

REGULAMENTO (UE) N.º 273/2010 DA COMISSÃO**de 30 de Março de 2010****relativo à alteração do Regulamento (CE) n.º 474/2006 que estabelece a lista comunitária das transportadoras aéreas que são objecto de uma proibição de operação na Comunidade****(Texto relevante para efeitos do EEE)**

A COMISSÃO EUROPEIA,

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

Tendo em conta o Regulamento (CE) n.º 2111/2005 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 14 de Dezembro de 2005, relativo ao estabelecimento de uma lista comunitária das transportadoras aéreas que são 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⁾, e, nomeadamente, o seu artigo 4.º,

Considerando o seguinte:

- (1) O Regulamento (CE) n.º 474/2006 da Comissão, de 22 de Março de 2006, estabeleceu a lista das transportadoras aéreas que são objecto de uma proibição de operação na União Europeia, prevista no capítulo II do Regulamento (CE) n.º 2111/2005⁽²⁾.
- (2) Nos termos do Regulamento (CE) n.º 2111/2005, artigo 4.º, n.º 3, alguns Estados-Membros transmitiram à Comissão informações pertinentes para a actualização da lista comunitária. Alguns países terceiros também comunicaram informações relevantes. Por essa razão, a lista comunitária deve ser actualizada.
- (3) A Comissão deu a conhecer a todas as transportadoras aéreas envolvidas, quer directamente quer, quando tal não foi possível, através das autoridades responsáveis pela sua supervisão regulamentar, os factos e as considerações essenciais que constituiriam a base de uma decisão destinada a impor-lhes uma proibição de operação na União Europeia ou a alterar as condições de uma proibição de operação imposta a uma transportadora aérea incluída na lista da União Europeia.
- (4) A Comissão deu às transportadoras aéreas em causa a oportunidade de consultarem os documentos fornecidos pelos Estados-Membros, de formularem comentários por escrito e de fazerem uma apresentação oral à Comissão no prazo de 10 dias úteis e ao Comité da Segurança Aérea instituído pelo 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 sector da aviação civil⁽³⁾.
- (5) As autoridades responsáveis pela supervisão regulamentar das transportadoras aéreas em causa foram consultadas pela Comissão, bem como, em casos específicos, por alguns Estados-Membros.

- (6) A Agência Europeia para a Segurança da Aviação (AESA) e a Comissão fizeram uma exposição ao Comité da Segurança Aérea sobre os projectos de assistência técnica levados a cabo nos países afectados pelo Regulamento (CE) n.º 2111/2005. Informaram sobre os pedidos de assistência técnica e de cooperação adicionais destinados a melhorar a capacidade administrativa e técnica das autoridades da aviação civil tendo em vista resolver eventuais problemas de inobservância das normas internacionais aplicáveis.
- (7) O Comité da Segurança Aérea também foi informado sobre as medidas coercivas tomadas pela AESA e pelos Estados-Membros para assegurar a aeronavegabilidade e manutenção contínuas das aeronaves matriculadas na União Europeia e operadas por transportadoras aéreas certificadas por autoridades de aviação civil de países terceiros.
- (8) O Regulamento (CE) n.º 474/2006 deve, por conseguinte, ser alterado em conformidade.

Transportadoras da União Europeia

- (9) De acordo com os dados das inspecções na plataforma de estacionamento às aeronaves de determinadas transportadoras aéreas da União Europeia no âmbito do Programa SAFA e das inspecções e auditorias específicas em determinadas áreas pelas autoridades de aviação nacionais, alguns Estados-Membros adoptaram certas medidas executórias, que comunicaram à Comissão e ao Comité da Segurança Aérea: em 12 de Março de 2010, as autoridades competentes espanholas deram início ao processo de suspensão do Certificado de Operador Aéreo (COA) da transportadora aérea Baleares Link Express e, em 12 de Janeiro de 2010, suspenderam o COA da transportadora aérea Euro Continental; as autoridades competentes da Alemanha suspenderam o COA da transportadora Regional Air Express com efeitos a partir de 28 de Janeiro de 2010; as autoridades competentes do Reino Unido comunicaram a suspensão do COA da transportadora aérea Trans Euro Air Limited em 8 de Dezembro de 2009 e as autoridades competentes da República Eslovaca comunicaram, por escrito, a suspensão, em 1 de Março de 2010, do COA da transportadora Air Slovakia.
- (10) Por último, as autoridades competentes da Letónia informaram o Comité da Segurança Aérea de que, dadas as sérias apreensões respeitantes à segurança das operações e à aeronavegabilidade contínua das aeronaves do tipo IL-76, operadas pela transportadora aérea Aviation Company Inversija, tinham decidido, em 26 de Fevereiro de 2010, retirar estas aeronaves do COA da transportadora aérea Aviation Company Inversija, e suspenso o referido certificado em 16 de Março de 2010.

⁽¹⁾ JO L 344 de 27.12.2005, p. 15.⁽²⁾ JO L 84 de 23.3.2006, p. 14.⁽³⁾ JO L 373 de 31.12.1991, p. 4.

Air Koryo

- (11) Nos termos do Regulamento (CE) n.º 1543/2006, a Comissão obteve informações pormenorizadas sobre as medidas tomadas pelas autoridades competentes da República Popular Democrática da Coreia (RPDC) responsáveis pela supervisão regulamentar da Air Koryo e pela própria Air Koryo para corrigir as deficiências de segurança a que se refere o Regulamento (CE) n.º 474/2006.
- (12) Em Dezembro de 2008, a Comissão convidou a RPDC a apresentar o plano de medidas correctivas da Air Koryo demonstrativo de que forma tinham sido corrigidas as graves deficiências de segurança detectadas no decurso das inspecções na plataforma de estacionamento antes de a transportadora aérea ser incluída no anexo A da lista de transportadoras aéreas proibidas de operar na União Europeia. Além disso, a Comissão solicitou que lhe fossem enviados os elementos pertinentes comprovativos de que a Air Koryo tinha sido objecto de uma supervisão adequada por parte das autoridades competentes da RPDC, em conformidade com as disposições da ICAO.
- (13) Na sua resposta formal de Junho de 2009, a RPDC apresentou um conjunto de documentos que respondem de forma pormenorizada às questões colocadas. Após uma série de comunicações entre a Comissão e a RPDC, foi possível clarificar a situação actual da segurança da aviação na República Popular Democrática da Coreia.
- (14) Os documentos fornecidos pela RPDC e as conversações mantidas entre a Comissão e a RPDC mostraram que, no que respeita à aeronave do tipo Tupolev Tu 204-300, a Air Koryo está em condições de comprovar que a aeronave pode ser operada no pleno cumprimento das normas de segurança internacionais, inclusive no plano da aeronavegabilidade e das operações contínuas, e que a RPDC dispõe de capacidade para efectuar a supervisão da transportadora aérea em conformidade com as normas internacionais.
- (15) Quanto aos outros tipos de aeronaves da frota da Air Koryo, a RPDC confirmou que estas não davam pleno cumprimento às normas internacionais aplicáveis em matéria de equipamento aeronáutico, nomeadamente no que respeita a EGPWS, pelo que não estavam autorizadas pela RPDC a efectuar operações no espaço aéreo da União Europeia.
- (16) A RPDC reagiu de forma rápida e cooperante aos pedidos de informação da Comissão ao longo de todo o período. Em 18 de Março de 2010, a Air Koryo fez uma exposição ao Comité da Segurança Aérea confirmando os progressos registados.
- (17) Nestas circunstâncias, com base nos critérios comuns, considera-se que a Air Koryo deve ser autorizada a efectuar operações com destino à União Europeia com as duas aeronaves do tipo Tupolev Tu-204-300, de matrícula P-632 e P-633, sem restrições operacionais. Con-

tudo, dado não satisfazer os requisitos da ICAO pertinentes, o resto da frota não deverá ser autorizado a operar com destino à União Europeia enquanto tais requisitos não forem plenamente satisfeitos. Por conseguinte, com base nos critérios comuns, considera-se que a Air Koryo deve ser incluída no anexo B. A transportadora apenas poderá efectuar operações com destino à UE com duas aeronaves do tipo Tupolev Tu-204.

Transportadoras aéreas da Suazilândia

- (18) Em 17 de Dezembro de 2009, as autoridades competentes da Suazilândia fizeram uma exposição por escrito à Comissão que incluía elementos de prova da retirada do certificado de operador aéreo e das licenças de exploração das transportadoras aéreas seguintes: Aero Africa (PTY) Ltd, Jet Africa (PTY) Ltd, Royal Swazi National Airways, Scan Air Charter Ltd e Swazi Express Airways, as quais cessaram a sua actividade em 8 de Dezembro de 2009.
- (19) Nestas circunstâncias, com base nos critérios comuns, considera-se que as transportadoras aéreas acima mencionadas, licenciadas na Suazilândia, devem ser retiradas do anexo A.

Bellview Airlines

- (20) Ficou comprovado que a transportadora aérea Bellview Airlines, certificada na Nigéria, regista graves deficiências, conforme demonstrado pelos resultados das investigações realizadas pelas autoridades competentes francesas e pela Agência Europeia para a Segurança da Aviação.
- (21) As autoridades competentes francesas (DGAC) informaram a Comissão de que a frota da transportadora aérea Bellview Airlines inclui duas aeronaves do tipo Boeing 737-200 registadas em França, de matrícula F-GHXX e F-GHXL, cujos certificados de aeronavegabilidade caducaram, respectivamente, em Maio e Agosto de 2008. Consequentemente, estas aeronaves deixaram de apresentar condições de aeronavegabilidade.
- (22) A Agência Europeia para a Segurança da Aviação (EASA) informou a Comissão de que, por um lado, tinha suspenso a aprovação relativa à Parte-145 (ref.^a EASA.145.0172) emitida para aquela organização em 8 de Maio de 2009, com efeitos imediatos - devido às deficiências de segurança não corrigidas que reduzem o nível de segurança e geram riscos sérios para a segurança de voo e, por outro, considerava a possibilidade de revogação dessa aprovação.
- (23) Ficou comprovado que a transportadora aérea Bellview Airlines, certificada na Nigéria, retomou a actividade da transportadora aérea Bellview Airlines, certificada na Serra Leoa, a qual tinha sido incluída no anexo A em 22 de Março de 2006 ⁽¹⁾ e fora retirada do mesmo em 14 de Novembro de 2008 ⁽²⁾, após as autoridades competentes da Serra Leoa terem comunicado à Comissão a revogação do seu COA.

⁽¹⁾ Considerandos 75 a 86 do Regulamento (CE) n.º 474/2006, de 22 de Março de 2006, JO L 84 de 23.3.2006, p. 19

⁽²⁾ Considerando 21 do Regulamento (CE) n.º 1131/2008, de 14 de Novembro de 2008, JO L 306 de 15.11.2008, p. 49.

