	KTC	República do Quirguistão
KYRGYZSTAN	03	LYN	República do Quirguistão
MANAS AIRWAYS	42	BAM	República do Quirguistão

Nome da entidade jurídica da transportadora aérea, conforme consta do seu COA (e sua designação comercial, caso seja diferente)	Número do certificado de operador aéreo (COA) ou número da licença de exploração	Número ICAO que designa a companhia aérea	Estado do operador
S GROUP AVIATION	6	SGL	República do Quirguistão
SKY KG AIRLINES	41	KGK	República do Quirguistão
SKY WAY AIR	39	SAB	República do Quirguistão
SUPREME AVIATION	40	SGK	República do Quirguistão
VALOR AIR	07	VAC	República do Quirguistão
Todas as transportadoras aéreas certificadas pelas autoridades da Libéria responsáveis pela supervisão regulamentar			**Libéria**
Todas as transportadoras aéreas certificadas pelas autoridades da República do Gabão responsáveis pela supervisão regulamentar, à exceção da Gabon Airlines, da Afrijet e da SN2AG, que constam do anexo B, incluindo:			**República do Gabão**
AFRIC AVIATION	010/MTAC/ANAC-G/DSA	EKG	República do Gabão
AIR SERVICES SA	004/MTAC/ANAC-G/DSA	RVS	República do Gabão
AIR TOURIST (ALLEGIANCE)	007/MTAC/ANAC-G/DSA	LGE	República do Gabão
NATIONALE ET REGIONALE TRANSPORT (NATIONALE)	008/MTAC/ANAC-G/DSA	NRG	República do Gabão
SCD AVIATION	005/MTAC/ANAC-G/DSA	SCY	República do Gabão
SKY GABON	009/MTAC/ANAC-G/DSA	SKG	República do Gabão
SOLENTA AVIATION GABON	006/MTAC/ANAC-G/DSA	SVG	República do Gabão
Todas as transportadoras aéreas certificadas pelas autoridades da República de Moçambique responsáveis pela supervisão regulamentar, incluindo:			**República de Moçambique**
AERO-SERVICOS SARL	MOZ-08	Desconhecido	República de Moçambique
AEROVISÃO DE MOÇAMBIQUE	Desconhecido	Desconhecido	República de Moçambique
CFA MOZAMBIQUE	MOZ-10	Desconhecido	República de Moçambique
CFM-TRANSPORTES E TRABALHO AÉREO SA	MOZ-07	Desconhecido	República de Moçambique

Nome da entidade jurídica da transportadora aérea, conforme consta do seu COA (e sua designação comercial, caso seja diferente)	Número do certificado de operador aéreo (COA) ou número da licença de exploração	Número ICAO que designa a companhia aérea	Estado do operador
COASTAL AVIATION	MOZ-15	Desconhecido	República de Moçambique
CR AVIATION	MOZ-14	Desconhecido	República de Moçambique
EMÍLIO AIR CHARTER LDA	MOZ-05	Desconhecido	República de Moçambique
ETA AIR CHARTER LDA	MOZ-04	Desconhecido	República de Moçambique
HELICOPTEROS CAPITAL	MOZ-11	Desconhecido	República de Moçambique
KAYA AIRLINES	MOZ-09	KYY	República de Moçambique
MOZAMBIQUE AIRLINES (LINHAS AÉREAS DE MOÇAMBIQUE)	MOZ-01	LAM	República de Moçambique
MOZAMBIQUE EXPRESS/MEX	MOZ-02	MXE	República de Moçambique
UNIQUE AIR CHARTER	MOZ-13	Desconhecido	República de Moçambique
SAFARI AIR	MOZ-12	Desconhecido	República de Moçambique
TTA SARL	MOZ-16	Desconhecido	República de Moçambique
VR CROPSPRAYERS LDA	MOZ-06	Desconhecido	República de Moçambique
Todas as transportadoras aéreas certificadas pelas autoridades do Cazaquistão responsáveis pela supervisão regulamentar, à exceção da Philippine Airlines, incluindo:			**República das Filipinas**
AEROEQUIPEMENT AVIATION	2010037	Desconhecido	República das Filipinas
AIR ASIA PHILIPPINES	2012047	APG	República das Filipinas
AIR PHILIPPINES CORPORATION	2009006	GAP	República das Filipinas
AIR JUAN AVIATION	2013053	Desconhecido	República das Filipinas
ASIA AIRCRAFT OVERSEAS PHILIPPINES INC.	2012048	Desconhecido	República das Filipinas
ASIAN AEROSPACE CORPORATION	2012050	Desconhecido	República das Filipinas
ASTRO AIR INTERNATIONAL	2012049	Desconhecido	República das Filipinas
AYALA AVIATION CORP.	4AN9900003	Desconhecido	República das Filipinas
CANADIAN HELICOPTERS PHILIPPINES INC.	2010026	Desconhecido	República das Filipinas
CEBU PACIFIC AIR	2009002	CEB	República das Filipinas

