II

(Atos não legislativos)

REGULAMENTOS

REGULAMENTO DE EXECUÇÃO (UE) 2017/2215 DA COMISSÃO

de 30 de novembro de 2017

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

(Texto relevante para efeitos do EEE)

A COMISSÃO EUROPEIA,

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

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

Considerando o seguinte:

(1) O Regulamento (CE) n.º 474/2006 da Comissão ([2]) estabelece a lista das transportadoras aéreas que são objeto de uma proibição de operação na União, a que se refere o capítulo II do Regulamento (CE) n.º 2111/2005.

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

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

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

(5) A Comissão informou o Comité da Segurança Aérea das consultas conjuntas em curso, ao abrigo do Regulamentos (CE) n.º 2111/2005 e (CE) n.º 473/2006 da Comissão ([4]), com as autoridades competentes e as transportadoras aéreas da Guiné Equatorial, do Nepal, da Nigéria, de São Vicente e Granadinas, da Tailândia, da

([1]) JO L 344 de 27.12.2005, p. 15.
([2]) Regulamento (CE) n.º 474/2006 da Comissão, de 22 de março de 2006, que estabelece a lista comunitária das transportadoras aéreas que são objeto de uma proibição de operação na Comunidade, prevista no Capítulo II do Regulamento (CE) n.º 2111/2005 do Parlamento Europeu e do Conselho (JO L 84 de 23.3.2006, p. 14).
([3]) Regulamento (CEE) n.º 3922/91 do Conselho, de 16 de dezembro de 1991, relativo à harmonização de normas técnicas e dos procedimentos administrativos no setor da aviação civil (JO L 373 de 31.12.1991, p. 4).
([4]) Regulamento (CE) n.º 473/2006 da Comissão, de 22 de março de 2006, que estabelece regras de execução para a lista comunitária de transportadoras aéreas que são objeto de uma proibição de operação na Comunidade, prevista no capítulo II do Regulamento (CE) n.º 2111/2005 do Parlamento Europeu e do Conselho (JO L 84 de 23.3.2006, p. 8).

Ucrânia e da Venezuela. A Comissão informou também o Comité da Segurança Aérea sobre a situação da segurança da aviação no Afeganistão, na Bolívia, Índia, Indonésia, Iraque, Cazaquistão, Líbia, Moldávia, Moçambique e Zâmbia, e sobre as consultas técnicas com a Rússia.

(6) A AESA apresentou à Comissão e ao Comité da Segurança Aérea os resultados da análise dos relatórios das auditorias realizadas pela Organização da Aviação Civil Internacional («OACI»), no âmbito do seu Programa Universal de Auditoria da Supervisão da Segurança. Neste contexto, os Estados-Membros foram convidados a dar prioridade, nas inspeções a efetuar na plataforma de estacionamento, às transportadoras aéreas certificadas nos países terceiros em que a OACI detetou problemas de segurança graves ou relativamente aos quais a AESA tenha concluído que o sistema de supervisão da segurança apresenta deficiências graves. Além das consultas realizadas pela Comissão nos termos do Regulamento (CE) n.º 2111/2005, a atribuição de prioridade nas inspeções a efetuar na plataforma de estacionamento permitirá recolher informações suplementares sobre o desempenho, em termos de segurança, das transportadoras aéreas certificadas nesses países terceiros.

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

(8) Além disso, a AESA informou a Comissão e o Comité da Segurança Aérea sobre os projetos de assistência técnica desenvolvidos nos países terceiros abrangidos por medidas ou requisitos de monitorização estabelecidos no Regulamento (CE) n.º 2111/2005. Prestou igualmente informações sobre os planos e pedidos de reforço de assistência técnica e de cooperação com o objetivo de melhorar a capacidade administrativa e técnica das autoridades da aviação civil, tendo em vista ajudar a solucionar eventuais problemas de incumprimento das normas internacionais da aviação civil aplicáveis. Os Estados-Membros foram convidados a dar resposta a esses pedidos, em termos bilaterais, em coordenação com a Comissão e com a AESA. Neste contexto, a Comissão reiterou a utilidade de se manter informada a comunidade aeronáutica internacional, designadamente através da base de dados da rede «SCAN» (*Safety Collaborative Assistance Network*) da OACI, sobre a assistência técnica prestada pela União e pelos seus Estados-Membros com vista a reforçar a segurança da aviação à escala mundial.

(9) O Eurocontrol informou a Comissão e o Comité da Segurança Aérea sobre a situação do sistema de alerta do programa SAFA e forneceu estatísticas respeitantes às mensagens de alerta relativas a transportadoras aéreas alvo de proibição.

Transportadoras aéreas da União

(10) Na sequência da análise das informações recolhidas no decurso de inspeções SAFA na plataforma de estacionamento a aeronaves de transportadoras aéreas da União e das inspeções de normalização realizadas pela AESA, assim como durante as inspeções e auditorias específicas levadas a efeito pelas autoridades da aviação nacionais, vários Estados-Membros adotaram medidas de execução, que comunicaram à Comissão e ao Comité da Segurança Aérea.

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

Transportadoras aéreas da Guiné Equatorial

(12) Em 7 de junho de 2017, os representantes da Comissão e a AESA reuniram-se com os representantes da *Autoridad Aeronautica de Guinea Ecuatorial* («AAGE»). O objetivo da reunião era prosseguir as consultas iniciadas na última reunião em 2013. A AAGE informou a Comissão e a AESA sobre as medidas tomadas para melhorar o cumprimento das normas da OACI no que respeita ao sistema de supervisão da segurança e salientaram igualmente os esforços políticos desenvolvidos para aplicar as reformas.

(13) Na reunião de 7 de junho de 2017, a AAGE admitiu que as transportadoras aéreas da Guiné Equatorial não tenham sido certificadas em conformidade com os requisitos da OACI, no passado. Por esse motivo, a AAGE revogou os certificados de diversas transportadoras aéreas certificadas no país e lançou um novo processo de certificação em cinco fases das restantes transportadoras aéreas. A AAGE forneceu também informações sobre o planeamento e recrutamento do seu próprio pessoal, a matrícula de aeronaves, o programa de recertificação das transportadoras aéreas e o programa de supervisão da segurança.

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

(14) Na sequência da auditoria da OACI em fevereiro de 2017, a AAGE alcançou uma taxa de aplicação efetiva das normas de segurança da aviação internacional de 62,5 %, muito acima dos cerca de 10 % do passado.

(15) De 16 a 20 de outubro de 2017, a União efetuou uma visita de avaliação de segurança no local à Guiné Equatorial. Participaram nessa visita de avaliação peritos da Comissão, da AESA e dos Estados-Membros. Durante a visita, o trabalho da AAGE foi avaliado mediante inspeções às duas transportadoras aéreas ativas certificadas na Guiné Equatorial. Verificou-se que a estrutura orgânica de AAGE, uma entidade da aviação civil independente e autónoma recentemente criada que iniciou as suas atividades na área da supervisão da segurança em 2012, é adequada para o nível das atividades aeronáuticas na Guiné Equatorial. Verificou-se igualmente que a AAGE cobre todas as áreas da aviação civil e dispõe de um orçamento e de receitas próprios. No entanto, observou-se que a AAGE necessita de inspetores com qualificações adequadas, em especial no domínio das operações de voo, e nomeadamente no que diz respeito ao transporte aéreo comercial, a fim de executar correta e eficazmente a supervisão da segurança das transportadoras aéreas certificadas na Guiné Equatorial.