- (24) A sua aeronave do tipo Boeing B737-200, de matrícula 5N-BFN, sofreu um acidente fatal em Lagos, a 22 de Outubro de 2005, que se saldou na perda total da aeronave e em 117 vítimas mortais. As autoridades competentes da Nigéria não forneceram informações detalhadas sobre o acidente nem publicaram qualquer relatório de investigação do mesmo.
- (25) Tendo em conta as deficiências supramencionadas, a Comissão deu início a consultas com as autoridades competentes da Nigéria, tendo manifestado sérias apreensões quanto à segurança das operações e à aeronavegabilidade da Bellview Airlines e pedido esclarecimentos sobre a situação e as medidas adoptadas pelas autoridades e pela própria transportadora no sentido de corrigirem as deficiências detectadas.
- (26) Em 19 de Fevereiro de 2010, as autoridades competentes da Nigéria informaram que o operador é titular de um COA, mas que deixou de efectuar operações. Contudo, não comunicaram a situação dos certificados da transportadora aérea e das suas aeronaves.
- (27) A Bellview Airlines solicitou uma audiência ao Comité da Segurança Aérea, que teve lugar em 18 de Março de 2010 e contou com a presença das autoridades competentes da Nigéria (NCAA). A Bellview Airlines apresentou um COA válido até 22 de Abril de 2010, tendo contudo informado que este fora suspenso na sequência da retirada de todas as aeronaves constantes do mesmo. As NCAA informaram que, de acordo com a regulamentação nigeriana aplicável, esse COA tinha caducado em 4 de Dezembro de 2009, 60 dias após o fim das operações da última aeronave constante do mesmo, mas não apresentou os necessários documentos comprovativos da sua suspensão ou revogação. Consequentemente, as NCAA foram convidadas a apresentar por escrito e com carácter de urgência os seguintes documentos: a) o acto administrativo de suspensão ou revogação do COA da Bellview Airlines; b) a confirmação de que a empresa se encontra em fase de (re)certificação pela autoridade nigeriana da aviação civil; c) o compromisso formal da autoridade nigeriana da aviação civil de que notificará à Comissão os resultados da auditoria de (re)certificação antes da emissão de um novo COA.
- (28) As autoridades competentes da Nigéria apresentaram a informação solicitada em 25 de Março de 2010. Consequentemente, tendo em conta os critérios comuns, considera-se que não será necessário adoptar qualquer medida adicional nesta fase.
- Transportadoras aéreas do Egipto**
- (29) Nos termos do Regulamento (CE) n.º 1144/2009 ⁽¹⁾, as autoridades competentes do Egipto apresentaram quatro relatórios mensais, relativos a Novembro e Dezembro de 2009 e Janeiro e Fevereiro de 2010, para demonstrar o grau de execução do plano, conforme verificado por aquelas autoridades. Para além destes relatórios, que incidiram nos resultados das inspecções na plataforma de estacionamento às aeronaves da Egypt Air, em 18 de Novembro, foram ainda transmitidos os relatórios da auditoria à aeronavegabilidade contínua e operações de voo e em terra.
- (30) As autoridades competentes do Egipto também se comprometeram a continuar a enviar informações sobre a resolução satisfatória das deficiências constatadas no decurso das inspecções efectuadas na plataforma de estacionamento às aeronaves da Egypt Air, no período de 2008, 2009 e 2010. Para esse efeito, enviaram documentação pertinente a alguns dos Estados-Membros que tinham submetido as aeronaves da Egypt Air a inspecções na plataforma de estacionamento. O processo de resolução das deficiências constatadas está em curso e deverá ser objecto de verificações regulares.
- (31) Em conformidade com o Regulamento (CE) n.º 1144/2009 ⁽²⁾, a Agência Europeia para a Segurança da Aviação efectuou uma visita ao Egipto, de 21 a 25 de Fevereiro de 2010, com a assistência dos Estados-Membros. Durante a visita, foi efectuada uma avaliação das actividades desenvolvidas pela autoridade egípcia da aviação civil (ECAA) ao nível da supervisão em geral e, em particular, quando procede ao acompanhamento da aplicação do plano de medidas correctivas e da progressiva resolução, pela Egypt Air, das deficiências constatadas. A visita de avaliação permitiu comprovar que a ECAA dispunha de capacidade para cumprir as obrigações que lhe incumbem por força das normas da ICAO, assim como para efectuar a supervisão dos operadores que sejam titulares de certificados de operador aéreo por ela emitidos e permitiu ainda identificar as áreas susceptíveis de serem melhoradas, nomeadamente no que respeita a um sistema coerente de seguimento das constatações feitas durante as actividades de supervisão desenvolvidas pela ECAA e à formação das pessoas responsáveis pelo licenciamento do pessoal.
- (32) A visita de avaliação demonstrou que a Egypt Air está a preparar a aplicação de um plano de medidas correctivas. De uma forma geral, não foi detectado nenhum incumprimento grave das normas da ICAO. A Comissão reconhece os esforços desenvolvidos pela transportadora para tomar as medidas necessárias com vista a corrigir a situação no plano da segurança. Contudo, atendendo à extensão e ao âmbito do plano de medidas correctivas da transportadora aérea, assim como à necessidade de prever soluções sustentáveis/permanentes para o grande número de deficiências de segurança detectadas, a Comissão solicita às autoridades competentes do Egipto que continuem a enviar relatórios mensais sobre a verificação da aplicação do plano de medidas correctivas, incluindo as medidas destinadas a corrigir as deficiências constatadas no decurso da visita de avaliação, além das informações sobre as actividades de supervisão daquela transportadora aérea desenvolvidas pela ECAA em matéria de aeronavegabilidade contínua, manutenção e operações.
- (33) Os Estados-Membros continuarão a verificar o cumprimento efectivo das normas de segurança pertinentes pela Egypt Air, dando prioridade, nas inspecções na plataforma de estacionamento, às aeronaves desta transportadora, nos termos do disposto no Regulamento (CE) n.º 351/2008.
- (34) A visita de avaliação também abrangem uma série de outras transportadoras aéreas egípcias. No caso das transportadoras aéreas AlMasria Universal Airlines e Midwest Airlines, foram detectados graves problemas de segurança.

⁽¹⁾ JO L 312 de 27.11.2009, p. 16.

⁽²⁾ JO L 312 de 27.11.2009, p. 16.

- (35) No que respeita à AlMasria Universal Airlines, foram detectadas deficiências significativas nas áreas das operações de voo e da formação, nomeadamente no que se refere às qualificações e competências de alguns gestores de operações. Esta questão assume particular importância em caso de aumento da frota.
- (36) Por ofício de 3 de Março de 2010, o Comité da Segurança Aérea convidou a transportadora AlMasria Universal Airlines a apresentar as suas observações. Em 17 de Março de 2010, a AlMasria fez uma exposição ao Comité da Segurança Aérea que previa a adopção de medidas para corrigir as deficiências detectadas durante a visita de avaliação. Atendendo ao aumento previsto da frota da empresa, a Comissão solicita às autoridades competentes do Egipto o envio de relatórios mensais sobre a verificação da aplicação das medidas correctivas, bem como informações sobre todas as actividades de supervisão desta transportadora aérea desenvolvidas pela ECAA no domínio da aeronavegabilidade contínua, manutenção e operações.
- (37) Os Estados-Membros verificarão o cumprimento efectivo das normas de segurança pertinentes pela AlMasria, conferindo prioridade, nas inspecções na plataforma de estacionamento, às aeronaves desta transportadora, nos termos do Regulamento (CE) n.º 351/2008.
- (38) No caso da Midwest Airlines, ficou comprovado que a transportadora regista deficiências a nível da segurança, conforme detectado pelas autoridades competentes italianas no que respeita ao controlo da massa e centragem num voo da transportadora. Esta indicação conduziu a Itália a recusar a concessão de uma autorização de voo ao operador ⁽¹⁾. Além disso, durante a visita de avaliação, foram também detectadas deficiências significativas nas áreas da gestão operacional e da manutenção, do controlo das operações e da formação dos tripulantes, bem como da gestão da aeronavegabilidade contínua, com impacto na segurança. Consequentemente, com base nos critérios comuns, considera-se que a transportadora aérea não tem condições para assegurar as suas operações e a sua manutenção em conformidade com as normas da ICAO. Durante a visita, a autoridade egípcia da aviação civil deu informações sobre as medidas tomadas para suspender as operações da Midwest Airlines.
- (39) Por ofício de 3 de Março de 2010, a transportadora aérea Midwest Airlines foi convidada a apresentar as suas observações ao Comité da Segurança Aérea. Em 15 de Março de 2010, as autoridades competentes do Egipto apresentaram elementos comprovativos da revogação do COA da Midwest Airlines em 28 de Fevereiro de 2010.
- (40) Em virtude da iniciativa da ECAA não será necessário adoptar medidas complementares. A ECAA é convidada a informar a Comissão sobre o processo e os resultados da recertificação da companhia, antes da concessão de um novo COA.
- Iran Air**
- (41) Nos termos do Regulamento (CE) n.º 715/2008, os Estados-Membros continuaram a procurar verificar o efectivo cumprimento, pela Iran Air, das normas de segurança aplicáveis, mediante a realização de inspecções periódicas na plataforma de estacionamento às aeronaves da transportadora aérea que aterram nos aeroportos da União Europeia. Em 2009, há registo da realização deste tipo de inspecções pela Áustria, França, Alemanha, Suécia, Itália e Reino Unido. Os resultados destas inspecções apontam para uma marcada redução do nível de conformidade com as normas de segurança internacionais ao longo do ano.
- (42) A Comissão solicitou às autoridades competentes e à transportadora aérea informações que lhe permitissem verificar se as deficiências detectadas tinham sido corrigidas. Em Fevereiro de 2010, a transportadora aérea Iran Air apresentou um plano de acção que admitia as lacunas do plano de acção anterior, identificava as causas e definia as medidas específicas a adoptar para corrigir as deficiências detectadas.
- (43) Contudo, as informações enviadas pelas autoridades competentes iranianas (CAO-IRI) responsáveis pela supervisão regulamentar da Iran Air indicavam que estavam em condições de demonstrar que tinham tomado medidas efectivas para corrigir as deficiências detectadas no decurso das inspecções realizadas ao abrigo do Programa SAFA. Acresce que as CAO-IRI não demonstraram que tinham tomado as medidas adequadas para corrigir a elevada taxa de sinistralidade das aeronaves matriculadas no Irão e operadas por transportadoras aéreas certificadas por CAO-IRI.
- (44) Além disso, de acordo com a documentação apresentada pelas CAO-IRI em Fevereiro de 2010, a Iran Air não foi objecto de supervisão na área da manutenção e das inspecções de voo nem dispõe de um sistema eficaz para dar resposta às importantes deficiências constatadas na área da segurança. Acresce que os dados sobre acidentes e incidentes apresentados pelas CAO-IRI revelam um número significativo de acontecimentos graves com aeronaves da Iran Air nos últimos 11 meses, dos quais mais de metade envolvem aeronaves do tipo Fokker 100. Contudo, a documentação não continha provas de que as CAO-IR tivessem adoptado medidas de acompanhamento.
- (45) Em Março de 2010, as CAO-IRI forneceram dados que comprovam que a Air Iran foi objecto de inspecções para verificação do cumprimento dos requisitos aplicáveis em matéria de manutenção, mas as constatações apontavam para a existência de problemas relacionados com a inspecção dos motores e o desempenho do sistema de qualidade da transportadora aérea.

⁽¹⁾ A autoridade italiana da aviação civil (ENAC) informou a Midwest Airlines, em 5.2.2010, sobre estas deficiências de segurança que, entretanto, conduziram à revogação da autorização para efectuar o voo.