Nome da entidade jurídica da transportadora aérea, conforme consta do seu COA (e sua designação comercial, caso seja diferente)	Número do certificado de operador aéreo (COA) ou número da licença de exploração	Número ICAO que designa a companhia aérea	Estado do operador
CM AERO SERVICES	20110401	Desconhecido	República das Filipinas
CYCLONE AIRWAYS	2010034	Desconhecido	República das Filipinas
FAR EAST AVIATION SERVICES	2009013	Desconhecido	República das Filipinas
INAEC AVIATION CORP.	2010028	Desconhecido	República das Filipinas
INTERISLAND AIRLINES	2010023	Desconhecido	República das Filipinas
ISLAND AVIATION	2009009	SOY	República das Filipinas
ISLAND TRANSVOYAGER	2010022	Desconhecido	República das Filipinas
LION AIR	2009019	Desconhecido	República das Filipinas
MACRO ASIA AIR TAXI SERVICES	2010029	Desconhecido	República das Filipinas
MAGNUM AIR	2012051	Desconhecido	República das Filipinas
MISIBIS AVIATION & DEVELOPMENT CORP	2010020	Desconhecido	República das Filipinas
NORTHSKY AIR INC.	2011042	Desconhecido	República das Filipinas
OMNI AVIATION CORP.	2010033	Desconhecido	República das Filipinas
ROYAL AIR CHARTER SERVICES INC.	2010024	Desconhecido	República das Filipinas
ROYAL STAR AVIATION, INC.	2010021	Desconhecido	República das Filipinas
SOUTH EAST ASIAN AIRLINES	2009 004	Desconhecido	República das Filipinas
SOUTH EAST ASIAN AIRLINES (SEAIR) INTERNATIONAL	2012052	Desconhecido	República das Filipinas
SOUTHERN AIR FLIGHT SERVICES	2011045	Desconhecido	República das Filipinas
SUBIC SEAPLANE, INC.	2011035	Desconhecido	República das Filipinas
WCC AVIATION COMPANY	2009015	Desconhecido	República das Filipinas
ZEST AIRWAYS INCORPORATED	2009003	EZD	República das Filipinas
Todas as transportadoras aéreas certificadas pelas autoridades de São Tomé e Príncipe responsáveis pela supervisão regulamentar, incluindo:			**São Tomé e Príncipe**
AFRICA CONNECTION	10/AOC/2008	ACH	São Tomé e Príncipe
BRITISH GULF INTERNATIONAL COMPANY LTD	01/AOC/2007	BGI	São Tomé e Príncipe

