Este documento constitui um instrumento de documentação e não vincula as instituições

►**B** **REGULAMENTO (CE) N.º 474/2006 DA COMISSÃO**

de 22 de Março de 2006

que estabelece a lista das transportadoras aéreas comunitárias que são objecto de uma proibição de operação na Comunidade, prevista no Capítulo II do Regulamento (CE) n.º 2111/2005 do Parlamento Europeu e do Conselho

(Texto relevante para efeitos do EEE)

(JO L 84 de 23.3.2006, p. 14)

Alterado por:

		Jornal Oficial		
		n.°	página	data
►**M1**	Regulamento (CE) n.º 910/2006 da Comissão de 20 de Junho de 2006	L 168	16	21.6.2006
►**M2**	Regulamento (CE) n.º 1543/2006 da Comissão de 12 de Outubro de 2006	L 283	27	14.10.2006
►**M3**	Regulamento (CE) n.º 235/2007 da Comissão de 5 de Março de 2007	L 66	3	6.3.2007
►**M4**	Regulamento (CE) n.º 787/2007 da Comissão de 4 de Julho de 2007	L 175	10	5.7.2007
►**M5**	Regulamento (CE) n.º 1043/2007 da Comissão de 11 de Setembro de 2007	L 239	50	12.9.2007
►**M6**	Regulamento (CE) n.º 1400/2007 da Comissão de 28 de Novembro de 2007	L 311	12	29.11.2007

▼B

REGULAMENTO (CE) N.º 474/2006 DA COMISSÃO

de 22 de Março de 2006

que estabelece a lista das transportadoras aéreas comunitárias que são objecto de uma proibição de operação na Comunidade, prevista no Capítulo II do Regulamento (CE) n.º 2111/2005 do Parlamento Europeu e do Conselho

(Texto relevante para efeitos do EEE)

A COMISSÃO DAS COMUNIDADES EUROPEIAS,

Tendo em conta o Tratado que institui a Comunidade 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 objecto 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 Directiva 2004/36/CE ([1]), nomeadamente o seu artigo 3.º,

Considerando o seguinte:

(1) O Capítulo II do Regulamento (CE) n.º 2111/2005 (a seguir designado «o Regulamento de base») define procedimentos para o estabelecimento da lista comunitária de transportadoras aéreas que são objecto de uma proibição de operação na Comunidade, assim como procedimentos que permitem aos Estados-Membros adoptar, em determinadas circunstâncias, medidas de carácter excepcional que impõem proibições de operação nos respectivos territórios.

(2) Em conformidade com o n.º 3 do artigo 3.º do Regulamento de base, os Estados-Membros comunicaram à Comissão a identidade das transportadoras que são objecto de uma proibição de operação nos respectivos territórios, assim como as razões que conduziram à adopção de tais proibições e outras informações eventualmente pertinentes.

(3) A Comissão informou todas as transportadoras aéreas em causa, quer directamente, quer, quando tal não foi possível, através das autoridades responsáveis pela sua fiscalização regulamentar, indicando os factos e as considerações essenciais que estariam na base de uma decisão de lhes impor uma proibição de operação na Comunidade.

(4) Em conformidade com o artigo 7.º do Regulamento de base, a Comissão deu oportunidade às transportadoras aéreas em causa de consultarem os documentos fornecidos pelos Estados-Membros, de apresentarem, por escrito, os seus comentários e de fazerem uma apresentação oral à Comissão no prazo de 10 dias úteis, assim como ao Comité da Segurança Aérea ([2]).

(5) Os critérios comuns para se considerar uma proibição de operação por razões de segurança a nível comunitário estão definidos no Anexo do Regulamento de base.

([1]) JO L 344 de 27.12.2005, p. 15.

([2]) Criado pelo artigo 12.º do Regulamento (CEE) n.° 3922/91 do Conselho, de 16 de Dezembro de 1991, relativo à harmonização de normas técnicas e dos procedimentos administrativos no sector da aviação civil (JO L 373 de 31.12.1991, p. 4).

▼B

Air Bangladesh

(6) Comprovou-se a existência de deficiências de segurança graves na companhia Air Bangladesh no que respeita a certas aeronaves da sua frota. Estas deficiências foram identificadas no decurso de inspecções na plataforma de estacionamento efectuadas pela Alemanha no âmbito do programa SAFA ([1]).

(7) A Air Bangladesh não respondeu adequadamente nem a tempo a um inquérito da autoridade alemã da aviação civil sobre os aspectos de segurança da sua operação, mostrando falta de transparência ou de comunicação, demonstradas pela ausência de resposta à correspondência enviada por este Estado-Membro. Até à data a Alemanha não teve oportunidade de verificar se foram corrigidas as deficiências de segurança.

(8) As autoridades do Bangladesh responsáveis pela fiscalização regulamentar da Air Bangladesh não efectuaram uma fiscalização adequada de uma determinada aeronave utilizada por esta transportadora de acordo com as obrigações que lhes incumbem por força da Convenção de Chicago.

(9) Por conseguinte, com base nos critérios comuns, considera-se que a Air Bangladesh deveria ser sujeita a severas restrições operacionais e incluída no Anexo B.

Air Koryo

(10) Comprovou-se a existência de deficiências de segurança graves na companhia Air Koryo. Tais deficiências foram identificadas pela França e Alemanha no decurso de inspecções efectuadas na plataforma de estacionamento no âmbito do programa SAFA ([2]).

(11) A persistência das deficiências anteriormente comunicadas pela França foi comprovada no decurso de outras inspecções efectuadas a uma aeronave da Air Koryo na plataforma de estacionamento no âmbito do programa SAFA ([3]).

(12) Informações fundamentadas e relacionadas com incidentes graves comunicadas pela França apontam para a existência de deficiências de segurança sistémicas latentes na Air Koryo.

(13) A Air Koryo demonstrou falta de capacidade para corrigir essas deficiências de segurança.

(14) A Air Koryo não respondeu adequadamente nem a tempo a um inquérito da autoridade francesa da aviação civil sobre os aspectos de segurança da sua operação, revelando falta de transparência ou de comunicação, demonstradas pela ausência de resposta a um pedido apresentado por este Estado-Membro.

(15) O plano de medidas correctivas apresentado pela Air Koryo em resposta ao pedido da França não foi adequado nem suficiente para corrigir as graves deficiências de segurança identificadas.

(16) As autoridades da República Popular Democrática da Coreia responsáveis pela fiscalização regulamentar da Air Koryo não efectuaram uma fiscalização adequada desta transportadora de acordo com as obrigações que lhes incumbem por força da Convenção de Chicago.

(17) Por conseguinte, com base nos critérios comuns, considera-se que a Air Koryo não cumpre as normas de segurança relevantes.

([1]) LBA-D-2005-0003
LBA-D-2005-0004
LBA-D-2005-0004

([2]) DGAC/F 2000-210
Não existe referência para a outra inspecção SAFA efectuada pela Alemanha.

([3]) DGAC/F-2000-895

▼B

Ariana Afghan Airlines

(18) Comprovou-se a existência de deficiências de segurança graves em algumas aeronaves operadas pela companhia Ariana Afghan Airlines. Tais deficiências foram identificadas pela Alemanha no decurso de inspecções efectuadas na plataforma de estacionamento no âmbito do programa SAFA ([1]).