- (46) Na reunião do Comité da Segurança Aérea de 17 de Março de 2010, a transportadora aérea reconheceu que tinha registado uma diminuição do nível de segurança, mas confirmou que tinha criado um centro de comando da manutenção e uma comissão de avaliação da manutenção para tratar das questões da aeronavegabilidade, melhorado a formação na área da segurança em todos os departamentos da companhia, reforçado a actividade do departamento de segurança e garantia da qualidade e criado vários comités de segurança ao nível dos vários departamentos da companhia. Além disso, a transportadora encontra-se envolvida num processo de reestruturação profunda, que visa reforçar a sua capacidade para garantir a segurança das operações. Os resultados das inspecções efectuadas na plataforma de estacionamento à Iran Air desde Fevereiro de 2010 apontam para uma clara melhoria do desempenho da transportadora aérea.
- (47) Apesar da notável melhoria, recentemente verificada, dos resultados das inspecções SAFA, do facto de a Air Iran reconhecer a necessidade de introduzir melhoramentos e dos esforços no sentido de corrigir as deficiências de segurança detectadas, a Comissão considera que, atendendo ao elevado número de incidentes com as aeronaves Fokker 100, as operações destas para a União Europeia devem ser suspensas. No que se refere aos outros tipos de aeronaves da sua frota (apresentação da CAO/IRI, de 10 de Março de 2010), ou seja, as aeronaves dos tipos Boeing 747 e Airbus A300, A310 e A320, a Iran Air não deverá ser autorizada a realizar operações para além do seu nível actual (frequências e destinos) até a Comissão determinar que existem provas claras de que as deficiências de segurança detectadas foram eficazmente corrigidas.
- (48) Por estas razões, com base nos critérios comuns, considera-se que a transportadora aérea deve constar do anexo B e apenas deve ser autorizada a operar com destino à União Europeia no caso de as operações se limitarem estritamente aos níveis actuais (frequências e destinos) e de continuarem a ser realizadas com as aeronaves actualmente utilizadas. Acresce que a frota de Fokker 100 não deverá ser autorizada a operar com destino à União Europeia.
- (49) A Comissão continuará a acompanhar de perto o desempenho da Iran Air. Os Estados-Membros verificarão o cumprimento efectivo das normas de segurança pertinentes, conferindo a prioridade nas inspecções reforçadas na plataforma de estacionamento às aeronaves desta transportadora, nos termos do Regulamento (CE) n.º 351/2008. A Comissão, em colaboração com os Estados-Membros e a Agência Europeia para a Segurança da Aviação, pretende verificar se as medidas anunciadas pelas CAO-IRI e pela Air Iran foram satisfatoriamente aplicadas mediante uma visita ao local antes da próxima reunião do Comité da Segurança Aérea.

Transportadoras aéreas do Sudão

- (50) As autoridades responsáveis pela supervisão regulamentar do Sudão (SCAA) mostraram falta de capacidade para dar resposta às importantes deficiências constatadas durante a auditoria realizada pela ICAO ao Sudão, em Novembro de 2006, no âmbito do Programa USOAP. Em Março de 2008, as SCAA informaram a Comissão de que todas as deficiências constatadas de maior gravidade e importância na área das operações, da aeronavegabilidade e do licenciamento do pessoal tinham sido ou estavam a ser corrigidas. Em Dezembro de 2009, as SCAA informaram a Comissão de que 70% das anomalias detectadas no âmbito do Programa USOAP tinham sido corrigidas de acordo com as recomendações da ICAO.
- (51) Contudo, de acordo com as informações enviadas pelas SCAA à Comissão em Dezembro de 2009 e Março de 2010, muitas das constatações continuavam sem resposta ou as medidas correctivas tomadas não tinham produzido efeito, nomeadamente no que se refere à formação e qualificações dos inspectores de operações de voo e à garantia de que os operadores dispõem de um manual de formação aprovado.
- (52) Acresce que, de acordo com os resultados da auditoria efectuada pelas SCAA à Azza Air Transport em Outubro de 2009, pouco antes do acidente mortal ocorrido com a aeronave Boeing 707 de matrícula ST-AKW, a transportadora aérea não tinha tomado importantes medidas de segurança na área da formação, uma das constatações principais da auditoria da ICAO. As SCAA confirmaram que procediam à renovação anual do COA da transportadora desde 1996, data da primeira emissão.
- (53) Em 10 de Dezembro de 2009, as SCAA informaram ainda a Comissão de que a Air West Company Ltd tinha procedido à restituição do seu COA em Julho de 2008, tendo deixado de ser titular de um certificado de operador aéreo registado na República do Sudão. Por conseguinte, atendendo a que o operador deixou de ser titular de um COA, e que, por conseguinte, a sua licença de exploração caducou, com base nos critérios comuns, considera-se que a Air West Ltd deixou de exercer a actividade de transporte aéreo.
- (54) Na ausência de quaisquer progressos na aplicação das medidas correctivas preconizadas pela auditoria USOAP e dado as SCAA não terem comprovado que as medidas correctivas notificadas foram eficazmente aplicadas, com base nos critérios comuns, considera-se que as SCAA não foram capazes de demonstrar que têm capacidade para aplicar e fazer cumprir as normas de segurança pertinentes e que, por conseguinte, todas as transportadoras aéreas certificadas na República do Sudão devem ser objecto de uma proibição de operação e incluídas no anexo A.

Transportadoras aéreas da Albânia

- (55) Na sequência da avaliação da situação da transportadora Albanian Airlines MAK, em Novembro de 2009, e nos termos do disposto no Regulamento n.º 1144/2009 ⁽¹⁾, a Agência Europeia para a Segurança da Aviação foi mandatada para efectuar uma inspecção geral de normalização na Albânia, a qual teve lugar em Janeiro de 2010. O relatório final de inspecção, difundido em 7 de Março de 2010, revelou deficiências significativas em todas as áreas auditadas: 13 constatações relacionadas com não-conformidades na área da aeronavegabilidade, das quais seis no plano da segurança; 13 constatações relacionadas com não-conformidades nas áreas do licenciamento e da aptidão física do pessoal, das quais três no plano da segurança; 9 constatações relacionadas com não-conformidades na área das operações de transporte aéreo, das quais seis no plano da segurança. Além disso, constatou-se a existência de um risco imediato para a segurança relativamente ao COA de um dos dois titulares, tendo o problema sido resolvido durante a visita com a adopção imediata de medidas correctivas pela DGCA.
- (56) As autoridades competentes da Albânia (DGCA) foram convidadas a enviar relatórios ao Comité da Segurança Aérea, que apresentaram em 18 de Março de 2010.
- (57) O Comité da Segurança Aérea tomou nota de que as autoridades competentes da Albânia (DGCA) já apresentaram um plano de acção à AESA. A DGCA foi convidada a apresentar um plano de acção aceitável para a AESA e instada a tomar as medidas necessárias, tendo em vista a eficácia da execução do referido plano, dando prioridade às deficiências detectadas pela AESA que levantavam problemas de segurança se não fossem rapidamente corrigidas.
- (58) Dada a necessidade de corrigir com urgência as deficiências de segurança detectadas na Albânia, na ausência da adopção de medidas de carácter geral eficazes pela DGCA, a Comissão será obrigada a usar dos poderes que lhe são concedidos pelo artigo 21.º do Acordo Multilateral entre a Comunidade Europeia e os seus Estados-Membros, a República da Albânia, a Bósnia e Herzegovina, a República da Bulgária, a República da Croácia, a Antiga República Jugoslava da Macedónia, a República da Islândia, a República de Montenegro, o Reino da Noruega, a Roménia, a República da Sérvia e a Missão de Administração Provisória das Nações Unidas para o Kosovo sobre o estabelecimento de um Espaço de Aviação Comum Europeu («Acordo EACE»), sem prejuízo do disposto no Regulamento (CE) n.º 2111/2005.

Transportadoras aéreas de Angola

TAAG — Linhas Aéreas de Angola

- (59) A TAAG - Linhas Aéreas de Angola só está autorizada a operar em Portugal com as aeronaves do tipo Boeing

777-200, de matrícula D2-TED, D2-TEE e D2-TEF, e com quatro aeronaves do tipo Boeing B-737-700, de matrícula D2-TBF, D2-TBG, D2-TBH e D2-TBJ, conforme previsto no considerando 88 do Regulamento (CE) n.º 1144/2009 ⁽²⁾. A Comissão convidou as autoridades competentes de Angola (INAVIC) a fornecerem informações sobre a supervisão da transportadora aérea TAAG - Linhas Aéreas de Angola, nomeadamente sobre a supervisão reforçada dos voos para Portugal e os resultados alcançados.

- (60) O INAVIC informou o Comité da Segurança Aérea de que tinha reforçado a supervisão contínua da TAAG - Linhas Aéreas de Angola, tendo, em 2009, realizado 34 inspecções programadas à transportadora. Além disso, foram sistematicamente realizadas inspecções na plataforma de estacionamento, a anteceder cada voo da transportadora para a Europa.
- (61) A TAAG - Linhas Aéreas de Angola solicitou uma audiência ao Comité da Segurança Aérea, que teve lugar em 18 de Março de 2010, para fazer o ponto da situação. A transportadora comunicou que voltou a ser membro da IATA em Dezembro de 2009 e apresentou informações detalhadas ao Comité, demonstrando o elevado grau de desempenho das suas operações com destino a Lisboa e, tendo, nesta base, requerido autorização para recomençar as operações para o resto da UE.
- (62) As autoridades competentes portuguesas (INAC) apresentaram a sua avaliação dos resultados das inspecções efectuadas na plataforma de estacionamento à TAAG - Linhas Aéreas de Angola desde a retoma das operações com destino a Lisboa. De acordo com o INAC, foram realizadas cerca de 200 inspecções deste tipo desde que a TAAG recomeçou as suas operações, em 1 de Agosto de 2009. O INAC confirmou que não foram detectados problemas de segurança e manifestou inteira satisfação com as operações da TAAG - Linhas Aéreas de Angola de e para Lisboa, estando em condições de recomendar que sejam alargadas ao resto do território da UE.
- (63) A transportadora também informou que está a investir na modernização do equipamento da sua frota de Boeing B737-200 (instalação de pacidade EGPWS, ELT406 e RVSM, porta de cabina de pilotagem, registador de dados de voo digital e radar meteorológico digital de bordo, em conformidade com as normas de segurança internacionais), mas que este processo ainda não está concluído na totalidade da frota. A transportadora informou ainda que tenciona retirar gradualmente de serviço a aeronave do tipo Boeing B747-300 devido, nomeadamente, à sua menor fiabilidade operacional.

⁽¹⁾ Considerandos 10 a 16 do Regulamento (CE) n.º 1144/2009, de 26 de Novembro de 2009, JO L 312 de 27.11.2009, p. 17.

⁽²⁾ JO L 312 de 27.11.2009, p. 24.

(64) Consequentemente, com base nos critérios comuns, e tendo em conta a recomendação constante do ponto 62 e os resultados positivos das inspeções efectuadas na plataforma de estacionamento às aeronaves desta transportadora aérea, considera-se que a TAAG deve continuar a figurar no anexo B, no caso das três aeronaves do tipo Boeing B777 (matrículas D2-TED, D2-TEE e D2-TEF) e das quatro aeronaves do tipo Boeing B737-700 (matrículas D2-TBF, D2-TBG, D2-TBH e D2-TBJ), apenas devendo ser levantadas as restrições actualmente impostas às operações destas aeronaves com destino a Lisboa. Assim, as operações desta transportadora aérea com destino à União Europeia devem ser sujeitas às verificações adequadas do efectivo cumprimento das normas de segurança pertinentes, devendo, para tal, ser dada prioridade, para efeitos de inspeções na plataforma de estacionamento, às aeronaves desta transportadora, nos termos do Regulamento (CE) n.º 351/2008.

Supervisão global da segurança das transportadoras aéreas de Angola

(65) O INAVIC registou progressos adicionais na adopção das medidas tendentes a dar resposta às constatações pendentes na sequência da última visita de avaliação da segurança da UE, realizada em Junho de 2009. Em especial, o INAVIC procedeu à actualização da regulamentação angolana em matéria de segurança da aviação, de modo a incluir as últimas alterações das normas da ICAO, à consolidação do seu plano de vigilância e à contratação de dois inspectores suplementares qualificados em operações de voo.