(16) A inspeção mostrou que um sistema regulamentar abrangente foi estabelecido na Guiné Equatorial. A AAGE está a trabalhar na atualização dos regulamentos para se adaptar às evoluções mais recentes em matéria de normas internacionais de segurança da aviação. No entanto, a AAGE assenta, em grande medida, em certificados, licenças e autorizações emitidos por outras autoridades e organizações sem terem sido verificados pela própria AAGE, ao passo que tal verificação é um elemento essencial das tarefas de supervisão da segurança da AAGE. Assim, este processo de verificação deve ser incluído nos procedimentos da AAGE e ser corretamente executado.

(17) A AAGE revelou durante a inspeção que só existem atualmente duas transportadoras aéreas certificadas na Guiné Equatorial, a saber, a *CEIBA Intercontinental* e a *Cronos Airlines*. Os certificados de operador aéreo das transportadoras aéreas *Punto Azul* e *Tango Airways* foram revogados.

(18) Durante a inspeção à *CEIBA Intercontinental*, integrada na visita de avaliação da União no local, verificou-se que esta transportadora continua a operar com base num certificado de operador aéreo antigo e que só progrediu para a fase dois do atual procedimento de certificação dos operadores aéreos em cinco fases. A *Ceiba Intercontinental* está atualmente a sofrer grandes alterações, pelo que os manuais de funcionamento e manutenção de voo essenciais e outra documentação não foram atualizados e aprovados. Além disso, os manuais e a documentação não foram ainda adaptados às operações e às aeronaves da transportadora aérea. O sistema de gestão da segurança está a ser desenvolvido e a transportadora aérea tem ainda de incluir uma análise de risco consequente. As medidas de segurança forma elaboradas e estabelecidas, mas não foram ainda divulgadas ampla e inequivocamente no âmbito da organização. O sistema de qualidade precisa também de ser aperfeiçoado.

(19) A visita à transportadora *Cronos Airlines* revelou que esta transportadora está ciente das regulamentações aplicáveis na Guiné Equatorial e está a envidar esforços para aplicar as normas da aviação. Assim, concluiu com êxito o processo de certificação de operador aéreo em cinco fases. O seu certificado de operador aéreo foi renovado em janeiro de 2017. No entanto, verificou-se que vários manuais não tinham sido adaptados às suas operações efetivas e que o seu sistema de qualidade não atingiu a maturidade. Além disso, constatou-se que o sistema de gestão da segurança da *Cronos Airlines* está ainda em desenvolvimento, encontrando-se atualmente na fase dois das quatro fases de execução de um sistema de gestão da segurança. Foram elaboradas e estabelecidas medidas de segurança, que também conheceram uma divulgação ampla e inequívoca dentro da organização. A transportadora aderiu voluntariamente a um programa de controlo dos dados de voo das suas aeronaves.

(20) A AAGE, a *CEIBA Intercontinental* e a *Cronos Airlines* foram ouvidas em 14 de novembro de 2017 pela Comissão e pelo Comité da Segurança Aérea, em conformidade com o artigo 7.º do Regulamento (CE) n.º 2111/2005. Durante essa audição, o representante do governo da Guiné Equatorial manifestou o forte empenho do Governo em melhorar ainda mais a segurança do transporte aéreo na Guiné Equatorial, a fim de proporcionar uma boa conectividade a nível interno e regional. Durante a audição, a AAGE prestou informações sobre as medidas corretivas adotadas para dar resposta às observações formuladas durante a visita de avaliação no local da União. O prazo de execução destas medidas corretivas está estimado pela AAGE em um ano.

(21) As informações prestadas pela *CEIBA Intercontinental* durante a audição sobre o plano de medidas corretivas para a resolução das observações formuladas durante a visita de avaliação no local, efetuada pela União, não demonstraram que a transportadora aérea tivesse efetuado uma análise das causas profundas e indicaram que apenas foram postas em prática medidas corretivas imediatas, sem considerar medidas preventivas de longo prazo.

(22) Referindo-se à *Cronos Airlines* na mesma audiência, prestou informações sobre as medidas corretivas para dar resposta às observações suscitadas durante a visita de avaliação da União no local, indicando que tinha efetuado um estudo das causas profundas do problema, medidas corretivas imediatas, bem como medidas para prevenir a recorrência dos problemas identificados.

(23) Com base em todas as informações disponíveis, incluindo os resultados da visita de avaliação da União no local e as informações prestadas durante a audição de 14 de novembro de 2017, considera-se que, embora a AAGE tenha introduzido melhorias consideráveis no sistema de supervisão da segurança da aviação na Guiné Equatorial, este sistema continua a apresentar deficiências importantes. Considera-se que a AAGE não tem ainda capacidade para cumprir as suas responsabilidades no domínio da supervisão das transportadoras aéreas certificadas na Guiné Equatorial. Corroboram-no o facto de as transportadoras aéreas estarem certificadas e a supervisão da segurança ser efetuada sem que haja inspetores devidamente qualificados para o efeito, acrescendo que algumas das observações formuladas durante a visita de avaliação da União no local não tinham sido identificadas pela própria AAGE no âmbito das suas atividades de certificação e supervisão. Por conseguinte, não há atualmente elementos suficientes que justifiquem uma decisão de anular ou alterar a proibição de operação de todas as transportadoras aéreas certificadas na Guiné Equatorial. No entanto, dado que os seus certificados de operador aéreo foram revogados, justifica-se retirar a *Punto Azul* e a *Tango Airways* da lista de transportadoras aéreas que são objeto de uma proibição de operação.

(24) Em conformidade com os critérios comuns estabelecidos no anexo do Regulamento (CE) n.º 2111/2005, considera-se, por conseguinte, que a lista das transportadoras aéreas que são objeto de uma proibição de operação na União deve ser alterada para retirar as transportadoras aéreas *Punto Azul* e *Tango Airways* do anexo A do Regulamento (CE) n.º 474/2006.

Transportadoras aéreas do Nepal

(25) Em 5 de março de 2017, a autoridade da aviação civil do Nepal (CAAN) enviou um ofício à Comissão, que incluía informações sobre a situação atual do sistema de supervisão da segurança no Nepal. No seguimento da recertificação em 2015 de todas as transportadoras aéreas no Nepal, a CAAN repetiu este exercício em 2016, com o apoio da OACI, a fim de revalidar os certificados de operador aéreo mais uma vez.