(19) A Ariana Afghan Airlines demonstrou falta de capacidade para corrigir estas deficiências de segurança.

(20) A Ariana Afghan Airlines não respondeu adequadamente nem a tempo a um inquérito da autoridade alemã da aviação civil sobre os aspectos de segurança da sua operação, revelando falta de comunicação, como demonstrado pela ausência de resposta à correspondência enviada por este Estado-Membro.

(21) As autoridades competentes do Afeganistão nas quais a aeronave utilizada pela Ariana Afghan Airlines se encontra registada não efectuaram uma fiscalização adequada da aeronave utilizada pela transportadora de acordo com as obrigações que lhes incumbem por força da Convenção de Chicago.

(22) Por conseguinte, com base nos critérios comuns, considera-se que a Ariana Afghan não cumpre as normas de segurança relevantes para todas as aeronaves que explora, com excepção da A310 com o número de registo F-GYYY, que está registada em França e sujeita à fiscalização das autoridades francesas.

BGB Air

(23) Comprovou-se a existência de deficiências graves de segurança na companhia BGB Air. Tais deficiências foram identificadas pela Itália no decurso de inspecções efectuadas na plataforma de estacionamento no âmbito do programa SAFA ([2]).

(24) A BGB Air demonstrou falta de capacidade ou de vontade para corrigir as deficiências de segurança detectadas, como prova uma auto-avaliação apresentada por referência às normas da ICAO com base na *Foreign Operator Check List* fornecida pela Itália, auto-avaliação que provou estar em contradição com as constatações das inspecções SAFA posteriores.

(25) A BGB Air não respondeu adequadamente a um inquérito da autoridade da aviação civil italiana sobre os aspectos de segurança da sua operação, revelando falta de transparência ou de comunicação, como demonstrado pela ausência de resposta à correspondência enviada por este Estado-Membro.

(26) Não há provas de que a BGB Air tenha aplicado, em resposta ao pedido da Itália, um plano adequado de medidas destinadas a corrigir as graves deficiências de segurança detectadas.

(27) As autoridades do Cazaquistão responsáveis pela fiscalização regulamentar da BGB Air não cooperaram plenamente com a autoridade italiana da aviação civil quando esta manifestou preocupação quanto à segurança de operação da BGB Air, certificada naquele país, como demonstra a ausência de resposta à correspondência enviada por este Estado-Membro.

(28) Por conseguinte, com base nos critérios comuns, considera-se que a BGB Air não cumpre as normas de segurança relevantes.

([1]) LBA-D-2004-269
LBA-D-2004-341
LBA-D-2004-374
LBA-D-2004-597

([2]) ENAC-IT-2005-237

▼B

Buraq Air

(29) Comprovou-se a existência de deficiências graves de segurança na companhia Buraq Air no que respeita às suas operações de carga. Tais deficiências foram identificadas pela Suécia e pelos Países Baixos no decurso de inspecções efectuadas na plataforma de estacionamento no âmbito do programa SAFA ([1]).

(30) A Buraq Air não respondeu adequadamente nem a tempo a um inquérito da autoridade alemã da aviação civil sobre os aspectos de segurança das suas operações de carga, revelando falta de transparência ou de comunicação, como demonstra a ausência de resposta à correspondência enviada pelo Estado-Membro.

(31) As autoridades líbias responsáveis pela fiscalização regulamentar da Buraq Air não efectuaram uma fiscalização adequada das operações de carga desta transportadora de acordo com as obrigações que lhes incumbem por força da Convenção de Chicago.

(32) Por conseguinte, com base nos critérios comuns, considera-se que a Buraq Air deveria ser sujeita a severas restrições operacionais e incluída no Anexo B.

Air Service Comores

(33) Comprovou-se a existência de deficiências de segurança graves na companhia Air Service Comores. Tais deficiências foram identificadas por um Estado-Membro, a França, no decurso de uma inspecção efectuada na plataforma de estacionamento no âmbito do programa SAFA ([2]).

(34) Não há provas de que a Comores Air Service tenha aplicado, em resposta ao pedido da França, um plano adequado de medidas destinadas a corrigir as graves deficiências de segurança identificadas.

(35) As autoridades responsáveis pela fiscalização regulamentar da Air Service Comores mostraram falta de capacidade para corrigir as deficiências de segurança detectadas.

(36) As autoridades das Comores responsáveis pela fiscalização regulamentar não cooperaram plenamente e no devido momento com a autoridade francesa da aviação civil quando esta lhes transmitiu as suas reservas quanto à segurança de operação de uma companhia licenciada ou certificada nesse Estado.

(37) Por conseguinte, com base nos critérios comuns, considera-se que a Air Service Comores não cumpre as normas de segurança relevantes.

GST Aero Air Company

(38) Comprovou-se a existência de deficiências de segurança graves na GST Aero Air Company. Tais deficiências foram identificadas pela Itália no decurso de inspecções efectuadas na plataforma de estacionamento no âmbito do programa SAFA ([3]).

(39) A GST Aero Air Company demonstrou falta de capacidade ou de vontade para corrigir as deficiências de segurança.

(40) A GST Aero Air Company não respondeu adequadamente nem a tempo a um inquérito da autoridade italiana da aviação civil sobre os aspectos de segurança da sua operação, revelando falta de

([1]) CAA-N-2004-35
LFV-S-2004-2004-52
FOCA-2005-3
CAA-NL-2005-47
([2]) DGAC/F-2005-1222
([3]) ENAC-IT-2005-170
ENAC-IT-2005-370

▼B

transparência ou de comunicação, demonstradas pela ausência de resposta à correspondência enviada por este Estado-Membro.

(41) Não há provas de que a GST Aero Air Company tenha aplicado, em resposta ao pedido da Itália, um plano adequado de medidas destinadas a corrigir as graves deficiências de segurança identificadas.

(42) As autoridades do Cazaquistão responsáveis pela fiscalização regulamentar da GST Aero Air Company não cooperaram plenamente com a autoridade italiana da aviação civil quando esta lhes transmitiu as suas reservas quanto à segurança de operação de uma companhia licenciada ou certificada nesse Estado, como demonstrado pela ausência de resposta à correspondência enviada pela Itália.

(43) Por conseguinte, com base nos critérios comuns, considera-se que a GST Aero Air Company não cumpre as normas de segurança relevantes.

Phoenix Aviation

(44) As autoridades responsáveis pela fiscalização regulamentar do Quirguizistão mostraram capacidade insuficiente para aplicar e fazer cumprir as normas de segurança relevantes no que respeita à Phoenix Aviation. Embora o certificado de operador aéreo da Phoenix Aviation tenha sido emitido pelo Quirguizistão, existem provas de que a companhia tem o seu principal centro de actividades nos Emiratos Árabes Unidos, contrariamente ao exigido pelo Anexo 6 da Convenção de Chicago. O *National Transportation Safety Board's Factual Report* ([1]) dos EUA sobre um acidente com o voo 904 da Kam Air, que era operado pela Phoenix Aviation, afirma que a Phoenix Aviation tem sede nos Emiratos Árabes Unidos.