(66) O INAVIC também informou sobre os progressos realizados na área da recertificação das transportadoras aéreas angolanas, cujo processo deverá ficar concluído até finais de 2010, data em que, de acordo com o INAVIC, essas transportadoras aéreas deverão cessar as operações caso não sejam recertificadas em conformidade com a regulamentação angolana aplicável à segurança da aviação. Ora, com excepção da TAAG - Linhas Aéreas de Angola, não foi recertificada qualquer transportadora aérea.

(67) O INAVIC informou que, no decurso do processo de recertificação, as actividades de supervisão de certas transportadoras aéreas revelaram a existência de problemas de segurança e de incumprimento da regulamentação em vigor neste domínio, o que conduziu o INAVIC a tomar medidas coercivas adequadas. Consequentemente, em Dezembro de 2009, foi revogado o COA da transportadora Air Gemini e, em Fevereiro de 2010, os COA das transportadoras PHA e SAL. Os COA das transportadoras Giraglobo, Mavewa e Airnave foram suspensos em Fevereiro de 2010. Contudo, o INAVIC não apresentou os documentos comprovativos da revogação desses certificados.

(68) A Comissão insta o INAVIC a prosseguir o processo de recertificação das transportadoras aéreas angolanas com determinação, tendo em devida conta os eventuais problemas de segurança detectados no decurso do processo. Com base nos critérios comuns, considera-se que as restantes transportadoras aéreas, cuja supervisão regulamen-

tar incumbe ao INAVIC, ou seja, a Aerojet, Air26, Air Gicango, Air Jet, Air Nave, Alada, Angola Air Services, Diexim, Gira Globo, Heliang, Helimalongo, Mavewa, Rui & Conceição, Servisair e Sonair, bem como a Air Gemini, PHA e SAL, devem permanecer no anexo A.

Transportadoras aéreas da Federação da Rússia

(69) Em 19 de Fevereiro de 2010, as autoridades competentes da Federação da Rússia informaram a Comissão da alteração da sua decisão de 25 de Abril de 2008, excluindo assim das operações com destino à União Europeia as aeronaves constantes do COA de 13 transportadoras aéreas russas. Estas transportadoras não dispunham do equipamento necessário para realizar voos internacionais de acordo com as normas da ICAO (ausência do equipamento TAWS/E-GPWS), e/ou o seu certificado de aeronavegabilidade tinha caducado e/ou não tinha sido renovado.

(70) De acordo com a nova decisão, estão proibidas de operar na União Europeia ou com destino ou partida do seu território, as seguintes aeronaves:

a) Aircompany Yakutia: Antonov AN-140: RA-41250; AN-24RV: RA-46496, RA-46665, RA-47304, RA-47352, RA-47353 e RA-47360 e AN-26: RA-26660;

b) Atlant Soyuz: Tupolev TU-154M: RA-85672 e RA-85682;

c) Gazpromavia: Tupolev TU-154M: RA-85625 e RA-85774; Yakovlev Yak-40: RA-87511, RA-88186 e RA-88300; Yak-40K: RA-21505 e RA-98109; Yak-42D: RA-42437; todos (22) os helicópteros Kamov Ka-26 (matrícula desconhecida); todos (49) os helicópteros Mi-8 (matrícula desconhecida); todos (11) os helicópteros Mi-171 (matrícula desconhecida); todos (8) os helicópteros Mi-2 (matrícula desconhecida) e todos (1) os helicópteros EC-120B: RA-04116;

d) Kavminvodyavia: Tupolev TU-154B: RA-85307, RA-85494 e RA-85457;

e) Krasnoyarsky Airlines: a aeronave do tipo TU-154M, de matrícula RA-85682, anteriormente incluída no COA da transportadora Krasnoyarsky Airlines, revogado em 2009, é actualmente operada por outra transportadora aérea certificada na Federação da Rússia;

f) Kuban Airlines: Yakovlev Yak-42: RA-42331, RA-42336, RA-42350, RA-42538 e RA-42541;

g) Orenburg Airlines: Tupolev TU-154B: RA-85602; todas as aeronaves TU-134 (matrícula desconhecida); todas as aeronaves Antonov An-24 (matrícula desconhecida); todas as aeronaves An-2 (matrícula desconhecida); todos os helicópteros Mi-2 (matrícula desconhecida) e todos os helicópteros Mi-8 (matrícula desconhecida);

h) Siberia Airlines: Tupolev TU-154M: RA-85613, RA-85619, RA-85622 e RA-85690;

- i) Tatarstan Airlines: Yakovlev Yak-42D: RA-42374 e RA-42433; todas as aeronaves Tupolev TU-134A incluindo: RA-65065, RA-65102, RA-65691, RA-65970 e RA-65973; todas as aeronaves Antonov AN-24RV, incluindo: RA-46625 e RA-47818; as aeronaves do tipo AN24RV, de matrícula RA-46625 e RA-47818, são actualmente operadas por outra transportadora russa;
- j) Ural Airlines: Tupolev TU-154B: RA-85508 (actualmente as aeronaves RA-85319, RA-85337, RA-85357, RA-85375, RA-85374 e RA-85432 não são operadas por razões financeiras);
- k) UTAir: Tupolev TU-154M: RA-85733, RA-85755, RA-85806, RA-85820; todos (25) os TU-134: RA-65024, RA-65033, RA-65127, RA-65148, RA-65560, RA-65572, RA-65575, RA-65607, RA-65608, RA-65609, RA-65611, RA-65613, RA-65616, RA-65620, RA-65622, RA-65728, RA-65755, RA-65777, RA-65780, RA-65793, RA-65901, RA-65902 e RA-65977; as aeronaves de matrícula RA-65143 e RA-65916 são operadas por outra transportadora aérea russa; todas (1) as aeronaves TU-134B: RA-65726; todas (10) as aeronaves Yakovlev Yak-40: RA-87348 (actualmente não operadas por razões financeiras), RA-87907, RA-87941, RA-87997, RA-88209, RA-88227 e RA-88280; todos os helicópteros Mil-26 (matrícula desconhecida); todos os helicópteros Mil-10 (matrícula desconhecida); todos os helicópteros Mil-8 (matrícula desconhecida); todos os helicópteros AS-355 (matrícula desconhecida); todos os helicópteros BO-105 (matrícula desconhecida); a aeronave do tipo AN-24B: RA-46388, as aeronaves RA-46267 e RA-47289 e as aeronaves do tipo AN-24RV RA-46509, RA-46519 e RA-47800 são operadas por outra transportadora russa;
- l) Rússia (STC Russia): Tupolev TU-134: RA-65979, as aeronaves RA-65904, RA-65905, RA-65911, RA-65921 e RA-65555 são operadas por outra transportadora russa; TU-214: RA-64504 e RA-64505 são operadas por outra transportadora russa; Ilyushin IL-18: as aeronaves RA-75454 e RA-75464 são operadas por outra transportadora russa; Yakovlev Yak-40: as aeronaves RA-87203, RA-87968, RA-87971 e RA-88200 são operadas por outra transportadora russa.

Yemenia Yemen Airways

- (71) Nos termos do Regulamento (CE) n.º 1144/2009, a Agência Europeia para a Segurança da Aviação (AESA) e os Estados-Membros efectuaram uma visita à República do Iémen, em Dezembro de 2009, para verificar a situação da Yemenia na área da segurança, verificar se cumpria efectivamente as normas de segurança internacionais e se a CAMA dispunha de capacidade para assegurar a supervisão da segurança da aviação civil no Iémen.
- (72) A visita de avaliação demonstrou que a CAMA dispõe de capacidade para efectuar uma supervisão eficaz da Yeme-

nia Yemen Airways e, consequentemente, assegurar que as transportadoras titulares de COA por ela emitidos podem realizar operações seguras em conformidade com as normas da ICAO e que o controlo e supervisão das operações da Yemenia Yemen Airways são adequados para garantir operações conformes às exigências do seu COA.

- (73) À luz dos resultados da visita, não será necessário adoptar medidas complementares nesta fase. A Comissão continuará a acompanhar de perto o desempenho da transportadora e a incentivar as autoridades do Iémen no sentido de continuarem a desenvolver esforços no âmbito da investigação do acidente ocorrido em 30 de Junho de 2009 com o voo 626 da Yemenia Yemen Airways. Os Estados-Membros verificarão o cumprimento efectivo das normas de segurança pertinentes conferindo a prioridade nas inspecções na plataforma de estacionamento às aeronaves desta transportadora, nos termos do Regulamento (CE) n.º 351/2008.

Transportadoras aéreas da República das Filipinas

- (74) Ficou comprovada a falta de capacidade das autoridades responsáveis pela supervisão das transportadoras aéreas certificadas nas Filipinas para corrigirem as deficiências de segurança detectadas, não tendo sido apresentadas provas suficientes da observância das normas de segurança e das práticas recomendadas da ICAO pelas transportadoras aéreas certificadas na República das Filipinas, conforme demonstrado pelos resultados da auditoria realizada pela ICAO em Outubro de 2009, nas Filipinas, no âmbito do Programa Universal de Auditoria da Supervisão da Segurança (USOAP), e pela degradação contínua da notação dada às Filipinas pelas autoridades competentes dos Estados Unidos da América.
- (75) Na sequência da auditoria USOAP às Filipinas, em Outubro de 2009, a ICAO notificou todos os Estados partes na Convenção de Chicago da existência de um grave problema de segurança que afecta a supervisão das transportadoras e das aeronaves matriculadas nas Filipinas⁽¹⁾. Existem nas Filipinas 47 operadores aéreos, incluindo os operadores de transportes aéreos internacionais, que realizam operações ao abrigo de certificados de operador aéreo emitidos em conformidade com disposições administrativas revogadas. As autoridades competentes filipinas não elaboraram qualquer tipo de plano de execução ou de plano transitório com vista à certificação dos restantes operadores de transporte aéreo, em conformidade com a regulamentação aplicável à aviação civil, de modo a substituir aquelas disposições administrativas. Além disso, há mais de um ano que as autoridades competentes das Filipinas não efectuam quaisquer inspecções de vigilância dos operadores aéreos. Os planos de medidas correctivas apresentados à ICAO por aquelas autoridades não foram considerados aceitáveis para corrigir este grave problema de segurança, que continua por resolver.

(1) Constatação OPS/01 da ICAO.