(26) Em 13 de março de 2017, o Ministério dos Negócios Estrangeiros do Nepal apresentou à Delegação da União em Catmandu, Nepal, documentação adicional que traça a evolução e incluiu um extrato do relatório da missão ao Nepal efetuada pela equipa de ação combinada da OACI. No que diz respeito aos domínios das operações e da aeronavegabilidade, a equipa de ação combinada da OACI teceu algumas observações. Estas observações reproduziram observações efetuadas durante missões anteriores, nomeadamente a visita de avaliação da segurança no local efetuada pela União em fevereiro de 2014 e uma missão de assistência técnica da União em outubro de 2015. Com base nessas informações, a Comissão solicitou, em 4 de julho de 2017, informações complementares à CAAN.

(27) A OACI realizou uma missão coordenada de validação da OACI no Nepal de 4 a 11 de julho de 2017. Com base nos resultados desta missão, a OACI anunciou em 27 de julho de 2017 que a grave preocupação de segurança relativa à certificação das transportadoras aéreas tinha sido solucionada pelas autoridades competentes do Nepal.

(28) Em 3 de agosto de 2017, a CAAN apresentou as informações solicitadas pela Comissão. Incluíam-se, nomeadamente, informações sobre os titulares de certificados de operador aéreo, os resultados das atividades de supervisão da segurança, as aeronaves registadas no Nepal, os acidentes e incidentes graves, as medidas de execução, a organização e os regulamentos e bem assim as atividades de assistência técnica no Nepal. No entanto, a CAAN não se pronunciou sobre o seguimento dado às recomendações contidas nos relatórios de investigação de acidentes publicados.

(29) Em 7 de novembro de 2017, a CAAN apresentou o relatório final da missão coordenada de validação da OACI, realizada de 4 a 11 de julho de 2017, que aponta para um aumento da taxa de execução efetiva das normas internacionais de segurança da aviação para 66 %. No entanto, este relatório mostra igualmente que são necessários mais progressos no que diz respeito ao pessoal técnico qualificado e à resolução de problemas de segurança. A área de licenciamento do pessoal da tripulação de voo não foi examinada pela OACI, apesar de essa área ter constituído uma das preocupações após a visita de avaliação no local efetuada pela União em fevereiro de 2014.

(30) Com base nas informações atualmente disponíveis, afigura-se que, apesar de a CAAN ter efetuado alguns progressos no que diz respeito à aplicação das normas internacionais de segurança da aviação, o sistema de supervisão da segurança da aviação do Nepal continua a ser insuficiente, como o demonstra a ausência de medidas eficazes na sequência de acidentes, designadamente os acidentes mortais que tiveram lugar nos últimos anos, a fim de evitar que se repitam.

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

Transportadoras aéreas da Nigéria

(32) A Comissão, com o apoio da AESA, continua a acompanhar de perto o desempenho em matéria de segurança das transportadoras aéreas certificadas na Nigéria. Nos seus ofícios de 15 de maio e 20 de junho de 2017, a Comissão sublinhou a necessidade de a Autoridade da Aviação Civil da Nigéria («NCAA») acompanhar de perto quaisquer pedidos apresentados por transportadoras aéreas certificadas na Nigéria de autorizações conferidas pela AESA de Operador de País Terceiro («TCO»).

(33) Por ofício de 30 de maio de 2017, a NCAA informou a Comissão da sua intenção de proceder a uma auditoria alargada das operações da transportadora aérea *Med-View Airline*, matriculada na Nigéria, bem como das medidas por si adotadas relativamente a outras transportadoras aéreas da Nigéria.

(34) Por ofício de 10 de outubro de 2017, a Comissão sublinhou que estas atividades são insuficientes, tendo em conta os requisitos aplicáveis e o crescimento previsto das atividades de aviação na Nigéria. Além disso, informou a NCAA de que tinham sido iniciadas consultas, em conformidade com o artigo 3.º, n.º 2, do Regulamento (CE) n.º 473/2006.

(35) Em 30 de outubro de 2017, os representantes da Comissão e a AESA reuniram-se com altos representantes da NCAA para uma reunião de consulta técnica. Pretendia-se que a NCAA explicasse as medidas preventivas e corretivas que tomara no tocante à *Med-View Airline* e às demais transportadoras aéreas certificadas na Nigéria. Na reunião, a apresentação da NCAA foi apoiada por provas que revelaram alguns progressos na supervisão da segurança das transportadoras aéreas sob a responsabilidade das autoridades nigerianas, por força da regulamentação internacional aplicável.

(36) Na reunião, a NCAA informou a Comissão e a AESA sobre as medidas tomadas para melhorar o cumprimento das normas da OACI relativas ao sistema de supervisão da segurança. Prestou igualmente informações sobre a auditoria efetuada à *Med-View Airline* e outras transportadoras aéreas registadas na Nigéria, nomeadamente a *Arik Air*, a *Air Peace* e a*Kabo Air Kabo*, bem como sobre o número de efetivos da NCAA, a formação e as qualificações dos seus inspetores e o seu programa de supervisão da segurança. A NCAA elaborou um programa de vigilância das operações de voo e da aeronavegabilidade, que está a ser aplicado, para assegurar a manutenção da conformidade com a regulamentação. A Nigéria está a implementar o seu programa nacional de segurança e tenciona concluí-lo até ao final de 2018.

(37) As informações atualmente disponíveis, incluindo as informações fornecidas pela NCAA na reunião de 30 de outubro de 2017, indicam que o sistema de supervisão da segurança na Nigéria está a melhorar. Com efeito, é evidente que essas melhorias revestem a máxima importância. São exemplos disso a sensibilização da NCAA quanto aos planos de atividade das transportadoras aéreas sob a sua supervisão, bem como a efetiva aplicação do seu programa de supervisão da segurança, incluindo a gestão das constatações. Em 1 de novembro de 2017, a Comissão solicitou informações adicionais a este respeito. Além disso, a Comissão convidou a NCAA a demover os operadores aéreos nigerianos de solicitar uma autorização de TCO à AESA até estarem plenamente confiantes de que cumprem as normas internacionais de segurança da aviação.

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

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

Transportadoras aéreas da Rússia

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

(41) Em 20 de outubro de 2017, os representantes da Comissão e da AESA, reuniram-se com representantes da Agência Federal Russa do Transporte Aéreo («FATA»). O objetivo da reunião era analisar o desempenho, em termos de segurança, das transportadoras aéreas certificadas na Rússia com base nos relatórios de inspeções na plataforma de estacionamento, no período compreendido entre 6 de outubro de 2016 e 5 de outubro de 2017, e identificar casos em que as atividades de supervisão da FATA poderiam ser reforçadas.

(42) Durante a reunião, a Comissão analisou mais em pormenor os resultados das inspeções SAFA na plataforma de estacionamento em relação a quatro transportadoras aéreas certificadas na Rússia. Conquanto não tenham sido identificadas preocupações de segurança, a FATA informou a Comissão das suas atividades de fiscalização da segurança junto dessas transportadoras aéreas.

(43) Com base nas informações atualmente disponíveis, incluindo as informações fornecidas pela FATA na reunião de consulta técnica de 20 de outubro de 2017, considera-se que não existe falta de capacidade nem ausência de vontade da parte da FATA para corrigir as deficiências de segurança das transportadoras aéreas certificadas na Rússia. Assim sendo, a Comissão concluiu não ser necessária uma audição perante a Comissão e o Comité da Segurança Aérea das autoridades da aviação russas ou de quaisquer transportadoras aéreas certificadas na Rússia.