(45) Por conseguinte, com base nos critérios comuns, considera-se que a Phoenix Aviation não cumpre as normas de segurança relevantes.

Phuket Airlines

(46) Comprovou-se a existência de deficiências de segurança graves na companhia Phuket Airlines. Tais deficiências foram identificadas por dois Estados-Membros, o Reino Unido e os Países Baixos, no decurso de inspecções efectuadas na plataforma de estacionamento no âmbito do programa SAFA ([2]).

(47) A Phuket Airlines demonstrou falta de capacidade para corrigir a tempo e de forma adequada as deficiências de segurança identificadas.

(48) As autoridades da Tailândia responsáveis pela fiscalização regulamentar não cooperaram plenamente com as autoridades da aviação civil dos Países Baixos quando estas lhes transmitiram as suas reservas quanto à segurança de operação da Phuket Airlines, certificada na Tailândia, como demonstrado pela ausência de respostas pertinentes à correspondência enviada por aquele Estado-Membro.

([1]) Factual Aviation Report, USA-National Transportation Safety Board, 2.3.2005, (NTSB ID: DCA05RA033).

([2]) CAA-UK-2005-40
CAA-UK-2005-41
CAA-UK-2005-42
CAA-UK-2005-46
CAA-UK-2005-47
CAA-UK-2005-48
CAA-NL-2005-49
CAA-NL-2005-51
CAA-NL-2005-54
CAA-NL-2005-55
CAA-NL-2005-56

▼B

(49) Por conseguinte, com base nos critérios comuns, considera-se que a Phuket Airlines não cumpre as normas de segurança relevantes.

Reem Air

(50) Comprovou-se a existência de deficiências graves de segurança na companhia Reem Air. Tais deficiências foram inicialmente identificadas pelos Países Baixos no decurso de inspecções efectuadas na plataforma de estacionamento no âmbito do programa SAFA ([1]).

(51) A persistência da incapacidade da Reem Air para corrigir as deficiências foi confirmada pelos Países Baixos em inspecções posteriores efectuadas na plataforma de estacionamento no âmbito do programa SAFA ([2]).

(52) A Reem Air demonstrou falta de capacidade ou de vontade para corrigir as deficiências detectadas.

(53) A Reem Air não respondeu adequadamente nem a tempo a um inquérito da autoridade da aviação civil dos Países Baixos sobre os aspectos de segurança da sua operação, revelando falta de transparência ou de comunicação, demonstradas pela ausência de resposta à correspondência enviada pelo Estado-Membro.

(54) Não há provas de que a Reem Air tenha apresentado, em resposta ao pedido dos Países Baixos, um plano adequado de medidas destinadas a corrigir as graves deficiências de segurança identificadas.

(55) As autoridades do Quirguizistão responsáveis pela fiscalização regulamentar da Reem Air não efectuaram uma fiscalização adequada desta transportadora de acordo com as obrigações que lhes incumbem por força da Convenção de Chicago, como demonstrado pela persistência de deficiências graves de segurança. Além disso, as informações prestadas à Comissão pela Reem Air na audiência concedida a esta companhia revelam que, embora o certificado de operador aéreo da Reem Air tenha sido emitido pelo Quirguizistão, esta companhia tem o seu principal centro de actividades nos Emiratos Árabes Unidos, contrariamente ao exigido pelo Anexo 6 da Convenção de Chicago.

(56) Por conseguinte, com base nos critérios comuns, considera-se que a Reem Air não cumpre as normas de segurança relevantes.

Silverback Cargo Freighters

(57) Comprovou-se a existência de deficiências de segurança graves na companhia Silverback Cargo Freighters. Tais deficiências foram identificadas pela Bélgica no decurso de uma inspecção efectuada na plataforma de estacionamento no âmbito do programa SAFA ([3]).

(58) A Silverback Cargo Freighters, que assegura igualmente a manutenção (controlos A&B) das suas próprias aeronaves, não respondeu adequadamente a um inquérito da autoridade da aviação civil belga sobre os aspectos de segurança da sua operação, mostrando falta de transparência ou de comunicação, demonstradas pela

([1]) CAA-NL-2005-119
CAA-NL-2005-122
CAA-NL-2005-128
CAA-NL-2005-171
CAA-NL-2005-176
CAA-NL-2005-177
CAA-NL-2005-191
CAA-NL-2005-195
CAA-NL-2005-196

([2]) CAA-NL-2005-230
CAA-NL-2005-234
CAA-NL-2005-235

([3]) BCAA-2005-36

▼B

ausência de resposta pertinente aos pedidos formulados por este Estado-Membro.

(59) Por conseguinte, com base nos critérios comuns, considera-se que a Silverback Cargo Freighters não cumpre as normas de segurança relevantes.

Transportadoras aéreas da República Democrática do Congo

(60) Apesar dos seus esforços, as autoridades responsáveis pela aviação civil da República Democrática do Congo (RDC) encontram dificuldades persistentes em aplicar e fazer cumprir as normas de segurança relevantes, como demonstrado pelo relatório sucinto da auditoria ICAO-USOAP da Direcção da Aviação Civil da República Democrática do Congo (Kinshasa, 11-18 de Junho de 2001). Em especial, não existe actualmente nenhum sistema de certificação dos operadores aéreos.

(61) Consequentemente, as autoridades da RDC responsáveis pela fiscalização regulamentar revelaram falta de capacidade para efectuar uma adequada fiscalização da segurança.

(62) É imposta à Central Air Express uma proibição de operação devido a deficiências comprovadas no que respeita às normas de segurança internacionais e à sua falta de cooperação com um Estado-Membro.

(63) A Bélgica ([1]) e a Hewa Bora Airways (HBA) forneceram informações que mostram que, no caso da HBA, as deficiências observadas no passado pelas autoridades belgas foram corrigidas de forma significativa no que respeita a determinadas aeronaves. A Bélgica informou também a Comissão da sua intenção de efectuar inspecções sistemáticas da HBA na plataforma de estacionamento. Neste contexto, considera-se que esta transportadora aérea deveria ser autorizada a prosseguir as suas actuais operações.

(64) Por conseguinte, com base nos critérios comuns, considera-se que todas as transportadoras aéreas certificadas na República Democrática do Congo (RDC) deveriam ser incluídas no Anexo A, com excepção da Hewa Bora Airways (HBA) que deveria ser incluída no Anexo B.

Transportadoras aéreas da Guiné Equatorial

(65) As autoridades da Guiné Equatorial responsáveis pela fiscalização regulamentar não cooperaram plenamente com a autoridade da aviação civil do Reino Unido quando esta lhes transmitiu as suas reservas quanto à segurança de operação das transportadoras licenciadas ou certificadas naquele país. O Reino Unido escreveu ao Director-Geral da Aviação Civil da Guiné Equatorial em 27 de Março de 2002 ([2]) pedindo esclarecimentos sobre os seguintes pontos:

— o aumento significativo do número de aeronaves registadas na Guiné Equatorial e a eventualidade de o *Aircraft Registration Bureau* (ARB) ou um organismo similar estar a gerir o registo;

— o facto de algumas operadoras detentoras de um certificado de operador aéreo (AOC) emitido pela Guiné Equatorial não terem o principal local de actividade na Guiné Equatorial.