- (76) Além disso, a entidade federal responsável pela aviação (*Federal Aviation Administration - FAA*), no Ministério dos Transportes dos Estados Unidos da América (*U.S. Department of Transportation*), no seu programa IASA, continua a classificar o país na categoria dois, o que indica que as Filipinas não cumprem as normas internacionais de segurança estabelecidas pela ICAO.
- (77) Os graves problemas de segurança comunicados pela ICAO revelam que o plano de medidas correctivas apresentado pelas autoridades competentes das Filipinas à Comissão em 13 de Outubro de 2008 ⁽¹⁾, cuja conclusão estava prevista para 31 de Março de 2009, não está concluído e que as autoridades competentes das Filipinas não foram capazes de executar esse plano de acção em tempo oportuno.
- (78) A Comissão, tendo em conta o grave problema de segurança comunicado pela ICAO, prosseguiu as suas consultas às autoridades competentes das Filipinas, tendo manifestado sérias apreensões quanto à segurança das operações das transportadoras aéreas licenciadas naquele Estado e pedido esclarecimentos sobre as medidas adoptadas pelas autoridades competentes para corrigirem as deficiências de segurança detectadas.
- (79) As autoridades competentes filipinas (CAAP) enviaram documentação, entre Janeiro e Março de 2010, mas não forneceram todas as informações solicitadas e, nomeadamente, os documentos comprovativos de que as deficiências de segurança tinham sido adequadamente corrigidas.
- (80) As CAAP foram ouvidas pelo Comité da Segurança Aérea em 18 de Março de 2010, tendo confirmado a existência de 20 transportadoras aéreas, as quais, até à sua recertificação o mais tardar em 1 de Dezembro de 2010, continuarão a operar ao abrigo de certificados de operador aéreo emitidos de acordo com disposições administrativas revogadas. Trata-se das transportadoras Aerowurks Aerial Spraying Services, Airtrack Agricultural Corp., Asia Aircraft Overseas, Philippines Inc., Aviation Technology Innovators Inc., Bendice Transport Management Inc., Canadian Helicopter Philippines Inc., CM Aero, Cyclone Airways, INAEC Aviation Corp., Macro Asia Air Taxi Services, Omni Aviation, Corp., Philippine Agricultural Aviation Corp., Royal Air Charter Services Inc., Royal Star Aviation Inc., Southstar Aviation Company, Subic International Air Charter Inc., e Subic Seaplane Inc.. Além disso, confirmaram que muitas destas transportadoras continuam a operar com COA fora de validade, ao abrigo de derrogações temporárias que as isentam da titularidade desse tipo de certificado. Em especial, a transportadora aérea Pacific East Asia Cargo Airlines Inc. continua a realizar transportes internacionais de carga com aeronaves de grande dimensão do tipo Boeing B727 ao abrigo de uma derrogação de 16 de Dezembro de 2009, válida por um período máximo de 90 dias, ou seja, até 16 de Março de 2010, que a isenta da necessidade de ser titular de um COA desse tipo - o seu COA, emitido em 31 de Março de 2008 ao abrigo das disposições administrativas revogadas, caducou em 30 de Março de 2009. As CAAP não foram capazes de confirmar que este operador tinha, finalmente, cessado as operações em 18 de Março de 2010.
- (81) As CAAP comunicaram que os nove COA das transportadoras Beacon, Corporate Air, Frontier Aviation Corp., Mora Air Service Inc., Pacific Airways Corp., Pacific Alliance Corp., Topflite Airways Inc., World Aviation Corp. e Yokota Aviation Corp tinham caducado ou não tinham sido renovados. Contudo, não apresentaram provas dessa revogação e, por conseguinte, de que os operadores tinham encerrado a sua actividade.
- (82) As CAAP comunicaram que tinham lançado um processo de recertificação no início de 2009 e que 21 transportadoras aéreas tinham já sido recertificadas em conformidade com a regulamentação aplicável à aviação civil, em vigor desde 2008. Trata-se das transportadoras Air Philippines Corp., Aviatour's Fly'n Inc., Cebu Pacific Air, Chemrad Aviation Corp., Far East Aviation Services, F.F. Cruz & Company Inc., Huma Corp., Interisland Airlines Inc., Island Aviation, Lion Air Inc., Mindanao Rainbow Agricultural Development Services, Misibis Aviation and Development Corp., Philippine Airlines, South East Asian Airlines Inc., Spirit of Manila Airlines Corp., Trans-Global Airways Corp., WCC Aviation Company, Zenith Air Inc. e Zest Airways Inc.. No entanto, não demonstraram a robustez do processo de recertificação. Não forneceram os certificados integrais relativos a todas as transportadoras e os COA apresentados não permitiram, nomeadamente, identificar o número e a matrícula de algumas das transportadoras recertificadas (Zest Airways Inc., Lion Air, Inc., Aviatour's Fly'sn Inc., Misibis Aviation e Development Corp). Além disso, as CAAP não fizeram prova da realização de qualquer auditoria de pré-certificação nem comprovaram que tinham investigado suficientemente as operações e a manutenção das transportadoras, previamente à sua recertificação, de modo a demonstrar a efectiva aplicação dos manuais aprovados e o cumprimento das normas de segurança aplicáveis. Além disso, as CAAP não comprovaram que as transportadoras recertificadas são objecto de uma supervisão adequada pós-certificação; os planos de vigilância no domínio da aeronavegabilidade e do licenciamento para o ano de 2010 não indicam qualquer data de realização das actividades previstas.
- (83) A transportadora Philippines Airlines solicitou uma audiência ao Comité da Segurança Aérea, a qual veio a ter lugar em 18 de Março de 2010. A transportadora aérea forneceu informações sobre as actividades desenvolvidas e o processo de recertificação - que decorreu em 2009,

⁽¹⁾ Considerando 16 do Regulamento (CE) n.º 1131/2008, de 14 de Novembro de 2008, JO L 306 de 15.11.2008, p. 49.

até à emissão de um novo COA, em 9 de Outubro de 2009, que é declarado conforme com a regulamentação aplicável à aviação civil, em vigor desde 2008. A transportadora comunicou as verificações efectuadas previamente à recertificação e confirmou que tinham incidido na revisão e aprovação dos novos manuais e procedimentos. A transportadora indicou ainda que as CAAP não tinham efectuado qualquer auditoria global no local, previamente à recertificação da transportadora, e que, uma vez que essa auditoria não tinha ainda sido efectuada, as suas operações não tinham sido avaliadas pelas CAAP. A transportadora Philippines Airlines informou que não opera para a UE e comunicou que, após as autoridades competentes dos Estados Unidos da América (US FAA) terem baixado a notação das Filipinas, as suas operações com destino aos Estados Unidos passaram a ser objecto de restrições, não lhe sendo permitido servir rotas adicionais nem utilizar outras aeronaves nas rotas em que actualmente opera.

(84) A transportadora Cebu Pacific Airlines solicitou uma audiência ao Comité da Segurança Aérea, que teve lugar em 18 de Março de 2010. A transportadora aérea forneceu informações sobre as actividades desenvolvidas e o processo de recertificação - que decorreu em 2009 - até à emissão de um novo COA, em 25 de Novembro de 2009, que é declarado conforme com a regulamentação aplicável à aviação civil em vigor desde 2008. A transportadora comunicou as inspecções realizadas previamente à recertificação, tendo, designadamente, confirmado que o novo certificado inclui uma nova autorização de transporte de mercadorias perigosas, matéria que não tinha sido auditada pelas CAAP. A transportadora indicou, contudo, que não faz voluntariamente uso dessa aprovação. A Cebu Pacific declarou que deixou de estar autorizada a efectuar operações com destino aos Estados Unidos após as autoridades competentes dos Estados Unidos da América (US FAA) terem baixado a notação das Filipinas. A transportadora informou ainda que não tenciona operar com destino à UE.

(85) A Comissão confirma os esforços recentemente desenvolvidos pelas duas transportadoras aéreas para garantir operações seguras, reconhecendo ainda que tomaram medidas internas no sentido de reforçar a segurança. A Comissão está disposta a realizar uma visita a estes operadores, com a participação dos Estados-Membros e da Agência Europeia para a Segurança da Aviação, para verificar o cumprimento das normas de segurança internacionais.

(86) A Comissão também reconhece os esforços recentemente desenvolvidos pelas autoridades competentes para reformar o sistema da aviação civil das Filipinas e as medidas tomadas para corrigir as deficiências de segurança comunicadas pela FAA e pela ICAO. No entanto, na pendência da efectiva aplicação das medidas correctivas adequadas, destinadas a corrigir os graves problemas de segurança comunicados pela ICAO, considera-se, com base nos cri-

térios comuns, que, nesta fase, as autoridades competentes das Filipinas não dispõem de capacidade para aplicar e fazer cumprir as normas de segurança pertinentes pelo conjunto de transportadoras aéreas sob o seu controlo regulamentar. Por conseguinte, todas as transportadoras aéreas certificadas nas Filipinas devem ser objecto de uma proibição de operação e incluídas no anexo A.

(87) A Comissão considera, contudo, que as alterações recentemente introduzidas na gestão das CAAP, bem como as acções concretas imediatas decorrentes da nova gestão, incluindo o recrutamento de 23 inspectores qualificados e a utilização da significativa assistência técnica prestada pela ICAO, demonstram a vontade do Estado filipino para corrigir rapidamente as deficiências de segurança detectadas pela FAA e pela ICAO e preparar o terreno para que sejam rapidamente corrigidas. A Comissão está disposta a apoiar os esforços das Filipinas, através de uma visita de avaliação que abranja, nomeadamente, o desempenho de segurança dos operadores, de modo a corrigir as graves deficiências de segurança detectadas.

Considerações gerais sobre as outras transportadoras incluídas nos anexos A e B

(88) Até à data, não obstante os pedidos específicos apresentados pela Comissão nesse sentido, não foram enviados quaisquer elementos comprovativos da aplicação plena das medidas correctivas adequadas por parte das restantes transportadoras aéreas constantes da lista da União Europeia actualizada em 26 de Novembro de 2009 e das autoridades responsáveis pela supervisão regulamentar dessas transportadoras aéreas. Assim, com base nos critérios comuns, a Comissão considera que estas transportadoras aéreas devem, consoante o caso, continuar a ser objecto de uma proibição de operação (anexo A) ou de restrições de operação (anexo B).

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

ADOPTOU O PRESENTE REGULAMENTO:

Artigo 1.º

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

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

Artigo 2.º

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

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

Feito em Bruxelas, em 30 de Março de 2010.

*Pela Comissão,
pelo Presidente,
Siim KALLAS
Vice-Presidente*

ANEXO A

LISTA DAS TRANSPORTADORAS AÉREAS CUJAS OPERAÇÕES SÃO OBJECTO DE PROIBIÇÃO NA COMUNIDADE ⁽¹⁾

Nome da entidade jurídica da transportadora aérea, conforme consta do seu COA (e sua designação comercial, caso seja diferente)	Número do certificado de operador aéreo (COA) ou número da licença de exploração	Número ICAO que designa a companhia aérea	Estado do operador
ARIANA AFGHAN AIRLINES	AOC 009	AFG	Afganistão
SIEM REAP AIRWAYS INTERNATIONAL	AOC/013/00	SRH	Reino do Camboja
SILVERBACK CARGO FREIGHTERS	Desconhecido	VRB	República do Ruanda
Todas as transportadoras aéreas certificadas pelas autoridades de Angola responsáveis pela supervisão regulamentar, com excepção da TAAG – Linhas Aéreas de Angola, que consta do anexo B, incluindo:			República de Angola
AEROJET	015	Desconhecido	República de Angola
AIR26	004	DCD	República de Angola
AIR GEMINI	002	GLL	República de Angola
AIR GICANGO	009	Desconhecido	República de Angola
AIR JET	003	MBC	República de Angola
AIR NAVE	017	Desconhecido	República de Angola
ALADA	005	RAD	República de Angola
ANGOLA AIR SERVICES	006	Desconhecido	República de Angola
DIEXIM	007	Desconhecido	República de Angola
GIRA GLOBO	008	GGL	República de Angola
HELIANG	010	Desconhecido	República de Angola
HELIMALONGO	011	Desconhecido	República de Angola
MAVEWA	016	Desconhecido	República de Angola
PHA	019	Desconhecido	República de Angola
RUI & CONCEIÇÃO	012	Desconhecido	República de Angola
SAL	013	Desconhecido	República de Angola
SERVISAIR	018	Desconhecido	República de Angola
SONAIR	014	SOR	República de Angola

⁽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.