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

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

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

Transportadoras aéreas de São Vicente e Granadinas

(47) Em 2 de fevereiro de 2017, a transportadora aérea Mustique Airways, registada em São Vicente e Granadinas, introduziu um novo pedido de autorização de TCO à AESA. Este novo pedido surge no seguimento de um pedido anterior de autorização de TCO que foi recusado pela AESA por razões de segurança. A AESA avaliou este novo pedido em conformidade com os requisitos do Regulamento (UE) n.º 452/2014 da Comissão ([1]).

(48) Os planos de medidas corretivas em resposta às constatações da AESA quanto ao pedido de autorização de TCO da *Mustique Airways* foram considerados aceitáveis pela AESA, que decidiu prosseguir a avaliação do pedido até que todas as constatações fossem encerradas. Em 11 de setembro de 2017, a AESA informou a Comissão desse facto, acrescentando que estaria em condições de emitir a autorização se a transportadora aérea fosse removida da lista da segurança aérea.

(49) Com base nestas informações, a Comissão convidou a *Mustique Airways* a comparecer numa audição, a fim de expor as medidas corretivas adotadas para prevenir o ressurgimento das deficiências de segurança detetadas. Em 14 de novembro de 2017, a *Mustique Airways* apresentou à Comissão e ao Comité da Segurança Aérea as medidas corretivas em causa. Trata-se de importantes alterações na organização e aplicação de um sistema de gestão da segurança, apoiado por uma nova ferramenta em linha e uma nova política de segurança, para que a Mustique Airways possa enfrentar as causas profundas das deficiências e prevenir o seu reaparecimento.

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

(50) Durante a audição, a *Mustique Airways* prestou igualmente informações acerca de algumas medidas tomadas com vista a implementar uma cultura de segurança aeronáutica dentro da sua organização. Essas medidas incluem reuniões regulares sobre segurança destinadas aos quadros e ao restante pessoal da *Mustique Airways*, a fim de os tornar mais conscientes nesta matéria e melhorar a taxa de notificação das ocorrências em matéria de segurança.

(51) Com base em todas as informações atualmente disponíveis, incluindo a avaliação levada a cabo pela AESA e as informações prestadas durante a audição, justifica-se concluir que a *Mustique Airways* resolveu as deficiências de segurança detetadas, estando apta a resolver as deficiências de segurança que possam surgir.

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

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

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

Transportadoras aéreas da Tailândia

(55) De 20 a 27 de setembro de 2017, a OACI realizou uma missão coordenada de validação na Tailândia a fim de examinar as questões protocolares que se encontram na raiz do problema grave de segurança nesse país. As medidas corretivas adotadas pela autoridade da aviação civil da Tailândia («CAAT») foram consideradas suficientes para resolver o problema grave de segurança detetado e a taxa de aplicação efetiva das normas internacionais de segurança da aviação aumentou para cerca de 41 %. No entanto, estão em curso iniciativas adicionais destinadas a aumentar ainda mais a taxa de aplicação efetiva e a CAAT aguarda uma missão coordenada de validação da OACI em 2018 que irá abranger todos os domínios do sistema de supervisão da segurança da aviação civil.

(56) A CAAT foi convidada para uma audição, em 13 de novembro de 2017, a fim de fornecer informações atualizadas à Comissão e ao Comité da Segurança Aérea sobre as medidas corretivas tomadas para melhorar a situação da segurança da aviação na Tailândia.

(57) Durante a audição, a CAAT prestou informações sobre a dimensão e as atividades do setor da aviação civil da Tailândia e os resultados da missão coordenada de validação da OACI, nomeadamente sobre o facto de o problema grave de segurança ter sido resolvido. Além disso, a CAAT forneceu informações sobre os progressos registados na aplicação do plano de sustentabilidade, que inclui a elaboração de um plano estratégico para o futuro próximo, a atualização da legislação e regulamentação, a organização e o pessoal da autoridade, o financiamento das suas atividades e os sistemas informáticos que a CAAT vai instalar em apoio das suas atividades. Prestou igualmente informações relativas às atividades de supervisão que exerce sobre as transportadoras aéreas certificadas na Tailândia. A Comissão incentivou a CAAT a prosseguir o seu trabalho a fim de manter os progressos registados na segurança da aviação na Tailândia.

(58) As informações disponíveis indicam que o sistema de supervisão da segurança na Tailândia melhorou. Em especial, a CAAT apresentou provas de que foram realizados progressos no último ano. As informações disponíveis atualmente relativas às transportadoras aéreas certificadas na Tailândia não justificam a decisão de impor uma proibição ou determinadas restrições operacionais a essas transportadoras.

(59) A fim de acompanhar de perto a situação e em conformidade com o artigo 3.º, n.º 2, do Regulamento (CE) n.º 473/2006, devem ser prosseguidas as consultas com as autoridades da Tailândia.

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

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

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

Transportadoras aéreas da Ucrânia

(63) Em 19 de abril de 2017, a transportadora aérea *International Joint-Stock Aviation Company «URGA»*, certificada na Ucrânia, introduziu um novo pedido de autorização de TCO junto da AESA. Na sequência do indeferimento por motivos de segurança pela AESA do pedido de autorização de TCO apresentado pela primeira vez, a AESA avaliou esse novo pedido em conformidade com os requisitos do Regulamento (UE) n.º 452/2014.

(64) Neste contexto, a EASA conduziu, de 28 a 29 de junho de 2017, uma visita de inspeção no local às instalações centrais da *International Joint-Stock Aviation Company «URGA»*. Apesar de a inspeção ter permitido resolver todas as constatações identificadas durante a avaliação da primeira aplicação, foram identificadas cinco novas constatações relacionadas, em especial, com a aeronavegabilidade. Posteriormente, a *International Joint-Stock Aviation Company «URGA»* apresentou à AESA um plano de medidas corretivas em resposta a essas constatações. Com base nesse plano de medidas corretivas, todas as constatações foram encerradas em 4 de outubro de 2017 de forma plenamente satisfatória para a AESA. Para além de ter informado a Comissão desse facto, a AESA acrescentou que estaria em condições de emitir a autorização se a transportadora aérea fosse removida da lista da segurança aérea.

(65) Nessa base, a *International Joint-Stock Aviation Company «URGA»* foi convidada para uma audição pela Comissão e pelo Comité da Segurança Aérea, que teve lugar em 13 de novembro de 2017. Durante a audição, forneceu informações pormenorizadas sobre a aplicação do plano de medidas corretivas elaborado em resposta às constatações feitas pela AESA durante a auditoria no local de junho de 2017. Além disso, afirmou ter alterado profundamente a sua organização e os seus procedimentos, a fim de reforçar a sua capacidade de respeitar as normas internacionais de segurança da aviação. Com vista a assegurar a sustentabilidade destas medidas e permitir um controlo efetivo sobre as suas atividades, a *International Joint-Stock Aviation Company «URGA»* também reestruturou o seu sistema interno de qualidade.