A carta também avisava o Director-Geral da Aviação Civil que o Reino Unido não poderia permitir a continuação das operações comerciais para o seu território por companhias aéreas da Guiné

([1]) Inspecção SAFA efectuada na plataforma de estacionamento pelas autoridades belgas em 11 de Março de 2006 em Bruxelas.

([2]) Correspondência entre o Ministério dos Transportes do Reino Unido e a Direcção da Aviação Civil da Guiné Equatorial sobre o registo de aeronaves da Guiné Equatorial (27 de Março de 2002).

▼B

Equatorial até que as autoridades britânicas dispusessem de elementos que lhes garantissem que estas companhias estavam a ser devidamente fiscalizadas. A Guiné Equatorial não respondeu a esta carta.

(66) As autoridades da Guiné Equatorial responsáveis pela fiscalização regulamentar revelaram capacidade insuficiente para aplicar e fazer cumprir as normas de segurança relevantes, como demonstrado, nomeadamente, pelas auditorias e planos de medidas correctivas a elas associados estabelecidos no âmbito do programa *Universal Safety Oversight Audit Programme* (programa universal de avaliação da fiscalização da segurança) da ICAO. Esta auditoria USOAP da Guiné Equatorial realizou-se em Maio de 2001 e, segundo o respectivo relatório ([1]) a Direcção-Geral da Aviação Civil da Guiné Equatorial não tinha, à data da auditoria, capacidade para efectuar uma fiscalização adequada das companhias aéreas sob a sua responsabilidade nem para garantir que operariam de acordo com as normas da ICAO. Eis algumas das conclusões da auditoria:

— inexistência de uma organização capaz de exercer actividades de fiscalização da segurança, nomeadamente falta de pessoal especializado nos domínios do licenciamento, das operações das aeronaves ou da aeronavegabilidade;

— incapacidade para identificar o número de aeronaves inscritas no registo ou o número de certificados de aeronavegabilidade válidos emitidos;

— inexistência de um sistema estruturado para a certificação e a supervisão dos operadores aéreos;

— não adopção de regulamentação sobre operações aeronáuticas;

— não vigilância dos operadores autorizados;

— não implementação de um sistema que cumpra os deveres básicos de uma agência de inspecção da aeronavegabilidade.

Além disso, a Direcção-Geral da Aviação Civil da Guiné Equatorial não apresentou à ICAO, até à data, um plano de medidas de resposta às conclusões da auditoria ([2]), pelo que não se efectuou uma vistoria pós-auditoria.

(67) As autoridades da Guiné Equatorial responsáveis pela fiscalização regulamentar mostraram capacidade insuficiente para aplicar e fazer cumprir as normas de segurança pertinentes de acordo com as obrigações que lhes incumbem por força da Convenção de Chicago. Com efeito, algumas companhias detentoras de um certificado de operador aéreo (AOC) emitido pela Guiné Equatorial não tinham o seu principal local de actividade na Guiné Equatorial, contrariamente ao exigido pelo Anexo 6 da Convenção de Chicago ([3]).

(68) As autoridades da Guiné Equatorial responsáveis pela fiscalização regulamentar mostraram falta de capacidade para efectuar uma adequada fiscalização da segurança das seguintes transportadoras aéreas: Air Consul SA, Avirex Guinée Equatoriale, COAGE — Compania Aerea de Guinea Equatorial, Ecuato Guineana de Aviación, Ecuatorial Cargo, GEASA — Guinea Ecuatorial Airlines SA, GETRA — Guinea Ecuatorial de Transportes Aéreos, Jetline Inc., King Transavia Cargo, Prompt Air GE SA, UTAGE — Unión de Transporte Aéreo de Guinea Ecuatorial.

([1]) Relatório sucinto da auditoria ICAO-USOAP da Direcção da Aviação Civil da Guiné Equatorial (Malabo, 14-18 de Maio de 2001).
([2]) Documento de trabalho do Conselho ICAO C-WP/12471.
([3]) Correspondência entre o Ministério dos Transportes do Reino Unido e a CEAC sobre a questão da documentação das aeronaves por companhias não aprovadas (6 de Agosto de 2003).

▼B

(69) Por conseguinte, com base nos critérios comuns, considera-se que todas as transportadoras aéreas certificadas na Guiné Equatorial devem ser sujeitas a uma proibição de operação e incluídas no Anexo A.

Transportadoras aéreas da Libéria

(70) Comprovou-se a existência de deficiências graves de segurança na companhia International Air Services, certificada na Libéria. Tais deficiências foram identificadas pela França no decurso de inspecções efectuadas na plataforma de estacionamento no âmbito do programa SAFA ([1]).

(71) As autoridades da Libéria responsáveis pela fiscalização regulamentar não cooperaram plenamente com a autoridade da aviação civil do Reino Unido depois de terem sido informadas das graves deficiências de segurança identificadas no decurso da inspecção de uma aeronave registada na Libéria, efectuada na plataforma de estacionamento pela autoridade da aviação civil do Reino Unido em 5 de Março de 1996 ([2]). As reservas em relação à segurança das operações das transportadoras licenciadas ou certificadas na Libéria acentuaram-se rapidamente quando, em 12 de Março de 1996, a DCA da Libéria foi avisada pela DCAA do Reino Unido de que todos os pedidos de licenças de aeronaves registadas na Libéria para operarem serviços comerciais para aquele país seriam recusados até as autoridades liberianas demonstrarem a existência de um sistema regulamentar eficaz que garanta a aeronavegabilidade das aeronaves inscritas no registo da Libéria. As autoridades liberianas não deram qualquer resposta. As autoridades da Libéria também não cooperaram plenamente com a autoridade da aviação civil francesa, não dando qualquer resposta quando a França lhes transmitiu as suas reservas quanto à segurança de operação de uma transportadora licenciada ou certificada na Libéria.

(72) As autoridades da Libéria responsáveis pela fiscalização regulamentar mostraram capacidade insuficiente para aplicar e fazer cumprir as normas de segurança relevantes. O próprio Governo da Libéria admitiu em 1996 ([3]) ser incapaz de assegurar o controlo regulamentar sobre as aeronaves registadas na Libéria devido ao conflito civil existente. Apesar do Acordo Geral de Paz assinado em 2003 e de as Nações Unidas e o Governo de Transição Nacional da Libéria estarem a pôr em prática lentamente medidas destinadas a aumentar a segurança, é pouco provável que a capacidade do Governo para regular o seu registo tenha melhorado desde 1996. A ICAO ainda não efectuou uma auditoria USOAP à Libéria devido à situação de insegurança.

(73) As autoridades responsáveis pela fiscalização regulamentar mostraram falta de capacidade para efectuar uma fiscalização adequada da segurança das seguintes transportadoras aéreas: International Air Services Inc., Satgur Air Transport Corp., Weasua Air Transport Co. Ltd.

(74) Por conseguinte, com base nos critérios comuns, considera-se que todas as transportadoras aéreas certificadas na Libéria deveriam ser sujeitas a uma proibição de operação e incluídas no Anexo A.