Nome da entidade jurídica da transportadora aérea, conforme consta do seu COA (e sua designação comercial, caso seja diferente)	Número do certificado de operador aéreo (COA) ou número da licença de exploração	Número ICAO que designa a companhia aérea	Estado do operador
Todas as transportadoras aéreas certificadas pelas autoridades do Benim responsáveis pela supervisão regulamentar, incluindo:		—	República do Benim
AERO BENIN	PEA N.º 014/MDCTTTATP-PR/ANAC/DEA/SCS	Desconhecido	República do Benim
AFRICA AIRWAYS	Desconhecido	AFF	República do Benim
ALAFIA JET	PEA N.º 014/ANAC/MDCTTTATP-PR/DEA/SCS	N/A	República do Benim
BENIN GOLF AIR	PEA N.º 012/MDCTTP-PR/ANAC/DEA/SCS.	Desconhecido	República do Benim
BENIN LITTORAL AIRWAYS	PEA N.º 013/MDCTTTATP-PR/ANAC/DEA/SCS.	LTL	República do Benim
COTAIR	PEA N.º 015/MDCTTTATP-PR/ANAC/DEA/SCS.	COB	República do Benim
ROYAL AIR	PEA N.º 11/ANAC/MDCTTP-PR/DEA/SCS	BNR	República do Benim
TRANS AIR BENIN	PEA N.º 016/MDCTTTATP-PR/ANAC/DEA/SCS	TNB	República do Benim
Todas as transportadoras aéreas certificadas pelas autoridades da República do Congo responsáveis pela supervisão regulamentar, incluindo:			República do Congo
AERO SERVICE	RAC06-002	RSR	República do Congo
EQUAFLIGHT SERVICES	RAC 06-003	EKA	República do Congo
SOCIETE NOUVELLE AIR CONGO	RAC 06-004	Desconhecido	República do Congo
TRANS AIR CONGO	RAC 06-001	Desconhecido	República do Congo
Todas as transportadoras aéreas certificadas pelas autoridades da República Democrática do Congo (RDC) responsáveis pela supervisão regulamentar, incluindo:		—	República Democrática do Congo (RDC)
AFRICAN AIR SERVICES COMMUTER	409/CAB/MIN/TVC/051/09	Desconhecido	República Democrática do Congo (RDC)
AIR KASAI	409/CAB/MIN/ TVC/036/08	Desconhecido	República Democrática do Congo (RDC)
AIR KATANGA	409/CAB/MIN/TVC/031/08	Desconhecido	República Democrática do Congo (RDC)
AIR TROPIQUES	409/CAB/MIN/TVC/029/08	Desconhecido	República Democrática do Congo (RDC)
BLUE AIRLINES	409/CAB/MIN/TVC/028/08	BUL	República Democrática do Congo (RDC)
BRAVO AIR CONGO	409/CAB/MIN/TC/0090/2006	BRV	República Democrática do Congo (RDC)
BUSINESS AVIATION	409/CAB/MIN/TVC/048/09	Desconhecido	República Democrática do Congo (RDC)

Nome da entidade jurídica da transportadora aérea, conforme consta do seu COA (e sua designação comercial, caso seja diferente)	Número do certificado de operador aéreo (COA) ou número da licença de exploração	Número ICAO que designa a companhia aérea	Estado do operador
BUSY BEE CONGO	409/CAB/MIN/TVC/052/09	Desconhecido	República Democrática do Congo (RDC)
CETRACA AVIATION SERVICE	409/CAB/MIN/TVC/026/08	CER	República Democrática do Congo (RDC)
CHC STELLAVIA	409/CAB/MIN/TC/0050/ /2006	Desconhecido	República Democrática do Congo (RDC)
COMPAGNIE AFRICAINE D'AVIATION (CAA)	409/CAB/MIN/TVC/035/08	Desconhecido	República Democrática do Congo (RDC)
DOREN AIR CONGO	409/CAB/MIN/TVC/0032/08	Desconhecido	República Democrática do Congo (RDC)
ENTREPRISE WORLD AIRWAYS (EWA)	409/CAB/MIN/TVC/003/08	EWS	República Democrática do Congo (RDC)
FILAIR	409/CAB/MIN/TVC/037/08	Desconhecido	República Democrática do Congo (RDC)
GALAXY KAVATSI	409/CAB/MIN/TVC/027/08	Desconhecido	República Democrática do Congo (RDC)
GILEMBE AIR SOUTENANCE (GISAIR)	409/CAB/MIN/TVC/053/09	Desconhecido	República Democrática do Congo (RDC)
GOMA EXPRESS	409/CAB/MIN/TC/0051/ /2006	Desconhecido	República Democrática do Congo (RDC)
GOMAIR	409/CAB/MIN/TVC/045/09	Desconhecido	República Democrática do Congo (RDC)
HEWA BORA AIRWAYS (HBA)	409/CAB/MIN/TVC/038/08	ALX	República Democrática do Congo (RDC)
INTERNATIONAL TRANS AIR BUSINESS (ITAB)	409/CAB/MIN/TVC/033/08	Desconhecido	República Democrática do Congo (RDC)
KIN AVIA	409/CAB/MIN/TVC/042/09	Desconhecido	República Democrática do Congo (RDC)
LIGNES AÉRIENNES CONGOLAISES (LAC)	Assinatura ministerial (despacho n.º 78/205)	LCG	República Democrática do Congo (RDC)
MALU AVIATION	409/CAB/MIN/TVC/04008	Desconhecido	República Democrática do Congo (RDC)
MANGO AVIATION	409/CAB/MIN/TVC/034/08	Desconhecido	República Democrática do Congo (RDC)
SAFE AIR COMPANYY	409/CAB/MIN/TVC/025/08	Desconhecido	República Democrática do Congo (RDC)
SERVICES AIR	409/CAB/MIN/TVC/030/08	Desconhecido	República Democrática do Congo (RDC)
SWALA AVIATION	409/CAB/MIN/TVC/050/09	Desconhecido	República Democrática do Congo (RDC)
TMK AIR COMMUTER	409/CAB/MIN/TVC/044/09	Desconhecido	República Democrática do Congo (RDC)
TRACEP CONGO AVIATION	409/CAB/MIN/TVC/046/09	Desconhecido	República Democrática do Congo (RDC)
TRANS AIR CARGO SERVICES	409/CAB/MIN/TVC/024/08	Desconhecido	República Democrática do Congo (RDC)
WIMBI DIRA AIRWAYS	409/CAB/MIN/ TVC/039/08	WDA	República Democrática do Congo (RDC)
ZAABU INTERNATIONAL	409/CAB/MIN/TVC/049/09	Desconhecido	República Democrática do Congo (RDC)

Nome da entidade jurídica da transportadora aérea, conforme consta do seu COA (e sua designação comercial, caso seja diferente)	Número do certificado de operador aéreo (COA) ou número da licença de exploração	Número ICAO que designa a companhia aérea	Estado do operador
Todas as transportadoras aéreas certificadas pelas autoridades de Jibuti responsáveis pela supervisão regulamentar, incluindo:			Jibuti
DAALLO AIRLINES	Desconhecido	DAO	Jibuti
Todas as transportadoras aéreas certificadas pelas autoridades da Guiné Equatorial responsáveis pela supervisão regulamentar, incluindo:			Guiné Equatorial
CRONOS AIRLINES	Desconhecido	Desconhecido	Guiné Equatorial
CEIBA INTERCONTINENTAL	Desconhecido	CEL	Guiné Equatorial
EGAMS	Desconhecido	EGM	Guiné Equatorial
EUROGUINEANA DE AVIACIÓN Y TRANSPORTES	2006/001/MTTCT/DGAC/ /SOPS	EUG	Guiné Equatorial
GENERAL WORK AVIACIÓN	002/ANAC	Indisponível	Guiné Equatorial
GETRA - GUINEA ECUATORIAL DE TRANSPORTES AEREOS	739	GET	Guiné Equatorial
GUINEA AIRWAYS	738	Indisponível	Guiné Equatorial
STAR EQUATORIAL AIRLINES	Desconhecido	Desconhecido	Guiné Equatorial
UTAGE – UNIÓN DE TRANSPORT AE-REO DE GUINEA ECUATORIAL	737	UTG	Guiné Equatorial
Todas as transportadoras aéreas certificadas pelas autoridades da Indonésia responsáveis pela supervisão regulamentar, com exceção da Garuda Indonésia, Airfast Indonésia, Mandala Airlines e Ekspres Transportasi Antarbenua, incluindo:			República da Indonésia
AIR PACIFIC UTAMA	135-020	Desconhecido	República da Indonésia
ALFA TRANS DIRGANTATA	135-012	Desconhecido	República da Indonésia
ASCO NUSA AIR	135-022	Desconhecido	República da Indonésia
ASI PUDJIASTUTI	135-028	Desconhecido	República da Indonésia
AVIASTAR MANDIRI	135-029	Desconhecido	República da Indonésia
CARDIG AIR	121-013	Desconhecido	República da Indonésia
DABI AIR NUSANTARA	135-030	Desconhecido	República da Indonésia
DERAYA AIR TAXI	135-013	DRY	República da Indonésia
DERAZONA AIR SERVICE	135-010	DRZ	República da Indonésia
DIRGANTARA AIR SERVICE	135-014	DIR	República da Indonésia

Nome da entidade jurídica da transportadora aérea, conforme consta do seu COA (e sua designação comercial, caso seja diferente)	Número do certificado de operador aéreo (COA) ou número da licença de exploração	Número ICAO que designa a companhia aérea	Estado do operador
EASTINDO	135-038	Desconhecido	República da Indonésia
GATARI AIR SERVICE	135-018	GHS	República da Indonésia
INDONESIA AIR ASIA	121-009	AWQ	República da Indonésia
INDONESIA AIR TRANSPORT	135-034	IDA	República da Indonésia
INTAN ANGKASA AIR SERVICE	135-019	Desconhecido	República da Indonésia
JOHNLIN AIR TRANSPORT	135-043	Desconhecido	República da Indonésia
KAL STAR	121-037	KLS	República da Indonésia
KARTIKA AIRLINES	121-003	KAE	República da Indonésia
KURA-KURA AVIATION	135-016	KUR	República da Indonésia
LION MENTARI AIRLINES	121-010	LNI	República da Indonésia
MANUNGGAL AIR SERVICE	121-020	Desconhecido	República da Indonésia
MEGANTARA	121-025	MKE	República da Indonésia
MERPATI NUSANTARA AIRLINES	121-002	MNA	República da Indonésia
METRO BATAVIA	121-007	BTV	República da Indonésia
MIMIKA AIR	135-007	Desconhecido	República da Indonésia
NATIONAL UTILITY HELICOPTER	135-011	Desconhecido	República da Indonésia
NUSANTARA AIR CHARTER	121-022	Desconhecido	República da Indonésia
NUSANTARA BUANA AIR	135-041	Desconhecido	República da Indonésia
NYAMAN AIR	135-042	Desconhecido	República da Indonésia
PELITA AIR SERVICE	121-008	PAS	República da Indonésia
PENERBANGAN ANGKASA SEMESTA	135-026	Desconhecido	República da Indonésia
PURA WISATA BARUNA	135-025	Desconhecido	República da Indonésia
REPUBLIC EXPRESS AIRLINES	121-040	RPH	República da Indonésia
RIAU AIRLINES	121-016	RIU	República da Indonésia
SAMPOERNA AIR NUSANTARA	135-036	SAE	República da Indonésia
SAYAP GARUDA INDAH	135-004	Desconhecido	República da Indonésia
SKY AVIATION	135-044	Desconhecido	República da Indonésia
SMAC	135-015	SMC	República da Indonésia
SRIWIJAYA AIR	121-035	SJY	República da Indonésia