(66) Com base em todas as informações atualmente disponíveis, incluindo a avaliação levada a cabo pela AESA e as informações prestadas durante a audição, justifica-se concluir que a *International Joint-Stock Aviation Company «URGA»* resolveu as deficiências de segurança detetadas, estando apta a resolver as deficiências de segurança que possam surgir.

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

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

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

Transportadoras aéreas da Venezuela

(70) Em 6 de março de 2017, a transportadora aérea *AVIOR Airlines*, certificada na Venezuela, apresentou à AESA um pedido de autorização de TCO. A AESA avaliou esse pedido em conformidade com os requisitos do Regulamento (UE) n.º 452/2014 da Comissão.

(71) Ao proceder à avaliação da segurança de TCO da *AVIOR Airlines*, a AESA manifestou a sua preocupação por a *AVIOR Airlines* não ter apresentado provas do cumprimento dos requisitos aplicáveis. A AESA concluiu, por conseguinte, que uma nova avaliação não levaria a conceder uma autorização de TCO à *Avior Airlines* e que a transportadora aérea não cumpria os requisitos aplicáveis do Regulamento (UE) n.º 452/2014 da Comissão. Assim, em 4 de outubro de 2017, a AESA indeferiu o pedido de TCO da *AVIOR Airlines*, por motivos de segurança.

(72) Em 10 de outubro de 2017, a Comissão solicitou informações à autoridade da aviação civil da Venezuela («INAC») sobre as medidas adotadas na sequência do indeferimento do pedido de TCO da *AVIOR Airlines* pela AESA. O ofício constitui o início das consultas com as autoridades responsáveis pela supervisão regulamentar das transportadoras aéreas certificadas na Venezuela, em conformidade com o disposto no artigo 3.º, n.º 2, do Regulamento (CE) n.º 473/2006 da Comissão. Uma vez que os problemas de segurança decorrentes da avaliação de segurança de TCO pela AESA no que respeita à *AVIOR Airlines* não foram resolvidos, foi dada à INAC e à *AVIOR Airlines* a oportunidade de serem ouvidas pela Comissão e pelo Comité da Segurança Aérea, em conformidade com o Regulamento (CE) n.º 2111/2005.

(73) Em 13 de novembro de 2017, a INAC forneceu à Comissão informações sobre as atividades de supervisão em relação às transportadoras aéreas certificadas na Venezuela nos últimos anos, bem como uma descrição da supervisão exercida sobre a transportadora aérea *AVIOR Airlines*.

(74) Na audição de 14 de novembro de 2017, a INAC apresentou à Comissão e ao Comité da Segurança Aérea informações relativas à sua estrutura, funções, competências e recursos, o número de acidentes e incidentes de aviação, a aplicação efetiva das normas internacionais de segurança da aviação, o estatuto ao abrigo do programa de avaliação da segurança da aviação internacional da FAA, bem como o número e o tipo de organizações sob a sua supervisão. Apresentou ainda o seu processo de supervisão e forneceu os resultados das atividades de supervisão da segurança levadas a cabo relativamente à *AVIOR Airlines* nos últimos anos. A INAC informou que tinha aumentado o número de inspeções da *AVIOR Airlines*, uma vez que esta transportadora aérea tinha alargado a sua frota. Isto levou à identificação de um número considerável de deficiências de segurança na *AVIOR Airlines*, nomeadamente em matéria de formação do pessoal, gestão da mudança e sistema de controlo da documentação.

(75) A INAC informou que não tinha conhecimento das constatações atinentes às transportadoras aéreas certificadas na Venezuela formuladas no âmbito das inspeções na plataforma de estacionamento pelos Estados-Membros e manifestou a sua intenção de cooperar com a AESA para garantir um acompanhamento adequado dessas constatações.

(76) As informações fornecidas indicam que a INAC deve continuar a desenvolver a sua capacidade de inspeção relativamente às transportadoras aéreas pelas quais é responsável.

(77) Durante a audição, a *AVIOR Airlines* informou a Comissão e o Comité da Segurança Aérea sobre as medidas corretivas adotadas para resolver os graves problemas identificados pela AESA no âmbito da sua avaliação da autorização de TCO, por exemplo o controlo da aeronavegabilidade e da manutenção, a aplicação e o controlo das diretrizes de aeronavegabilidade e o sistema de gestão da segurança e da qualidade. No entanto, a *AVIOR Airlines* demonstrou claramente não se aperceber nem compreender a gravidade das preocupações de segurança suscitadas pela AESA e detetadas pelos Estados-Membros aquando das inspeções na plataforma de estacionamento. Além disso, as medidas tomadas pela *Avior Airlines* apontam para a ausência de uma análise adequada das causas profundas dos problemas e de um plano de medidas corretivas capaz de evitar a repetição de não conformidades idênticas ou análogas às que motivaram essas preocupações.

(78) As informações disponíveis atualmente, com base na avaliação da autorização de TCO da AESA, nas inspeções na plataforma de estacionamento conduzidas pelos Estados-Membros e nas informações fornecidas pela INAC e pela Avior Airlines, fornecem indícios inequívocos de deficiências de segurança graves na *Avior Airlines*. Estas informações mostram igualmente que a *Avior Airlines* não está apta a resolver essas deficiências de segurança, tal como o demonstra, nomeadamente, o plano de ação corretiva inadequado e insuficiente apresentado em resposta às constatações da AESA e a falta de resposta adequada às constatações feitas durante as inspeções na plataforma de estacionamento realizadas pelos Estados-Membros.

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

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

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

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

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

ADOTOU O PRESENTE REGULAMENTO:

Artigo 1.º

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

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

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

Artigo 2.º

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

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

Feito em Bruxelas, em 30 de novembro de 2017.

Pela Comissão
Em nome do Presidente,
Violeta BULC
Membro da Comissão

ANEXO I

«*ANEXO A*

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

Nome da entidade jurídica da transportadora aérea, conforme consta do COA (e sua designação comercial, se for diferente)	Número do certificado de operador aéreo («COA») ou número da licença de exploração	Código da companhia aérea da OACI com três letras	Estado do operador
AVIOR AIRLINES	ROI-RNR-011	ROI	Venezuela
BLUE WING AIRLINES	SRBWA-01/2002	BWI	Suriname
IRAN ASEMAN AIRLINES	FS-102	IRC	República Islâmica do Irão
IRAQI AIRWAYS	001	IAW	Iraque
MED-VIEW AIRLINE	MVA/AOC/10-12/05	MEV	Nigéria
AIR ZIMBABWE (PVT) LTD	177/04	AZW	Zimbabué
Todas as transportadoras aéreas certificadas pelas autoridades do Afeganistão responsáveis pela supervisão regulamentar, designadamente:			**República Islâmica do Afeganistão**
AFGHAN JET INTERNATIONAL AIRLINES	COA 008	AJA	República Islâmica do Afeganistão
ARIANA AFGHAN AIRLINES	COA 009	AFG	República Islâmica do Afeganistão
EAST HORIZON AIRLINES	COA 1013	EHN	República Islâmica do Afeganistão
KAM AIR	COA 001	KMF	República Islâmica do Afeganistão
SAFI AIRWAYS	COA 181	SFW	República Islâmica do Afeganistão
Todas as transportadoras aéreas certificadas pelas autoridades de Angola responsáveis pela supervisão regulamentar, à exceção da *TAAG Angola Airlines*, que figura no anexo B, designadamente:			**República de Angola**
AEROJET	OA 008-01/11	TEJ	República de Angola
AIR GICANGO	009	Desconhecido	República de Angola
AIR JET	OA 006-01/11-MBC	MBC	República de Angola
AIR NAVE	017	Desconhecido	República de Angola
AIR26	AO 003-01/11-DCD	DCD	República de Angola
ANGOLA AIR SERVICES	006	Desconhecido	República de Angola