Nome da entidade jurídica da transportadora aérea, conforme consta do seu COA (e sua designação comercial, caso seja diferente)	Número do certificado de operador aéreo (COA) ou número da licença de exploração	Número ICAO que designa a companhia aérea	Estado do operador
EXECUTIVE JET SERVICES	03/AOC/2006	EJZ	São Tomé e Príncipe
GLOBAL AVIATION OPERATION	04/AOC/2006	Desconhecido	São Tomé e Príncipe
GOLIAF AIR	05/AOC/2001	GLE	São Tomé e Príncipe
ISLAND OIL EXPLORATION	01/AOC/2008	Desconhecido	São Tomé e Príncipe
STP AIRWAYS	03/AOC/2006	STP	São Tomé e Príncipe
TRANSAFRIK INTERNATIONAL LTD	02/AOC/2002	TFK	São Tomé e Príncipe
TRANSCARG	01/AOC/2009	Desconhecido	São Tomé e Príncipe
TRANSLIZ AVIATION (TMS)	02/AOC/2007	TLZ	São Tomé e Príncipe
Todas as transportadoras aéreas certificadas pelas autoridades da Serra Leoa responsáveis pela supervisão regulamentar, incluindo:			**Serra Leoa**
AIR RUM, LTD	Desconhecido	RUM	Serra Leoa
DESTINY AIR SERVICES, LTD	Desconhecido	DTY	Serra Leoa
HEAVYLIFT CARGO	Desconhecido	Desconhecido	Serra Leoa
ORANGE AIR SIERRA LEONE LTD	Desconhecido	ORJ	Serra Leoa
PARAMOUNT AIRLINES, LTD	Desconhecido	PRR	Serra Leoa
SEVEN FOUR EIGHT AIR SERVICES LTD	Desconhecido	SVT	Serra Leoa
TEEBAH AIRWAYS	Desconhecido	Desconhecido	Serra Leoa
Todas as transportadoras aéreas certificadas pelas autoridades do Sudão responsáveis pela supervisão regulamentar, incluindo:			**República do Sudão**
ALFA AIRLINES	054	AAJ	República do Sudão
ALMAJAL AVIATION SERVICE	015	MGG	República do Sudão
BADER AIRLINES	035	BDR	República do Sudão
BENTIU AIR TRANSPORT	029	BNT	República do Sudão
BLUE BIRD AVIATION	011	BLD	República do Sudão
DOVE AIRLINES	052	DOV	República do Sudão
ELIDINER AVIATION	008	DND	República do Sudão

Nome da entidade jurídica da transportadora aérea, conforme consta do seu COA (e sua designação comercial, caso seja diferente)	Número do certificado de operador aéreo (COA) ou número da licença de exploração	Número ICAO que designa a companhia aérea	Estado do operador
FOURTY EIGHT AVIATION	053	WHB	República do Sudão
GREEN FLAG AVIATION	017	Desconhecido	República do Sudão
HELEJETIC AIR	057	HJT	República do Sudão
KATA AIR TRANSPORT	009	KTV	República do Sudão
KUSH AVIATION	060	KUH	República do Sudão
MARSLAND COMPANY	040	MSL	República do Sudão
MID AIRLINES	025	NYL	República do Sudão
NOVA AIRLINES	046	NOV	República do Sudão
SUDAN AIRWAYS	001	SUD	República do Sudão
SUN AIR COMPANY	051	SNR	República do Sudão
TARCO AIRLINES	056	TRQ	República do Sudão
Todas as transportadoras aéreas certificadas pelas autoridades da Suazilândia responsáveis pela supervisão regulamentar, incluindo:			**Suazilândia**
SWAZILAND AIRLINK	Desconhecido	SZL	Suazilândia
Todas as transportadoras aéreas certificadas pelas autoridades da Zâmbia responsáveis pela supervisão regulamentar, incluindo:			**Zâmbia**
ZAMBEZI AIRLINES	Z/AOC/001/2009	ZMA	Zâmbia