Nome da entidade jurídica da transportadora aérea, conforme consta do seu COA (e sua designação comercial, caso seja diferente)	Número do certificado de operador aéreo (COA) ou número da licença de exploração	Número ICAO que designa a companhia aérea	Estado do operador
SURVEI UDARA PENAS	135-006	Desconhecido	República da Indonésia
TRANSWISATA PRIMA AVIATION	135-021	Desconhecido	República da Indonésia
TRAVEL EXPRESS AVIATION SERVICE	121-038	XAR	República da Indonésia
TRAVIRA UTAMA	135-009	Desconhecido	República da Indonésia
TRI MG INTRA ASIA AIRLINES	121-018	TMG	República da Indonésia
TRIGANA AIR SERVICE	121-006	TGN	República da Indonésia
UNINDO	135-040	Desconhecido	República da Indonésia
WING ABADI AIRLINES	121-012	WON	República da Indonésia
Todas as transportadoras aéreas certificadas pelas autoridades do Cazaquistão responsáveis pela supervisão regulamentar, com exceção da Air Astana, que consta do anexo B, incluindo:			República do Cazaquistão
AERO AIR COMPANY	Desconhecido	Desconhecido	República do Cazaquistão
AEROPRAKT KZ	Desconhecido	APK	República do Cazaquistão
AIR ALMATY	AK-0331-07	LMY	República do Cazaquistão
AIR COMPANY KOKSHETAU	AK-0357-08	KRT	República do Cazaquistão
AIR DIVISION OF EKA	Desconhecido	Desconhecido	República do Cazaquistão
AIR FLAMINGO	Desconhecido	Desconhecido	República do Cazaquistão
AIR TRUST AIRCOMPANY	Desconhecido	Desconhecido	República do Cazaquistão
AK SUNKAR AIRCOMPANY	Desconhecido	AKS	República do Cazaquistão
ALMATY AVIATION	Desconhecido	LMT	República do Cazaquistão
ARKHABAY	Desconhecido	KEK	República do Cazaquistão
ASIA CONTINENTAL AIRLINES	AK-0345-08	CID	República do Cazaquistão
ASIA CONTINENTAL AVIALINES	AK-0371-08	RRK	República do Cazaquistão
ASIA WINGS	AK-0390-09	AWA	República do Cazaquistão
ASSOCIATION OF AMATEUR PILOTS OF KAZAKHSTAN	Desconhecido	Desconhecido	República do Cazaquistão
ATMA AIRLINES	AK-0372-08	AMA	República do Cazaquistão
ATYRAU AYE JOLY	AK-0321-07	JOL	República do Cazaquistão
AVIA-JAYNAR	Desconhecido	Desconhecido	República do Cazaquistão
BEYBARS AIRCOMPANY	Desconhecido	Desconhecido	República do Cazaquistão

Nome da entidade jurídica da transportadora aérea, conforme consta do seu COA (e sua designação comercial, caso seja diferente)	Número do certificado de operador aéreo (COA) ou número da licença de exploração	Número ICAO que designa a companhia aérea	Estado do operador
BERKUT AIR/BEK AIR	AK-0311-07	BKT/BEK	República do Cazaquistão
BERKUT KZ	Desconhecido	Desconhecido	República do Cazaquistão
BURUNDAYAVIA AIRLINES	AK-0374-08	BRY	República do Cazaquistão
COMLUX	AK-0352-08	KAZ	República do Cazaquistão
DETA AIR	AK-0344-08	DET	República do Cazaquistão
EAST WING	AK-0332-07	EWZ	República do Cazaquistão
EASTERN EXPRESS	AK-0358-08	LIS	República do Cazaquistão
EURO-ASIA AIR	AK-0384-09	EAK	República do Cazaquistão
EURO-ASIA AIR INTERNATIONAL	Desconhecido	KZE	República do Cazaquistão
FENIX	Desconhecido	Desconhecido	República do Cazaquistão
FLY JET KZ	AK-0391-09	FJK	República do Cazaquistão
IJT AVIATION	AK-0335-08	DVB	República do Cazaquistão
INVESTAVIA	AK-0342-08	TLG	República do Cazaquistão
IRTYSH AIR	AK-0381-09	MZA	República do Cazaquistão
JET AIRLINES	AK-0349-09	SOZ	República do Cazaquistão
JET ONE	AK-0367-08	JKZ	República do Cazaquistão
KAZAIR JET	AK-0387-09	KEJ	República do Cazaquistão
KAZAIRTRANS AIRLINE	AK-0347-08	KUY	República do Cazaquistão
KAZAIRWEST	Desconhecido	Desconhecido	República do Cazaquistão
KAZAVIA	Desconhecido	KKA	República do Cazaquistão
KAZAVIASPAS	Desconhecido	KZS	República do Cazaquistão
KOKSHETAU	AK-0357-08	KRT	República do Cazaquistão
MEGA AIRLINES	AK-0356-08	MGK	República do Cazaquistão
MIRAS	AK-0315-07	MIF	República do Cazaquistão
NAVIGATOR	Desconhecido	Desconhecido	República do Cazaquistão
ORLAN 2000 AIRCOMPANY	Desconhecido	KOV	República do Cazaquistão
PANKH CENTER KAZAKHSTAN	Desconhecido	Desconhecido	República do Cazaquistão
PRIME AVIATION	Desconhecido	Desconhecido	República do Cazaquistão
SALEM AIRCOMPANY	Desconhecido	KKS	República do Cazaquistão

Nome da entidade jurídica da transportadora aérea, conforme consta do seu COA (e sua designação comercial, caso seja diferente)	Número do certificado de operador aéreo (COA) ou número da licença de exploração	Número ICAO que designa a companhia aérea	Estado do operador
SAMAL AIR	Desconhecido	SAV	República do Cazaquistão
SAYAKHAT AIRLINES	AK-0359-08	SAH	República do Cazaquistão
SEMEYAVIA	Desconhecido	SMK	República do Cazaquistão
SCAT	AK-0350-08	VSV	República do Cazaquistão
SKYBUS	AK-0364-08	BYK	República do Cazaquistão
SKYJET	AK-0307-09	SEK	República do Cazaquistão
SKYSERVICE	Desconhecido	Desconhecido	República do Cazaquistão
TYAN SHAN	Desconhecido	Desconhecido	República do Cazaquistão
UST-KAMENOGORSK	AK-0385-09	UCK	República do Cazaquistão
ZHETYSU AIRCOMPANY	Desconhecido	JTU	República do Cazaquistão
ZHERSU AVIA	Desconhecido	RZU	República do Cazaquistão
ZHEZKAZGANAIR	Desconhecido	Desconhecido	República do Cazaquistão
Todas as transportadoras aéreas certificadas pelas autoridades da República do Quirguizistão responsáveis pela supervisão regulamentar, incluindo:			República do Quirguizistão
AIR MANAS	17	MBB	República do Quirguizistão
ASIAN AIR	Desconhecido	AAZ	República do Quirguizistão
AVIA TRAFFIC COMPANY	23	AVJ	República do Quirguizistão
AEROSTAN (EX BISTAIR-FEZ BISHKEK)	08	BSC	República do Quirguizistão
CLICK AIRWAYS	11	CGK	República do Quirguizistão
DAMES	20	DAM	República do Quirguizistão
EASTOK AVIA	15	EEE	República do Quirguizistão
GOLDEN RULE AIRLINES	22	GRS	República do Quirguizistão
ITEK AIR	04	IKA	República do Quirguizistão
KYRGYZ TRANS AVIA	31	KTC	República do Quirguizistão
KYRGYZSTAN	03	LYN	República do Quirguizistão
MAX AVIA	33	MAI	República do Quirguizistão
S GROUP AVIATION	6	SGL	República do Quirguizistão
SKY GATE INTERNATIONAL AVIATION	14	SGD	República do Quirguizistão
SKY WAY AIR	21	SAB	República do Quirguizistão

Nome da entidade jurídica da transportadora aérea, conforme consta do seu COA (e sua designação comercial, caso seja diferente)	Número do certificado de operador aéreo (COA) ou número da licença de exploração	Número ICAO que designa a companhia aérea	Estado do operador
TENIR AIRLINES	26	TEB	República do Quirguizistão
TRAST AERO	05	TSJ	República do Quirguizistão
VALOR AIR	07	VAC	República do Quirguizistão
Todas as transportadoras aéreas certificadas pelas autoridades da Libéria responsáveis pela supervisão regulamentar		—	Libéria
Todas as transportadoras aéreas certificadas pelas autoridades da República do Gabão responsáveis pela supervisão regulamentar, com exceção da Gabon Airlines, da Afrijet e da SN2AG, que constam do anexo B, incluindo:			República do Gabão
AIR SERVICES SA	0002/MTACCMDH/SGACC/ /DTA	AGB	República do Gabão
AIR TOURIST (ALLEGIANCE)	0026/MTACCMDH/SGACC/ /DTA	NIL	República do Gabão
NATIONALE ET REGIONALE TRANSPORT (NATIONALE)	0020/MTACCMDH/SGACC/ /DTA	Desconhecido	República do Gabão
SCD AVIATION	0022/MTACCMDH/SGACC/ /DTA	Desconhecido	República do Gabão
SKY GABON	0043/MTACCMDH/SGACC/ /DTA	SKG	República do Gabão
SOLENTA AVIATION GABON	0023/MTACCMDH/SGACC/ /DTA	Desconhecido	República do Gabão
Todas as transportadoras aéreas certificadas pelas autoridades das Filipinas responsáveis pela supervisão regulamentar, incluindo:			República das Filipinas
AEROWURKS AERIAL SPRAYING SERVICES	4AN2008003	Desconhecido	República das Filipinas
AIR PHILIPPINES CORPORATION	2009006	Desconhecido	República das Filipinas
AIR WOLF AVIATION INC.	200911	Desconhecido	República das Filipinas
AIRTRACK AGRICULTURAL CORPORATION	4AN2005003	Desconhecido	República das Filipinas
ASIA AIRCRAFT OVERSEAS PHILIPPINES INC.	4AN9800036	Desconhecido	República das Filipinas
AVIATION TECHNOLOGY INNOVATORS, INC.	4AN2007005	Desconhecido	República das Filipinas
AVIATOUR'S FLYN INC.	200910	Desconhecido	República das Filipinas
AYALA AVIATION CORP.	4AN9900003	Desconhecido	República das Filipinas
BEACON	Desconhecido	Desconhecido	República das Filipinas