Transportadoras aéreas da Serra Leoa

(75) Comprovou-se a existência de deficiências graves de segurança na Air Universal Ltd. Tais deficiências foram identificadas pela

([1]) DGAC/F-2004 n.os 315, 316

([2]) UK-CAA Regulation Group — Aircraft Survey Report, 5 March 1996 (Office code: 223).

([3]) Correspondência entre o Ministério dos Transportes da Libéria e a DGCA do Reino Unido sobre a incapacidade, devido ao conflito liberiano, para manter o controlo regulamentar sobre as aeronaves registadas na Libéria, 28 de Agosto de 1996.

▼B

Suécia no decurso de inspecções efectuadas na plataforma de estacionamento no âmbito do programa SAFA ([1]).

(76) As autoridades da Serra Leoa responsáveis pela fiscalização regulamentar não cooperaram plenamente com a autoridade da aviação civil da Suécia quando esta lhes transmitiu as suas reservas quanto à segurança de operação da Air Universal Ltd., companhia certificada na Serra Leoa, como demonstra a ausência de resposta à correspondência enviada por este Estado-Membro.

(77) A licença de operação ou autorização técnica de qualquer transportadora sujeita à fiscalização da Serra Leoa já fora anteriormente recusada ou revogada pelo Reino Unido.

(78) Embora o certificado de operador aéreo da Air Universal Ltd. tenha sido emitido pela Serra Leoa, existem provas de que a companhia aérea tem actualmente o seu principal local de actividade na Jordânia, contrariamente ao exigido pelo Anexo 6 da Convenção de Chicago.

(79) As autoridades da Serra Leoa responsáveis pela fiscalização regulamentar da Air Universal Ltd. não efectuaram uma fiscalização adequada desta transportadora de acordo com as obrigações que lhes incumbem por força da Convenção de Chicago.

(80) Por conseguinte, com base nos critérios comuns, considera-se que a Air Universal Ltd. não cumpre as normas de segurança relevantes.

(81) Comprovou-se a existência de deficiências de segurança graves em transportadoras aéreas certificadas na Serra Leoa. Tais deficiências foram identificadas por três Estados-Membros, o Reino Unido, Malta e Suécia, no decurso de inspecções efectuadas na plataforma de estacionamento no âmbito do programa SAFA ([2]).

(82) As autoridades da Serra Leoa responsáveis pela fiscalização regulamentar não cooperaram plenamente com as autoridades responsáveis pela aviação civil da Suécia e de Malta quando estas lhes transmitiram as suas reservas quanto à segurança de operação da Air Universal Ltd., companhia certificada na Serra Leoa, como demonstra a ausência de resposta à correspondência enviada por estes Estados-Membros.

(83) As autoridades da Serra Leoa responsáveis pela fiscalização regulamentar mostraram capacidade insuficiente para aplicar e fazer cumprir as normas de segurança relevantes de acordo com as obrigações que lhes incumbem por força da Convenção de Chicago. A Serra Leoa não dispõe de um sistema adequado de controlo dos seus operadores ou aeronaves, nem tem capacidade técnica ou recursos para realizar tal tarefa. Alguns detentores de certificado de operador aéreo (AOC) emitido pela Serra Leoa não têm o seu principal local de actividade na Serra Leoa, contrariamente ao exigido pelo Anexo 6 da Convenção de Chicago.

(84) A autoridade da aviação civil da Serra Leoa contratou uma companhia privada, a International Aviation Surveyors (IAS), para exercer certas actividades de fiscalização em seu nome. No entanto, as disposições acordadas entre as duas partes num Memorando de Entendimento ([3]) não prevêem um sistema de fiscaliza-

([1]) LFV-S-04-0037

([2]) CAA-UK-2003-103
CAA-UK-2003-111
CAA-UK-2003-136
CAA-UK-2003-198
CAA-MA-2003-4
LFV-S-2004-37

([3]) Memorando de Entendimento entre a Direcção da Aviação Civil da Serra Leoa e a empresa International Aviation Surveyors sobre a inspecção, vigilância e prestação de serviços de regulamentação a operadores aéreos extra-regionais (IAS/SL DCA MoA 201101).

▼B

ção adequado para as aeronaves inscritas no registo da Serra Leoa. Nomeadamente:

— As aeronaves/companhias aéreas abrangidas pelo Memorando de Entendimento não têm a sua base na Serra Leoa e o pessoal da IAS não tem a sua base nem na Serra Leoa nem no país de base das companhias aéreas;

— A IAS parece não dispor de poderes de execução;

— A IAS assumiu a responsabilidade pelas inspecções de rotina às companhias aéreas abrangidas, mas o nível da actividade de inspecção não foi especificado;

— O Memorando de Entendimento deu à IAS uma relação contratual com as companhias aéreas abrangidas;

— O Memorando de Entendimento parece não ter contemplado devidamente a supervisão das operações de voo.

(85) As autoridades responsáveis pela fiscalização regulamentar mostraram falta de capacidade para efectuar a fiscalização adequada da segurança das seguintes transportadoras aéreas: Aerolift Co. Ltd, Afrik Air Links, Air Leone Ltd, Air Rum Ltd, Air Salone, Ltd, Air Universal Ltd, Destiny Air Services Ltd, First Line Air (SL) Ltd, Heavylift Cargo, Paramount Airlines Ltd, Star Air Ltd, Teebah Airways, West Coast Airways Ltd.

(86) Por conseguinte, com base nos critérios comuns, considera-se que todas as transportadoras aéreas certificadas na Serra Leoa deveriam ser sujeitas a uma proibição de operação e incluídas no Anexo A.

Transportadoras aéreas da Suazilândia

(87) Comprovou-se a existência de deficiências de segurança graves na Jet Africa — uma transportadora aérea certificada na Suazilândia. Tais deficiências foram identificadas pelos Países Baixos no decurso de uma inspecção efectuada na plataforma de estacionamento no âmbito do programa SAFA ([1]).

(88) A Jet Africa não respondeu adequadamente a tempo a um inquérito da autoridade da aviação civil dos Países Baixos sobre os aspectos de segurança da sua operação, mostrando falta de transparência ou de comunicação, demonstradas pela ausência de resposta à correspondência enviada por este Estado-Membro.

(89) Não há provas de que a Jet Africa tenha apresentado, em resposta ao pedido dos Países Baixos, um plano de medidas destinadas a corrigir as graves deficiências de segurança identificadas.

(90) As autoridades da Suazilândia responsáveis pela fiscalização regulamentar mostraram capacidade insuficiente para aplicar e fazer cumprir as normas de segurança relevantes, como demonstra, nomeadamente, a auditoria USOAP, realizada em Março de 1999. Segundo as conclusões do relatório da auditoria ([2]) à data da sua realização a Suazilândia não tinha capacidade para exercer satisfatoriamente as suas responsabilidades de fiscalização da segurança no que respeita às suas companhias aéreas e ao registo das aeronaves. Foi também assinalado não ser possível determinar o número exacto de aeronaves inscritas no registo, dadas as más condições de manutenção do mesmo. A equipa de auditores também não conseguiu determinar o número concreto de licenças do pessoal emitidas pela DCA ainda válidas, uma vez que não se mantinham registos. Não teve lugar uma missão pós-auditoria USOAP, porque a Suazilândia não forneceu à ICAO informações sobre os progressos realizados na aplicação do plano de medidas

([1]) CAA/NL-2004-98

([2]) Relatório sucinto da auditoria ICAO-USOAP da Direcção da Aviação Civil da Suazilândia, (Mbabane, 9-12 de Março de 1999).