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

Nome da entidade jurídica da transportadora aérea, conforme consta do COA (e sua designação comercial, se for diferente)	Número do certificado de operador aéreo («COA») ou número da licença de exploração	Código da companhia aérea da OACI com três letras	Estado do operador
DIEXIM	007	Desconhecido	República de Angola
FLY540	OA 004-01 FLYA	Desconhecido	República de Angola
GIRA GLOBO	008	GGL	República de Angola
HELIANG	010	Desconhecido	República de Angola
HELIMALONGO	OA 005-01/11	Desconhecido	República de Angola
MAVEWA	016	Desconhecido	República de Angola
SONAIR	OA 002-01/10-SOR	SOR	República de Angola
Todas as transportadoras aéreas certificadas pelas autoridades da República do Congo responsáveis pela supervisão regulamentar, designadamente:			**República do Congo**
AERO SERVICE	RAC06-002	RSR	República do Congo
CANADIAN AIRWAYS CONGO	RAC06-012	Desconhecido	República do Congo
EMERAUDE	RAC06-008	Desconhecido	República do Congo
EQUAFLIGHT SERVICES	RAC 06-003	EKA	República do Congo
EQUAJET	RAC06-007	EKJ	República do Congo
EQUATORIAL CONGO AIRLINES S.A.	RAC 06-014	Desconhecido	República do Congo
MISTRAL AVIATION	RAC06-011	Desconhecido	República do Congo
TRANS AIR CONGO	RAC 06-001	TSG	República do Congo
Todas as transportadoras aéreas certificadas pelas autoridades da República Democrática do Congo (RDC) responsáveis pela supervisão regulamentar, designadamente:			**República Democrática do Congo (RDC)**
AIR FAST CONGO	409/CAB/MIN/ TVC/0112/2011	Desconhecido	República Democrática do Congo (RDC)
AIR KASAI	409/CAB/MIN/ TVC/0053/2012	Desconhecido	República Democrática do Congo (RDC)
AIR KATANGA	409/CAB/MIN/ TVC/0056/2012	Desconhecido	República Democrática do Congo (RDC)
AIR TROPIQUES	409/CAB/MIN/ TVC/00625/2011	Desconhecido	República Democrática do Congo (RDC)
BLUE AIRLINES	106/CAB/MIN/ TVC/2012	BUL	República Democrática do Congo (RDC)
BLUE SKY	409/CAB/MIN/ TVC/0028/2012	Desconhecido	República Democrática do Congo (RDC)
BUSY BEE CONGO	409/CAB/MIN/ TVC/0064/2010	Desconhecido	República Democrática do Congo (RDC)

Nome da entidade jurídica da transportadora aérea, conforme consta do COA (e sua designação comercial, se for diferente)	Número do certificado de operador aéreo («COA») ou número da licença de exploração	Código da companhia aérea da OACI com três letras	Estado do operador
COMPAGNIE AFRICAINE D'AVIATION (CAA)	409/CAB/MIN/ TVC/0050/2012	Desconhecido	República Democrática do Congo (RDC)
CONGO AIRWAYS	019/CAB/MIN/ TVC/2015	Desconhecido	República Democrática do Congo (RDC)
DAKOTA SPRL	409/CAB/MIN/ TVC/071/2011	Desconhecido	República Democrática do Congo (RDC)
DOREN AIR CONGO	102/CAB/MIN/ TVC/2012	Desconhecido	República Democrática do Congo (RDC)
GOMAIR	409/CAB/MIN/ TVC/011/2010	Desconhecido	República Democrática do Congo (RDC)
KIN AVIA	409/CAB/MIN/ TVC/0059/2010	Desconhecido	República Democrática do Congo (RDC)
KORONGO AIRLINES	409/CAB/MIN/ TVC/001/2011	KGO	República Democrática do Congo (RDC)
MALU AVIATION	098/CAB/MIN/ TVC/2012	Desconhecido	República Democrática do Congo (RDC)
MANGO AIRLINES	409/CAB/MIN/ TVC/009/2011	Desconhecido	República Democrática do Congo (RDC)
SERVE AIR	004/CAB/MIN/ TVC/2015	Desconhecido	República Democrática do Congo (RDC)
SERVICES AIR	103/CAB/MIN/ TVC/2012	Desconhecido	República Democrática do Congo (RDC)
SWALA AVIATION	409/CAB/MIN/ TVC/0084/2010	Desconhecido	República Democrática do Congo (RDC)
TRANSAIR CARGO SERVICES	409/CAB/MIN/ TVC/073/2011	Desconhecido	República Democrática do Congo (RDC)
WILL AIRLIFT	409/CAB/MIN/ TVC/0247/2011	Desconhecido	República Democrática do Congo (RDC)
Todas as transportadoras aéreas certificadas pelas autoridades de Jibuti responsáveis pela supervisão regulamentar, designadamente:			**Jibuti**
DAALLO AIRLINES	Desconhecido	DAO	Jibuti
Todas as transportadoras aéreas certificadas pelas autoridades da Guiné Equatorial responsáveis pela supervisão regulamentar, designadamente:			**Guiné Equatorial**
CEIBA INTERCONTINENTAL	2011/0001/MTTCT/ DGAC/SOPS	CEL	Guiné Equatorial

