

**REGULAMENTO (CE) N.º 715/2008 DA COMISSÃO****de 24 de Julho de 2008****que altera o 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 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 <sup>(1)</sup> e, nomeadamente, o artigo 4.º do mesmo regulamento,

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 comunitárias que são objecto de uma proibição de operação na Comunidade, prevista no capítulo II do Regulamento (CE) n.º 2111/2005 <sup>(2)</sup>.
- (2) Em conformidade com o n.º 2 do artigo 4.º do Regulamento (CE) n.º 2111/2005 e com o artigo 2.º do Regulamento (CE) n.º 473/2006 da Comissão, de 22 de Março de 2006, que estabelece regras de execução para a lista comunitária de transportadoras aéreas que são objecto de uma proibição de operação na Comunidade, prevista no capítulo II do Regulamento (CE) n.º 2111/2005 <sup>(3)</sup>, um Estado-Membro solicitou a actualização da lista comunitária.
- (3) Em conformidade com o n.º 3 do artigo 4.º do Regulamento (CE) n.º 2111/2005, alguns Estados-Membros comunicaram à Comissão informações relevantes no contexto da actualização da lista comunitária. Alguns países terceiros também comunicaram informações relevantes. Por essa razão, a lista comunitária deve ser actualizada.
- (4) 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 Comunidade ou a alterar as condições de uma proibição de operação imposta a uma transportadora aérea incluída na lista comunitária.

- (5) A Comissão deu às transportadoras aéreas em causa a oportunidade de consultar os documentos fornecidos pelos Estados-Membros, de tecer comentários por escrito e de efectuar 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 <sup>(4)</sup>.
- (6) As autoridades responsáveis pela supervisão regulamentar das transportadoras aéreas em causa foram consultadas pela Comissão, bem como, em casos específicos, por alguns Estados-Membros.
- (7) O Regulamento (CE) n.º 474/2006 deve, por conseguinte, ser alterado em conformidade.

**Mahan Air**

- (8) Em conformidade com o considerando 41 do Regulamento (CE) n.º 331/2008 da Comissão e na sequência do convite da transportadora Mahan Air, uma equipa de peritos europeus realizou uma missão exploratória à República Islâmica do Irão, de 16 a 20 de Junho de 2008, para verificar a aplicação, pela transportadora, das medidas destinadas a corrigir as deficiências de segurança anteriormente detectadas. O relatório revela que a transportadora realizou progressos significativos na sequência da sua inclusão na lista comunitária e confirma que adoptou as medidas necessárias para corrigir todas as deficiências de segurança que haviam conduzido à proibição de operação.
- (9) O relatório mostra também que, com excepção das duas aeronaves do tipo Airbus A-310 registadas em França (F-OJHH e F-OJHI), há outras deficiências que poderão continuar a afectar a aeronavegabilidade contínua de parte da frota da transportadora. Algumas das medidas em curso, designadamente a introdução de novos programas informáticos e a nomeação de dois novos directores para o sector da engenharia e da qualidade, deverão evitar a repetição de tais anomalias no futuro. A Comissão tomou igualmente nota de que a transportadora aérea tenciona operar na Comunidade apenas com as duas aeronaves registadas em França.

<sup>(1)</sup> JO L 344 de 27.12.2005, p. 15.

<sup>(2)</sup> JO L 84 de 23.3.2006, p. 14. Regulamento com a última redacção que lhe foi dada pelo Regulamento (CE) n.º 331/2008 (JO L 102 de 12.4.2008, p. 3).

<sup>(3)</sup> JO L 84 de 23.3.2006, p. 8.

<sup>(4)</sup> JO L 373 de 31.12.1991, p. 4. Regulamento com a última redacção que lhe foi dada pelo Regulamento (CE) n.º 8/2008 do Parlamento Europeu e do Conselho (JO L 10 de 12.1.2008, p. 1).

(10) Com base nos critérios comuns, a Comissão considera que a Mahan Air tomou todas as medidas necessárias para se conformar às normas de segurança pertinentes, podendo, pois, ser retirada do anexo A. A Comissão continuará a acompanhar de perto o desempenho da transportadora. Os Estados-Membros verificarão sistematicamente 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 da Comissão, de 16 de Abril de 2008, que dá execução à Directiva 2004/36/CE do Parlamento Europeu e do Conselho no que respeita à atribuição de prioridade nas inspecções a efectuar na plataforma de estacionamento às aeronaves que utilizam aeroportos comunitários <sup>(1)</sup>.