▼B

destinadas a corrigir as deficiências mencionadas nas conclusões da auditoria.

(91) As autoridades responsáveis pela fiscalização regulamentar mostraram falta de capacidade para efectuar uma fiscalização adequada da segurança das seguintes transportadoras aéreas: Aero Africa (Pty) Ltd, African International Airways (Pty) Ltd, Airlink Suazilândia Ltd, Northeast Airlines (Pty) Ltd, Scan Air Charter Ltd, Swazi Express Airways, Jet Africa.

(92) Por conseguinte, com base nos critérios comuns, considera-se que todas as transportadoras aéreas certificadas na Suazilândia deveriam ser sujeitas a uma proibição de operação e incluídas no Anexo A.

Considerações de ordem geral sobre as transportadoras incluídas na lista

(93) Dado que tal não representaria risco para a segurança, todas as transportadoras aéreas acima mencionadas podem ser autorizadas a exercer direitos tráfego se utilizarem aeronaves fretadas com tripulação de uma transportadora aérea que não seja objecto de proibição de operação, desde que sejam respeitadas as normas de segurança relevantes.

(94) A lista comunitária deve ser actualizada regularmente e assim que tal seja exigido, a fim de ter em conta a evolução das condições de segurança das transportadoras aéreas em causa e com base em novas provas da adopção de medidas correctivas.

Transportadoras aéreas não incluídas na lista

(95) À luz das provas fornecidas pela Tuninter e pelas autoridades da Tunísia responsáveis pela sua fiscalização regulamentar, e tendo em conta a confirmação pela Itália, considera-se que existem provas fundamentadas de terem sido corrigidas por esta transportadora as deficiências de segurança observadas no decurso de duas inspecções no local efectuadas pelas autoridades italianas.

(96) Com base nas informações fornecidas pela Alemanha, considera-se que já não existem provas fundamentadas da falta de capacidade ou de vontade das autoridades do Tajiquistão responsáveis pela fiscalização regulamentar das transportadoras aéreas certificadas nesse Estado.

(97) Com base nas informações fornecidas pela Bélgica, segundo as quais as deficiências que levaram a impor uma proibição nacional à I.C.T.T.P.W. e à South Airlines foram totalmente corrigidas, considera-se que já não existem provas fundamentadas de deficiências de segurança graves e persistentes nestas transportadoras aéreas.

(98) Com base nas informações fornecidas pela Alemanha de que a aeronave específica que conduziu à imposição de uma restrição operacional à Atlant Soyuz já não faz parte da sua frota, considera-se que já não existem provas fundamentadas de deficiências de segurança graves e persistentes nesta transportadora aérea.

(99) Com base nas informações actualmente disponíveis, considera-se que não existem provas fundamentadas de deficiências de segurança graves e não corrigidas na Air Mauritanie. No entanto, é necessário que a capacidade das autoridades da Mauritânia responsáveis pela fiscalização regulamentar desta transportadora aérea continue a ser avaliada. Para tal, deve ser efectuada, no prazo de 2 meses, pela Comissão, assistida pelas autoridades de quaisquer Estados-Membros interessados, uma avaliação das autoridades da Mauritânia responsáveis pela fiscalização regulamentar desta transportadora aérea e das empresas sob a sua responsabilidade.

▼B

(100) As medidas previstas no presente regulamento estão conformes com o parecer do Comité da Segurança Aérea,

ADOPTOU O PRESENTE REGULAMENTO:

Artigo 1.º

Objecto

O presente regulamento estabelece a lista comunitária de transportadoras aéreas que são objecto de uma proibição de operação na Comunidade, prevista no Capítulo II do Regulamento de base.

Artigo 2.º

Proibições de operação

1. São proibidas na Comunidade todas as operações das transportadoras aéreas mencionadas no Anexo A.

2. São impostas na Comunidade restrições operacionais às transportadoras aéreas mencionadas no Anexo B. As restrições operacionais consistem na proibição de utilização de uma aeronave específica ou de tipos específicos de aeronaves mencionados no Anexo B.

Artigo 3.º

Execução

Os Estados-Membros informarão a Comissão das medidas tomadas em conformidade com o n.º 1 do artigo 3.º do Regulamento de base para fazerem cumprir, no seu território, as proibições de operação constantes da lista comunitária no que respeita às transportadoras aéreas que são objecto dessas proibições.

Artigo 4.º

Entrada em vigor

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 directamente aplicável em todos os Estados-Membros.

▼M6

ANEXO A

LISTA DE TRANSPORTADORAS AÉREAS CUJA TOTALIDADE DAS OPERAÇÕES É OBJECTO DE PROIBIÇÃO NA COMUNIDADE ([1])

Nome da pessoa 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
AIR KORYO	Desconhecido	KOR	República Popular Democrática da Coreia (RPDC)
AIR WEST CO. LTD	004/A	AWZ	Sudão
ARIANA AFGHAN AIRLINES	009	AFG	Afeganistão
MAHAN AIR	FS 105	IRM	República Islâmica do Irão
SILVERBACK CARGO FREIGHTERS	Desconhecido	VRB	Ruanda
TAAG ANGOLA AIRLINES	001	DTA	Angola
UKRAINIAN MEDITERRANEAN AIRLINES	164	UKM	Ucrânia
VOLARE AVIATION ENTREPRISE	143	VRE	Ucrânia
Todas as transportadoras aéreas certificadas pelas autoridades da República Democrática do Congo (RDC) responsáveis pela supervisão		—	República Democrática do Congo (RDC)
AFRICA ONE	409/CAB/MIN/TC/0114/ /2006	CFR	República Democrática do Congo (RDC)
AFRICAN AIR SERVICES COMMUTER SPRL	409/CAB/MIN/TC/0005/ /2007	Desconhecido	República Democrática do Congo (RDC)
AIGLE AVIATION	409/CAB/MIN/TC/0042/ /2006	Desconhecido	República Democrática do Congo (RDC)
AIR BENI	409/CAB/MIN/TC/0019/ /2005	Desconhecido	República Democrática do Congo (RDC)
AIR BOYOMA	409/CAB/MIN/TC/0049/ /2006	Desconhecido	República Democrática do Congo (RDC)
AIR INFINI	409/CAB/MIN/TC/006/ /2006	Desconhecido	República Democrática do Congo (RDC)
AIR KASAI	409/CAB/MIN/TC/0118/ /2006	Desconhecido	República Democrática do Congo (RDC)
AIR NAVETTE	409/CAB/MIN/TC/015/ /2005	Desconhecido	República Democrática do Congo (RDC)
AIR TROPIQUES S.P.R.L.	409/CAB/MIN/TC/0107/ /2006	Desconhecido	República Democrática do Congo (RDC)
BEL GLOB AIRLINES	409/CAB/MIN/TC/0073/ /2006	Desconhecido	República Democrática do Congo (RDC)
BLUE AIRLINES	409/CAB/MIN/TC/0109/ /2006	BUL	República Democrática do Congo (RDC)