Nome da entidade jurídica da transportadora aérea, conforme consta do COA (e sua designação comercial, se for diferente)	Número do certificado de operador aéreo («COA») ou número da licença de exploração	Código da companhia aérea da OACI com três letras	Estado do operador
CRONOS AIRLINES	2011/0004/MTTCT/DGAC/SOPS	Desconhecido	Guiné Equatorial
Todas as transportadoras aéreas certificadas pelas autoridades da Eritreia responsáveis pela supervisão regulamentar, designadamente:			**Eritreia**
ERITREAN AIRLINES	COA N.º 004	ERT	Eritreia
NASAIR ERITREA	COA N.º 005	NAS	Eritreia
Todas as transportadoras aéreas certificadas pelas autoridades da República Gabonesa responsáveis pela supervisão regulamentar, à exceção da *Afrijet* e da *SN2AG*, que figuram no anexo B, designadamente:			**República Gabonesa**
AFRIC AVIATION	010/MTAC/ANAC-G/DSA	EKG	República Gabonesa
AIR TOURIST LEALDADE	007/MTAC/ANAC-G/DSA	LGE	República Gabonesa
NATIONALE REGIONALE TRANSPORT (N.R.T)	008/MTAC/ANAC-G/DSA	NRG	República Gabonesa
SKY GABON	009/MTAC/ANAC-G/DSA	SKG	República Gabonesa
SOLENTA AVIATION GABON	006/MTAC/ANAC-G/DSA	SVG	República Gabonesa
AIR-GABON TROPICAIS	011/MTAC/ANAC-G/DSA	Desconhecido	República Gabonesa
Todas as transportadoras aéreas certificadas pelas autoridades da Indonésia responsáveis pela supervisão regulamentar, com exceção da *Garuda Indonesia*, da *Airfast Indonesia*, da *Ekspres Transportasi Antarbenua*, *Indonesia Air Asia*, *Citilink*, *Lion Air* e *Batik Air*, designadamente:			**República da Indonésia**
AIR BORN INDONESIA	135-055	Desconhecido	República da Indonésia
AIR PACIFIC UTAMA	135-020	Desconhecido	República da Indonésia
ALDA TRANS PAPUA	135-056	Desconhecido	República da Indonésia
ALFA TRANS DIRGANTARA	135-012	Desconhecido	República da Indonésia
AMA	135-054	Desconhecido	República da Indonésia
ANGKASA SUPER SERVICES	135-050	LBZ	República da Indonésia
ASI PUDJIASTUTI	135-028	SQS	República da Indonésia
AVIASTAR MANDIRI	135-029	VIT	República da Indonésia

Nome da entidade jurídica da transportadora aérea, conforme consta do COA (e sua designação comercial, se for diferente)	Número do certificado de operador aéreo («COA») ou número da licença de exploração	Código da companhia aérea da OACI com três letras	Estado do operador
DABI AIR NUSANTARA	135-030	Desconhecido	República da Indonésia
DERAYA AIR TAXI	135-013	DRY	República da Indonésia
DERAZONA AIR SERVICE	135-010	DRZ	República da Indonésia
EASTINDO	135-038	ESD	República da Indonésia
ELANG LINTAS INDONESIA	135-052	Desconhecido	República da Indonésia
ELANG NUSANTARA AIR	135-053	Desconhecido	República da Indonésia
ENGGANG AIR SERVICE	135-045	Desconhecido	República da Indonésia
ERSA EASTERN AVIATION	135-047	Desconhecido	República da Indonésia
GATARI AIR SERVICE	135-018	GHS	República da Indonésia
HEVILIFT AVIATION	135-042	Desconhecido	República da Indonésia
INDONESIA AIR ASIA EXTRA	121-054	Desconhecido	República da Indonésia
INDONESIA AIR TRANSPORT	121-034	IDA	República da Indonésia
INDO STAR AVIATION	135-057	Desconhecido	República da Indonésia
INTAN ANGKASA AIR SERVICE	135-019	Desconhecido	República da Indonésia
JAYAWIJAYA DIRGANTARA	121-044	JWD	República da Indonésia
JOHNLIN AIR TRANSPORT	135-043	JLB	República da Indonésia
KAL STAR AVIATION	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
MARTA BUANA ABADI	135-049	Desconhecido	República da Indonésia
MATTHEW AIR NUSANTARA	135-048	Desconhecido	República da Indonésia
MIMIKA AIR	135-007	Desconhecido	República da Indonésia
MY INDO AIRLINES	121-042	Desconhecido	República da Indonésia
NAM AIR	121-058	Desconhecido	República da Indonésia
NATIONAL UTILITY HELICOPTER	135-011	Desconhecido	República da Indonésia
NUSANTARA AIR CHARTER	121-022	SJK	República da Indonésia
PEGASUS AIR SERVICES	135-036	Desconhecido	República da Indonésia
PELITA AIR SERVICE	121-008	PAS	República da Indonésia
PENERBANGAN ANGKASA SEMESTA	135-026	Desconhecido	República da Indonésia

Nome da entidade jurídica da transportadora aérea, conforme consta do COA (e sua designação comercial, se for diferente)	Número do certificado de operador aéreo («COA») ou número da licença de exploração	Código da companhia aérea da OACI com três letras	Estado do operador
PURA WISATA BARUNA	135-025	Desconhecido	República da Indonésia
RIAU AIRLINES	121-016	RIU	República da Indonésia
SAYAP GARUDA INDAH	135-004	Desconhecido	República da Indonésia
SMAC	135-015	SMC	República da Indonésia
SPIRIT AVIATION SENTOSA	135-058	Desconhecido	República da Indonésia
SRIWIJAYA AIR	121-035	SJY	República da Indonésia
SURYA AIR	135-046	Desconhecido	República da Indonésia
TRANSNUSA AVIATION MANDIRI	121-048	TNU	República da Indonésia
TRANSWISATA PRIMA AVIATION	135-021	TWT	República da Indonésia
TRAVEL EXPRESS AVIATION SERVICE	121-038	XAR	República da Indonésia
TRAVIRA UTAMA	135-009	TVV	República da Indonésia
TRI MG INTRA ASIA AIRLINES	121-018	TMG	República da Indonésia
TRI MG INTRA ASIA AIRLINES	135-037	Desconhecido	República da Indonésia
TRIGANA AIR SERVICE	121-006	TGN	República da Indonésia
UNINDO	135-040	Desconhecido	República da Indonésia
WESTSTAR AVIATION INDONESIA	135-059	Desconhecido	República da Indonésia
WING ABADI AIRLINES	121-012	WON	República da Indonésia
Todas as transportadoras aéreas certificadas pelas autoridades da República Quirguiz responsáveis pela supervisão regulamentar, designadamente:			**República Quirguiz**
AIR BISHKEK (ex-EASTOK AVIA)	15	EAA	República Quirguiz
AIR MANAS	17	MBB	República Quirguiz
AVIA TRAFFIC COMPANY	23	AVJ	República Quirguiz
CENTRAL ASIAN AVIATION SERVICES (CAAS)	13	CBK	República Quirguiz
HELI SKY	47	HAC	República Quirguiz
AIR KYRGYZSTAN	03	LYN	República Quirguiz
MANAS AIRWAYS	42	BAM	República Quirguiz
S GROUP INTERNATIONAL (ex-S GROUP AVIATION)	45	IND	República Quirguiz
SKY BISHKEK	43	BIS	República Quirguiz