Nome da entidade jurídica da transportadora aérea, conforme consta do seu COA (e sua designação comercial, caso seja diferente)	Número do certificado de operador aéreo (COA) ou número da licença de exploração	Número ICAO que designa a companhia aérea	Estado do operador
BENDICE TRANSPORT MANAGEMENT INC.	4AN2008006	Desconhecido	República das Filipinas
CANADIAN HELICOPTERS PHILIPPINES INC.	4AN9800025	Desconhecido	República das Filipinas
CEBU PACIFIC AIR	2009002	Desconhecido	República das Filipinas
CHEMTRAD AVIATION CORPORATION	2009018	Desconhecido	República das Filipinas
CM AERO	4AN2000001	Desconhecido	República das Filipinas
CORPORATE AIR	Desconhecido	Desconhecido	República das Filipinas
CYCLONE AIRWAYS	4AN9900008	Desconhecido	República das Filipinas
FAR EAST AVIATION SERVICES	2009013	Desconhecido	República das Filipinas
F.F. CRUZ AND COMPANY, INC.	2009017	Desconhecido	República das Filipinas
HUMA CORPORATION	2009014	Desconhecido	República das Filipinas
INAEC AVIATION CORP.	4AN2002004	Desconhecido	República das Filipinas
ISLAND AVIATION	2009009	Desconhecido	República das Filipinas
INTERISLAND AIRLINES, INC.	2010023	Desconhecido	República das Filipinas
ISLAND TRANSVOYAGER	2010022	Desconhecido	República das Filipinas
LION AIR, INCORPORATED	2009019	Desconhecido	República das Filipinas
MACRO ASIA AIR TAXI SERVICES	4AN9800035	Desconhecido	República das Filipinas
MINDANAO RAINBOW AGRICULTURAL DEVELOPMENT SERVICES	2009016	Desconhecido	República das Filipinas
MISIBIS AVIATION & DEVELOPMENT CORP	2010020	Desconhecido	República das Filipinas
OMNI AVIATION CORP.	4AN2002002	Desconhecido	República das Filipinas
PACIFIC EAST ASIA CARGO AIRLINES, INC.	4AS9800006	Desconhecido	República das Filipinas
PACIFIC AIRWAYS CORPORATION	Desconhecido	Desconhecido	República das Filipinas
PACIFIC ALLIANCE CORPORATION	Desconhecido	Desconhecido	República das Filipinas
PHILIPPINE AIRLINES	2009001	Desconhecido	República das Filipinas
PHILIPPINE AGRICULTURAL AVIATION CORP.	4AN9800015	Desconhecido	República das Filipinas
ROYAL AIR CHARTER SERVICES INC.	4AN2003003	Desconhecido	República das Filipinas
ROYAL STAR AVIATION, INC.	4AN9800029	Desconhecido	República das Filipinas
SOUTH EAST ASIA INC.	2009004	Desconhecido	República das Filipinas

Nome da entidade jurídica da transportadora aérea, conforme consta do seu COA (e sua designação comercial, caso seja diferente)	Número do certificado de operador aéreo (COA) ou número da licença de exploração	Número ICAO que designa a companhia aérea	Estado do operador
SOUTHSTAR AVIATION COMPANY, INC.	4AN9800037	Desconhecido	República das Filipinas
SPIRIT OF MANILA AIRLINES CORPORATION	2009008	Desconhecido	República das Filipinas
SUBIC INTERNATIONAL AIR CHARTER	4AN9900010	Desconhecido	República das Filipinas
SUBIC SEAPLANE, INC.	4AN2000002	Desconhecido	República das Filipinas
TOPFLITE AIRWAYS, INC.	Desconhecido	Desconhecido	República das Filipinas
TRANSGLOBAL AIRWAYS CORPORATION	2009007	Desconhecido	República das Filipinas
WORLD AVIATION, CORP.	Desconhecido	Desconhecido	República das Filipinas
WCC AVIATION COMPANY	2009015	Desconhecido	República das Filipinas
YOKOTA AVIATION, INC.	Desconhecido	Desconhecido	República das Filipinas
ZENITH AIR, INC.	2009012	Desconhecido	República das Filipinas
ZEST AIRWAYS INCORPORATED	2009003	Desconhecido	República das Filipinas
Todas as transportadoras aéreas certificadas pelas autoridades de São Tomé e Príncipe responsáveis pela supervisão regulamentar, incluindo:	—	—	São Tomé e Príncipe
AFRICA CONNECTION	10/AOC/2008	Desconhecido	São Tomé e Príncipe
BRITISH GULF INTERNATIONAL COMPANY LTD	01/AOC/2007	BGI	São Tomé e Príncipe
EXECUTIVE JET SERVICES	03/AOC/2006	EJZ	São Tomé e Príncipe
GLOBAL AVIATION OPERATION	04/AOC/2006	Desconhecido	São Tomé e Príncipe
GOLIAF AIR	05/AOC/2001	GLE	São Tomé e Príncipe
ISLAND OIL EXPLORATION	01/AOC/2008	Desconhecido	São Tomé e Príncipe
STP AIRWAYS	03/AOC/2006	STP	São Tomé e Príncipe
TRANSAFRIK INTERNATIONAL LTD	02/AOC/2002	TFK	São Tomé e Príncipe
TRANSCARG	01/AOC/2009	Desconhecido	São Tomé e Príncipe
TRANSLIZ AVIATION (TMS)	02/AOC/2007	TMS	São Tomé e Príncipe
Todas as transportadoras aéreas certificadas pelas autoridades da Serra Leoa responsáveis pela supervisão regulamentar, incluindo:	—	—	Serra Leoa
AIR RUM, LTD	Desconhecido	RUM	Serra Leoa
DESTINY AIR SERVICES, LTD	Desconhecido	DTY	Serra Leoa

Nome da entidade jurídica da transportadora aérea, conforme consta do seu COA (e sua designação comercial, caso seja diferente)	Número do certificado de operador aéreo (COA) ou número da licença de exploração	Número ICAO que designa a companhia aérea	Estado do operador
HEAVYLIFT CARGO	Desconhecido	Desconhecido	Serra Leoa
ORANGE AIR SIERRA LEONE LTD	Desconhecido	ORJ	Serra Leoa
PARAMOUNT AIRLINES, LTD	Desconhecido	PRR	Serra Leoa
SEVEN FOUR EIGHT AIR SERVICES LTD	Desconhecido	SVT	Serra Leoa
TEEBAH AIRWAYS	Desconhecido	Desconhecido	Serra Leoa
Todas as transportadoras aéreas certificadas pelas autoridades do Sudão responsáveis pela supervisão regulamentar, incluindo:			República do Sudão
SUDAN AIRWAYS	Desconhecido		República do Sudão
SUN AIR COMPANY	Desconhecido		República do Sudão
MARSLAND COMPANY	Desconhecido		República do Sudão
ATTICO AIRLINES	Desconhecido		República do Sudão
FOURTY EIGHT AVIATION	Desconhecido		República do Sudão
SUDANESE STATES AVIATION COMPANY	Desconhecido		República do Sudão
ALMAJARA AVIATION	Desconhecido		República do Sudão
BADER AIRLINES	Desconhecido		República do Sudão
ALFA AIRLINES	Desconhecido		República do Sudão
AZZA TRANSPORT COMPANY	Desconhecido		República do Sudão
GREEN FLAG AVIATION	Desconhecido		República do Sudão
ALMAJAL AVIATION SERVICE	Desconhecido		República do Sudão
Todas as transportadoras aéreas certificadas pelas autoridades da Suazilândia responsáveis pela supervisão regulamentar, incluindo:	—	—	Suazilândia
SWAZILAND AIRLINK	Desconhecido	SZL	Suazilândia
Todas as transportadoras aéreas certificadas pelas autoridades da Zâmbia responsáveis pela supervisão regulamentar, incluindo:			Zâmbia
ZAMBEZI AIRLINES	Z/AOC/001/2009	ZMA	Zâmbia

ANEXO B

LISTA DAS TRANSPORTADORAS AÉREAS QUE SÃO OBJECTO DE RESTRIÇÕES OPERACIONAIS NA COMUNIDADE ⁽¹⁾

Nome da entidade jurídica da transportadora aérea, conforme consta do seu COA (e sua designação comercial, caso seja diferente)	Número do certificado de operador aéreo (COA)	Número ICAO que designa a companhia aérea	Estado do operador	Tipo de aeronave objecto de restrições	Matrícula(s) e, quando disponível, número(s) de série da construção	Estado de matrícula
AIR KORYO	GAC-AOC/KOR-01		RPDC	Toda a frota, à excepção de 2 aeronaves do tipo Tu 204	Toda a frota, à excepção de P-632 e P-633	RPDC
AFRIJET ⁽¹⁾	CTA 0002/MTAC/ /ANAC-G/DSA		República do Gabão	Toda a frota, à excepção de 2 aeronaves do tipo Falcon 50 e 1 aeronave do tipo Falcon 900	Toda a frota, à excepção de TR-LGV, TR-LGY e TR-AFJ	República do Gabão
AIR ASTANA ⁽²⁾	AK-0388-09	KZR	Cazaquistão	Toda a frota, à excepção de 2 aeronaves do tipo B767, 4 aeronaves do tipo B757, 10 aeronaves do tipo A319/320/321 e 5 aeronaves do tipo Fokker 50	Toda a frota, à excepção de P4-KCA, P4-KCB, P4-EAS, P4-FAS, P4-GAS, P4-MAS, P4-NAS, P4-OAS, P4-PAS, P4-SAS, P4-TAS, P4-UAS, P4-VAS, P4-WAS, P4-YAS, P4-XAS, P4-HAS, P4-IAS, P4-JAS, P4-KAS, P4-LAS	Aruba (Reino dos Países Baixos)
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
GABON AIRLINES ⁽³⁾	CTA 0001/MTAC/ /ANAC	GBK	República do Gabão	Toda a frota, à excepção de 1 aeronave do tipo Boeing B-767-200	Toda a frota, à excepção de TR-LHP	República do Gabão
IRAN AIR ⁽⁴⁾	FS100	IRA	República Islâmica do Irão	Toda a frota, à excepção de 14 aeronaves do tipo A300, 4 aeronaves do tipo A310, 9 aeronaves de tipo B747, 1 aeronave B737 e 6 aeronaves do tipo A320	Toda a frota, à excepção de PE-IBA, PE-IBB, EP-IBC, EP-IBD, EP-IBG, EP-IBH, EP-IBI, EP-IBJ, EP-IBS, EP-IBT, EP-IBV, EP-IBZ, EP-ICE, EP-ICF	República Islâmica do Irão

⁽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.

Nome da entidade jurídica da transportadora aérea, conforme consta do seu COA (e sua designação comercial, caso seja diferente)	Número do certificado de operador aéreo (COA)	Número ICAO que designa a companhia aérea	Estado do operador	Tipo de aeronave objecto de restrições	Matrícula(s) e, quando disponível, número(s) de série da construção	Estado de matrícula
					EP-IBK EP-IBL EP-IBP EP-IBQ EP-IAA EP-IAB EP-IBC EP-IBD EP-IAG EP-IAH EP-IAI EP-IAM EP-ICD EP-AGA EP-IEA EP-IEB EP-IED EP-IEE EP-IEF EP-IEG	
NOUVELLE AIR AFFAIRES GABON (SN2AG)	CTA 0003/MTAC/ /ANAC-G/DSA	NVS	República do Gabão	Toda a frota, à excepção de 1 aeronave do tipo Challenger CL601 e 1 aeronave do tipo HS-125-800	Toda a frota, à excepção de TR-AAG e ZS-AFG	República do Gabão; República da África do Sul
TAAG – LINHAS AÉREAS DE ANGOLA	001	DTA	República de Angola	Toda a frota, à excepção de 3 aeronaves do tipo Boeing B-777 e 4 aeronaves do tipo Boeing B-737-700	Toda a frota, à excepção de D2-TED, D2-TEE, D2-TEF, D2-TBF, D2, TBG, D2-TBH, D2-TBJ	República de Angola
UKRAINIAN MEDITERRANEAN	164	UKM	Ucrânia	Toda a frota à excepção de uma aeronave do tipo MD-83	Toda a frota, à excepção de UR-CFF	Ucrânia

(¹) A Afrijet apenas está autorizada a utilizar as aeronaves especificamente mencionadas para as suas operações correntes na Comunidade Europeia.

(²) A Air Astana apenas está autorizada a utilizar as aeronaves especificamente mencionadas para as suas operações correntes na Comunidade Europeia.

(³) A Gabon Airlines apenas está autorizada a utilizar as aeronaves especificamente mencionadas para as suas operações correntes na Comunidade Europeia.

(⁴) A Iran Air está autorizada a operar com destino à União Europeia utilizando as aeronaves especificadas e nas condições enumeradas nos considerandos 48 e 49 do presente regulamento.