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

▼**M6**

Nome da pessoa 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
BRAVO AIR CONGO	409/CAB/MIN/TC/0090/ /2006	Desconhecido	República Democrática do Congo (RDC)
BUSINESS AVIATION S.P.R.L.	409/CAB/MIN/TC/0117/ /2006	Desconhecido	República Democrática do Congo (RDC)
BUTEMBO AIRLINES	409/CAB/MIN/TC/0056/ /2006	Desconhecido	República Democrática do Congo (RDC)
CARGO BULL AVIATION	409/CAB/MIN/TC/0106/ /2006	Desconhecido	República Democrática do Congo (RDC)
CETRACA AVIATION SERVICE	409/CAB/MIN/TC/037/ /2005	CER	República Democrática do Congo (RDC)
CHC STELLAVIA	409/CAB/MIN/TC/0050/ /2006	Desconhecido	República Democrática do Congo (RDC)
COMAIR	409/CAB/MIN/TC/0057/ /2006	Desconhecido	República Democrática do Congo (RDC)
COMPAGNIE AFRICAINE D'AVIATION (CAA)	409/CAB/MIN/TC/0111/ /2006	Desconhecido	República Democrática do Congo (RDC)
DOREN AIR CONGO	409/CAB/MIN/TC/0054/ /2006	Desconhecido	República Democrática do Congo (RDC)
EL SAM AIRLIFT	409/CAB/MIN/TC/0002/ /2007	Desconhecido	República Democrática do Congo (RDC)
ESPACE AVIATION SERVICE	409/CAB/MIN/TC/0003/ /2007	Desconhecido	República Democrática do Congo (RDC)
FILAIR	409/CAB/MIN/TC/0008/ /2007	Desconhecido	República Democrática do Congo (RDC)
FREE AIRLINES	409/CAB/MIN/TC/0047/ /2006	Desconhecido	República Democrática do Congo (RDC)
GALAXY INCORPORATION	409/CAB/MIN/TC/0078/ /2006	Desconhecido	República Democrática do Congo (RDC)
GOMA EXPRESS	409/CAB/MIN/TC/0051/ /2006	Desconhecido	República Democrática do Congo (RDC)
GOMAIR	409/CAB/MIN/TC/0023/ /2005	Desconhecido	República Democrática do Congo (RDC)
GREAT LAKE BUSINESS COMPANY	409/CAB/MIN/TC/0048/ /2006	Desconhecido	República Democrática do Congo (RDC)
I.T.A.B. — INTERNATIONAL TRANS AIR BUSINESS	409/CAB/MIN/TC/0022/ /2005	Desconhecido	República Democrática do Congo (RDC)
KATANGA AIRWAYS	409/CAB/MIN/TC/0088/ /2006	Desconhecido	República Democrática do Congo (RDC)
KIVU AIR	409/CAB/MIN/TC/0044/ /2006	Desconhecido	República Democrática do Congo (RDC)
LIGNES AÉRIENNES CONGOLAISES	Assinatura ministerial (ordonnance 78/205)	LCG	República Democrática do Congo (RDC)
MALU AVIATION	409/CAB/MIN/TC/0113/ /2006	Desconhecido	República Democrática do Congo (RDC)

▼**M6**

Nome da pessoa 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
MALILA AIRLIFT	409/CAB/MIN/TC/0112/ /2006	MLC	República Democrática do Congo (RDC)
MANGO AIRLINES	409/CAB/MIN/TC/0007/ /2007	Desconhecido	República Democrática do Congo (RDC)
PIVA AIRLINES	409/CAB/MIN/TC/0001/ /2007	Desconhecido	República Democrática do Congo (RDC)
RWAKABIKA BUSHI EXPRESS	409/CAB/MIN/TC/0052/ /2006	Desconhecido	República Democrática do Congo (RDC)
SAFARI LOGISTICS SPRL	409/CAB/MIN/TC/0076/ /2006	Desconhecido	República Democrática do Congo (RDC)
SAFE AIR COMPANY	409/CAB/MIN/TC/0004/ /2007	Desconhecido	República Democrática do Congo (RDC)
SERVICES AIR	409/CAB/MIN/TC/0115/ /2006	Desconhecido	República Democrática do Congo (RDC)
SUN AIR SERVICES	409/CAB/MIN/TC/0077/ /2006	Desconhecido	República Democrática do Congo (RDC)
TEMBO AIR SERVICES	409/CAB/MIN/TC/0089/ /2006	Desconhecido	República Democrática do Congo (RDC)
THOM'S AIRWAYS	409/CAB/MIN/TC/0009/ /2007	Desconhecido	República Democrática do Congo (RDC)
TMK AIR COMMUTER	409/CAB/MIN/TC/020/ /2005	Desconhecido	República Democrática do Congo (RDC)
TRACEP CONGO	409/CAB/MIN/TC/0055/ /2006	Desconhecido	República Democrática do Congo (RDC)
TRANS AIR CARGO SERVICE	409/CAB/MIN/TC/0110/ /2006	Desconhecido	República Democrática do Congo (RDC)
TRANSPORTS AERIENS CONGOLAIS (TRACO)	409/CAB/MIN/TC/0105/ /2006	Desconhecido	República Democrática do Congo (RDC)
VIRUNGA AIR CHARTER	409/CAB/MIN/TC/018/ /2005	Desconhecido	República Democrática do Congo (RDC)
WIMBI DIRA AIRWAYS	409/CAB/MIN/TC/0116/ /2006	WDA	República Democrática do Congo (RDC)
ZAABU INTERNATIONAL	409/CAB/MIN/TC/0046/ /2006	Desconhecido	República Democrática do Congo (RDC)
Todas as transportadoras aéreas certificadas pelas autoridades da Guiné Equatorial responsáveis pela supervisão regulamentar, incluindo:			Guiné Equatorial
CRONOS AIRLINES	Desconhecido	Desconhecido	Guiné Equatorial
EUROGUINEANA DE AVIACION Y TRANSPORTES	2006/001/MTTCT/DGAC/ /SOPS	EUG	Guiné Equatorial
GENERAL WORK AVIACION	002/ANAC	Não disponível	Guiné Equatorial
GETRA — GUINEA ECUATORIAL DE TRANSPORTES AEREOS	739	GET	Guiné Equatorial