Nome da entidade jurídica da transportadora aérea, conforme consta do COA (e sua designação comercial, se for diferente)	Número do certificado de operador aéreo («COA») ou número da licença de exploração	Código da companhia aérea da OACI com três letras	Estado do operador
SKY KG AIRLINES	41	KGK	República Quirguiz
SKY WAY AIR	39	SAB	República Quirguiz
TEZ JET	46	TEZ	República Quirguiz
VALOR AIR	07	VAC	República Quirguiz
Todas as transportadoras aéreas certificadas pelas autoridades da Libéria responsáveis pela supervisão regulamentar			**Libéria**
Todas as transportadoras aéreas certificadas pelas autoridades da Líbia responsáveis pela supervisão regulamentar, designadamente:			**Líbia**
AFRIQIYAH AIRWAYS	007/01	AAW	Líbia
AIR LIBYA	004/01	TLR	Líbia
BURAQ AIR	002/01	BRQ	Líbia
GHADAMES AIR TRANSPORT	012/05	GHT	Líbia
GLOBAL AVIATION AND SERVICES	008/05	GAK	Líbia
LIBYAN AIRLINES	001/01	LAA	Líbia
PETRO AIR	025/08	PEO	Líbia
Todas as transportadoras aéreas certificadas pelas autoridades do Nepal responsáveis pela supervisão regulamentar, designadamente:			**República do Nepal**
AIR DYNASTY HELI. S.	035/2001	Desconhecido	República do Nepal
AIR KASTHAMANDAP	051/2009	Desconhecido	República do Nepal
BUDDHA AIR	014/1996	BHA	República do Nepal
FISHTAIL AIR	017/2001	Desconhecido	República do Nepal
GOMA AIR	064/2010	Desconhecido	República do Nepal
HIMALAYA AIRLINES	084/2015	Desconhecido	República do Nepal
MAKALU AIR	057A/2009	Desconhecido	República do Nepal
MANANG AIR PVT LTD	082/2014	Desconhecido	República do Nepal
MOUNTAIN HELICOPTERS	055/2009	Desconhecido	República do Nepal

Nome da entidade jurídica da transportadora aérea, conforme consta do COA (e sua designação comercial, se for diferente)	Número do certificado de operador aéreo («COA») ou número da licença de exploração	Código da companhia aérea da OACI com três letras	Estado do operador
MUKTINATH AIRLINES	081/2013	Desconhecido	República do Nepal
NEPAL AIRLINES CORPORATION	003/2000	RNA	República do Nepal
SAURYA AIRLINES	083/2014	Desconhecido	República do Nepal
SHREE AIRLINES	030/2002	SHA	República do Nepal
SIMRIK AIR	034/2000	Desconhecido	República do Nepal
SIMRIK AIRLINES	052/2009	RMK	República do Nepal
SITA AIR	033/2000	Desconhecido	República do Nepal
TARA AIR	053/2009	Desconhecido	República do Nepal
YETI AIRLINES DOMESTIC	037/2004	NYT	República do Nepal
Todas as transportadoras aéreas certificadas pelas autoridades de São Tomé e Príncipe responsáveis pela supervisão regulamentar, designadamente:			**São Tomé e Príncipe**
AFRICA'S CONNECTION	10/AOC/2008	ACH	São Tomé e Príncipe
STP AIRWAYS	03/AOC/2006	STP	São Tomé e Príncipe
Todas as transportadoras aéreas certificadas pelas autoridades da Serra Leoa responsáveis pela supervisão regulamentar, designadamente:			**Serra Leoa**
AIR RUM, LTD	Desconhecido	RUM	Serra Leoa
DESTINY AIR SERVICES, LTD	Desconhecido	DTY	Serra Leoa
HEAVYLIFT CARGO	Desconhecido	Desconhecido	Serra Leoa
ORANGE AIR SIERRA LEONE LTD	Desconhecido	ORJ	Serra Leoa
PARAMOUNT AIRLINES, LTD	Desconhecido	PRR	Serra Leoa
SEVEN FOUR EIGHT AIR SERVICES LTD	Desconhecido	SVT	Serra Leoa
TEEBAH AIRWAYS	Desconhecido	Desconhecido	Serra Leoa
Todas as transportadoras aéreas certificadas pelas autoridades do Sudão responsáveis pela supervisão regulamentar, designadamente:			**República do Sudão**
ALFA AIRLINES SD	54	AAJ	República do Sudão

Nome da entidade jurídica da transportadora aérea, conforme consta do COA (e sua designação comercial, se for diferente)	Número do certificado de operador aéreo («COA») ou número da licença de exploração	Código da companhia aérea da OACI com três letras	Estado do operador
BADR AIRLINES	35	BDR	República do Sudão
BLUE BIRD AVIATION	11	BLB	República do Sudão
ELDINDER AVIATION	8	DND	República do Sudão
GREEN FLAG AVIATION	17	Desconhecido	República do Sudão
HELEJETIC AIR	57	HJT	República do Sudão
KATA AIR TRANSPORT	9	KTV	República do Sudão
KUSH AVIATION CO.	60	KUH	República do Sudão
NOVA AIRWAYS	46	NOV	República do Sudão
SUDAN AIRWAYS CO.	1	SUD	República do Sudão
SUN AIR	51	SNR	República do Sudão
TARCO AIR	56	TRQ	República do Sudão»

ANEXO II

«*ANEXO B*

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

Nome da entidade jurídica da transportadora aérea, conforme consta do COA (e sua designação comercial, se for diferente)	Número do certificado de operador aéreo («COA»)	Código da companhia aérea da ICAO com três letras	Estado do operador	Tipo de aeronave objeto de restrições	Matrícula(s) e, quando disponível(is), número(s) de série da construção das aeronaves objeto de restrições	Estado de registo
TAAG ANGOLA AIRLINES	001	DTA	República de Angola	Toda a frota, à exceção de: aeronaves Boeing B737-700, Boeing B777-200, Boeing B777-300 e Boeing B777-300ER.	Toda a frota, à exceção de: aeronaves da frota de Boeing B737-700, conforme referido no COA; das aeronaves da frota de Boeing B777-200, conforme referido no COA; aeronaves da frota de Boeing B777-300, conforme referido no COA, e aeronaves da frota de Boeing B777-300ER, conforme referido no COA.	República de Angola
AIR SERVICE COMORES	06-819/ TA-15/ DGACM	KMD	Comores	Toda a frota, à exceção de: LET 410 UVP	Toda a frota, à exceção de: D6-CAM (851336).	Comores
AFRIJET BUSINESS SERVICE [1]	002/ MTAC/ ANAC-G/ DSA	ABS	República Gabonesa	Toda a frota, à exceção de: 2 aeronaves Falcon 50, 2 aeronaves Falcon 900.	Toda a frota, à exceção de: TR-LGV; TR-LGY; TR-AFJ e TR-AFR.	República Gabonesa
NOUVELLE AIR AFFAIRES GABON (SN2AG)	003/ MTAC/ ANAC-G/ DSA	NVS	República Gabonesa	Toda a frota, à exceção de: 1 aeronave Challenger CL-601, 1 aeronave HS-125-800.	Toda a frota, à exceção de: TR-AAG e ZS-AFG.	República Gabonesa; República da África do Sul
IRAN AIR	FS100	IRA	República Islâmica do Irão	Todas as aeronaves Fokker F100 e Boeing B747	Aeronaves Fokker F100, conforme referido no COA; aeronaves Boeing B747, conforme referido no COA	República Islâmica do Irão
AIR KORYO	GAC-AOC/ KOR-01	KOR	República Popular Democrática da Coreia	Toda a frota, à exceção de: 2 aeronaves de tipo TU-204.	Toda a frota, à exceção de: P-632 e P-633.	República Popular Democrática da Coreia

[1] A Afrijet apenas está autorizada a utilizar as aeronaves especificamente mencionadas para o seu nível atual de operações na União.»

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