ANEXO B

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

Nome da entidade jurídica da transportadora aérea, conforme consta do seu COA (e sua designação comercial, caso seja diferente)	Número do certificado de operador aéreo (COA)	Número ICAO que designa a companhia aérea	Estado do operador	Tipo de aeronave objeto de restrições	Matrícula(s) e, quando disponível, número(s) de série da construção	Estado de matrícula
AIR KORYO	GAC-AOC/KOR-01	KOR	RPDC	Toda a frota, à exceção de 2 aeronaves de tipo TU-204	Toda a frota, à exceção de P-632 e P-633	RPDC
AFRIJET [1]	002/MTAC/ANAC--G/DSA	ABS	República do Gabão	Toda a frota, à exceção de 2 aeronaves de tipo Falcon 50 e de 2 aeronaves de tipo Falcon 900	Toda a frota, à exceção de TR-LGV; TR-LGY; TR--AFJ e TR-AFR	República do Gabão
AIR ASTANA [2]	AK-0443-11	KZR	Cazaquistão	Toda a frota, à exceção de Aeronaves de tipo Boeing B767/B757 e aeronaves do tipo Airbus A319/320/321	Toda a frota, à exceção das aeronaves da frota de Boeing B767, conforme referido no COA; aeronaves da frota de Boeing B757, conforme referido no COA; aeronaves da frota de A319/320/321, conforme referido no COA	Aruba (Reino dos Países Baixos)
AIRLIFT INTERNATIONAL (GH) LTD	COA 017	ALE	República do Gana	Toda a frota, à exceção de 2 aeronaves do tipo DC8-63F	Toda a frota, à exceção de 9G-TOP e 9G-RAC	República do Gana
AIR MADAGASCAR	5R-M01/2009	MDG	Madagáscar	Toda a frota, à exceção de 3 aeronaves de tipo Boeing B737--300, 2 aeronaves de tipo ATR 72-500, 1 aeronave de tipo ATR 42-500, 1 aeronave de tipo ATR 42-320 e 3 aeronaves de tipo DHC 6-300	Toda a frota, à exceção de 5R-MFH, 5R-MFI, 5R--MFL, 5R-MJE, 5R-MJF, 5R-MJG, 5R-MVT, 5R--MGC, 5R-MGD e 5R--MGF	República de Madagáscar
AIR SERVICE COMORES	06-819/TA--15/DGACM	KMD	Comores	Toda a frota, à exceção de LET 410 UVP	Toda a frota, à exceção de D6-CAM (851336)	Comores
GABON AIRLINES [3]	001/MTAC/ANAC	GBK	República do Gabão	Toda a frota, à exceção de 1 aeronave de tipo Boeing B767-200	Toda a frota, à exceção de TR-LHP	República do Gabão

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

Nome da entidade jurídica da transportadora aérea, conforme consta do seu COA (e sua designação comercial, caso seja diferente)	Número do certificado de operador aéreo (COA)	Número ICAO que designa a companhia aérea	Estado do operador	Tipo de aeronave objeto de restrições	Matrícula(s) e, quando disponível, número(s) de série da construção	Estado de matrícula
IRAN AIR ([4])	FS100	IVA	República Islâmica do Irão	Toda a frota, à exceção de 14 aeronaves de tipo Airbus A300, 8 aeronaves de tipo Airbus A310, 1 aeronave de tipo Boeing B737	Toda a frota, à exceção de PE-IBA PE-IBB EP-IBC EP-IBD EP-IBG EP-IBH EP-IBI EP-IBJ EP-IBM EP-IBN EP-IBO EP-IBS EP-IBT EP-IBV EP-IBX EP-IBZ EP-ICE EP-ICF EP-IBK EP-IBL EP-IBP EP-IBQ e EP-AGA	República Islâmica do Irão
NOUVELLE AIR AFFAIRES GABON (SN2AG)	003/MTAC/ANAC-G/DSA	NVS	República do Gabão	Toda a frota, à exceção de 1 aeronave de tipo Challenger CL-601 e 1 aeronave de tipo HS-125-800	Toda a frota, à exceção de TR-AAG e ZS-AFG	República do Gabão República da África do Sul
TAAG –ANGOLA AIRLINES	001	DTA	República de Angola	Toda a frota, à exceção de 5 aeronaves de tipo Boeing B777 e 4 aeronaves de tipo Boeing B737-700	Toda a frota, à exceção de D2-TED, D2-TEE, D2-TEF, D2-TEG, D2-TEH, D2-TBF, D2-TBG, D2-TBH e D2-TBJ	República de Angola

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