▼M6

Nome da pessoa 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
GUINEA AIRWAYS	738	Não disponível	Guiné Equatorial
UTAGE — UNION DE TRANSPORT AEREO DE GUINEA ECUATORIAL	737	UTG	Guiné Equatorial
Todas as transportadoras aéreas certificadas pelas autoridades da Indonésia responsáveis pela supervisão regulamentar, incluindo:			Indonésia
ADAM SKY CONNECTION AIRLINES	121-036	DHI	Indonésia
AIR PACIFIC UTAMA	135-020	Desconhecido	Indonésia
AIRFAST Indonésia	135-002	AFE	Indonésia
ASCO NUSA AIR TRANSPORT	135-022	Desconhecido	Indonésia
ASI PUDJIASTUTI	135-028	Desconhecido	Indonésia
AVIASTAR MANDIRI	135-029	Desconhecido	Indonésia
BALAI KALIBRASI FASITAS PENERBANGAN	135-031	Desconhecido	Indonésia
CARDIG AIR	121-013	Desconhecido	Indonésia
DABI AIR NUSANTARA	135-030	Desconhecido	Indonésia
DERAYA AIR TAXI	135-013	DRY	Indonésia
DERAZONA AIR SERVICE	135-010	Desconhecido	Indonésia
DIRGANTARA AIR SERVICE	135-014	DIR	Indonésia
EASTINDO	135-038	Desconhecido	Indonésia
EKSPRES TRANSPORTASI ANTAR BENUA	121-019	Desconhecido	Indonésia
EKSPRES TRANSPORTASI ANTAR BENUA	135-032	Desconhecido	Indonésia
GARUDA Indonésia	121-001	GIA	Indonésia
GATARI AIR SERVICE	135-018	GHS	Indonésia
Indonésia AIR ASIA	121-009	AWQ	Indonésia
Indonésia AIR TRANSPORT	135-017	IDA	Indonésia
INTAN ANGKASA AIR SERVICE	135-019	Desconhecido	Indonésia
KARTIKA AIRLINES	121-003	KAE	Indonésia
KURA-KURA AVIATION	135-016	Desconhecido	Indonésia
LION MENTARI ARILINES	121-010	LNI	Indonésia
MANDALA AIRLINES	121-005	MDL	Indonésia
MANUNGGAL AIR SERVICE	121-020	Desconhecido	Indonésia
MEGANTARA AIRLINES	121-025	Desconhecido	Indonésia
MERPATI NUSANTARA	121-002	MNA	Indonésia

▼M6

Nome da pessoa 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
METRO BATAVIA	121-007	BTV	Indonésia
NATIONAL UTILITY HELICOPTER	135-011	Desconhecido	Indonésia
PELITA AIR SERVICE	121-008	PAS	Indonésia
PELITA AIR SERVICE	135-001	PAS	Indonésia
PENERBANGAN ANGKASA SEMESTA	135-026	Desconhecido	Indonésia
PURA WISATA BARUNA	135-025	Desconhecido	Indonésia
REPUBLIC EXPRES AIRLINES	121-040	RPH	Indonésia
RIAU AIRLINES	121-016	RIU	Indonésia
SAMPURNA AIR NUSANTARA	135-036	Desconhecido	Indonésia
SMAC	135-015	SMC	Indonésia
SRIWIJAYA AIR	121-035	SJY	Indonésia
TRANS WISATA PRIMA AVIATION	121-017	Desconhecido	Indonésia
TRANSWISATA PRIMA AVIATION	135-021	Desconhecido	Indonésia
TRAVEL EXPRES AIRLINES	121-038	XAR	Indonésia
TRAVIRA UTAMA	135-009	Desconhecido	Indonésia
TRI MG INTRA AIRLINES	121-018	TMG	Indonésia
TRI MG INTRA AIRLINES	135-037	TMG	Indonésia
TRIGANA AIR SERVICE	121-006	TGN	Indonésia
TRIGANA AIR SERVICE	135-005	TGN	Indonésia
WING ABADI NUSANTARA	121-012	WON	Indonésia
Todas as transportadoras aéreas certificadas pelas autoridades da República do Quirguistão responsáveis pela supervisão regulamentar, incluindo:		—	República do Quirguistão
AIR CENTRAL ASIA	34	AAT	República do Quirguistão
AIR MANAS	17	MBB	República do Quirguistão
ASIA ALPHA AIRWAYS	32	SAL	República do Quirguistão
AVIA TRAFFIC COMPANY	23	AVJ	República do Quirguistão
BISTAIR-FEZ BISHKEK	08	BSC	República do Quirguistão
BOTIR AVIA	10	BTR	República do Quirguistão
CLICK AIRWAYS	11	CGK	República do Quirguistão
DAMES	20	DAM	República do Quirguistão
EASTOK AVIA	15	Desconhecido	República do Quirguistão
ESEN AIR	2	ESD	República do Quirguistão
GALAXY AIR	12	GAL	República do Quirguistão

▼M6

Nome da pessoa 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
GOLDEN RULE AIRLINES	22	GRS	República do Quirguistão
INTAL AVIA	27	INL	República do Quirguistão
ITEK AIR	04	IKA	República do Quirguistão
KYRGYZ TRANS AVIA	31	KTC	República do Quirguistão
KYRGYZSTAN	03	LYN	República do Quirguistão
KYRGYZSTAN AIRLINES	01	KGA	República do Quirguistão
MAX AVIA	33	MAI	República do Quirguistão
OHS AVIA	09	OSH	República do Quirguistão
S GROUP AVIATION	6	Desconhecido	República do Quirguistão
SKY GATE INTERNATIONAL AVIATION	14	SGD	República do Quirguistão
SKY WAY AIR	21	SAB	República do Quirguistão
TENIR AIRLINES	26	TEB	República do Quirguistão
TRAST AERO	05	TSJ	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 Serra Leoa responsáveis pela supervisão regulamentar, incluindo:	—	—	Serra Leoa
AIR RUM, LTD	Desconhecido	RUM	Serra Leoa
BELLVIEW AIRLINES (S/L) LTD	Desconhecido	BVU	Serra Leoa
DESTINY AIR SERVICES, LTD	Desconhecido	DTY	Serra Leoa
HEAVYLIFT CARGO	Desconhecido	Desconhecido	Serra Leoa
ORANGE AIR Serra Leoa 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 da Suazilândia responsáveis pela supervisão regulamentar, incluindo:	—	—	Suazilândia
AERO AFRICA (PTY) LTD	Desconhecido	RFC	Suazilândia
JET AFRICA Suazilândia	Desconhecido	OSW	Suazilândia
ROYAL SWAZI NATIONAL AIRWAYS CORPORATION	Desconhecido	RSN	Suazilândia
SCAN AIR CHARTER, LTD	Desconhecido	Desconhecido	Suazilândia

▼**M6**

Nome da pessoa 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
SWAZI EXPRESS AIRWAYS	Desconhecido	SWX	Suazilândia
Suazilândia AIRLINK	Desconhecido	SZL	Suazilândia

▼M6

ANEXO B

LISTA DE TRANSPORTADORAS AÉREAS CUJAS OPERAÇÕES SÃO OBJECTO DE RESTRIÇÕES DE OPERAÇÃO NA COMUNIDADE ([1])

Nome da pessoa 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	Número(s) de matrícula e, quando disponível, número (s) de série da construção	Estado de matrícula
AIR BANGLADESH	17	BGD	Bangladeche	B747-269B	S2-ADT	Bangladeche
AIR SERVICE COMORES	06-819/TA--15/DGACM	KMD	Comores	Toda a frota, à excepção de: LET 410 UVP	Toda a frota, à excepção de: D6-CAM (851336)	Comores
HEWA BORA AIRWAYS (HBA)	409/CAB/ /MIN/TC/ /0108/2006	ALX	República Democrática do Congo (RDC)	Toda a frota, à excepção de: B767-266 ER	Toda a frota, à excepção de: 9Q-CJD (n.º cons. 23 178)	República Democrática do Congo (RDC)

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