### Transportadoras aéreas da República do Gabão

(11) Foi comprovado que algumas transportadoras aéreas certificadas na República do Gabão registam graves deficiências de segurança. A auditoria universal de supervisão da segurança realizada pela ICAO em 2007 chamou a atenção para a existência de muitas deficiências significativas no que se refere à capacidade das autoridades da aviação civil da República do Gabão para assumirem as suas responsabilidades em matéria de supervisão da segurança da aviação. Quando da conclusão da auditoria, mais de 93 % das normas da ICAO não haviam sido aplicadas.

(12) Foi comprovado que as transportadoras aéreas certificadas na República do Gabão que operam com destino à Comunidade registam graves e repetidas deficiências de segurança. Essas deficiências foram identificadas pelas autoridades competentes francesas no decurso de inspecções efectuadas na plataforma de estacionamento no âmbito do programa SAFA <sup>(2)</sup>.

(13) O Reino Unido comunicou à Comissão que, em 4 de Abril de 2008, dados os resultados do relatório de auditoria da ICAO, havia recusado conceder uma autorização de operação à Gabon Airlines Cargo, tendo em conta os critérios comuns, em conformidade com o disposto no n.º 1 do artigo 6.º do Regulamento (CE) n.º 2111/2005. Por outro lado, atendendo às dúvidas manifestadas pela ICAO quanto à capacidade da República do Gabão para exercer a supervisão da segurança das transportadoras licenciadas naquele país, o Reino Unido apresentou, em 7 de Abril de 2008, um pedido de actualização da lista comunitária em conformidade com o n.º 2 do artigo 4.º do Regulamento (CE) n.º 2111/2005 e com o artigo 6.º do Regulamento (CE) n.º 473/2006, de modo a impor uma proibição de operação a todas as transportadoras certificadas pelas autoridades competentes da República do Gabão.

(14) A Comissão, atendendo aos resultados da auditoria da ICAO e ao pedido do Reino Unido, consultou as autoridades competentes do Gabão sobre as medidas por estas adoptadas para corrigir as deficiências detectadas pela ICAO e pelos Estados-Membros. As autoridades competentes do Gabão reagiram prontamente a tais preocupações e assumiram o compromisso de tomar todas as medidas necessárias para pôr em prática as normas da ICAO aplicáveis e reforçar o seu cumprimento com a maior brevidade possível. Além disso, as autoridades competentes do Gabão apresentaram à Comissão provas da adopção de um novo código da aviação civil, em Maio de 2008, e da elaboração de regulamentos de operação específicos à aeronavegabilidade e às operações, bem como informaram que havia sido adoptada a decisão de criar uma agência da aviação civil independente (ANAC), com promulgação prevista para Julho de 2008. Estas iniciativas de maior importância, que foram rápida e eficazmente adoptadas pela República do Gabão, prevêem um sistema da aviação civil totalmente novo, que poderá ser aplicado até Dezembro de 2008. As autoridades competentes do Gabão informaram ainda a Comissão e o Comité da Segurança Aérea de que, a partir de Julho de 2008 e por um período de um ano, a ICAO havia sido contratada para apoiar o Gabão no desenvolvimento do seu novo sistema de supervisão da aviação civil.

(15) Durante o período de transição, até que a ANAC seja plenamente operacional e as transportadoras aéreas sejam objecto de nova certificação ao abrigo do quadro legislativo e institucional renovado, a República do Gabão informou a Comissão e o Comité da Segurança Aérea de que havia tomado um conjunto de medidas imediatas: a retirada do certificado de operador aéreo (COA) à Gabon Airlines Cargo, em 13 de Junho de 2008, a imposição de restrições às operações das transportadoras aéreas gabonesas que operam com destino à Comunidade, de modo a impedir a utilização de aeronaves registadas fora da República do Gabão e as inspecções pré-voo obrigatórias para todas as aeronaves com partida de aeroportos gaboneses com destino à Comunidade, de modo que as aeronaves que não apresentam condições satisfatórias sejam imobilizadas até serem rectificadas as deficiências de segurança.

(16) A análise efectuada pela Comissão da situação dos COA das transportadoras aéreas Solenta Aviation Gabon, Sky Gabon, Nouvelle Air Affaires Gabon, SCD Aviation, Nationale et Régionale Transport, Air Services SA e Air Tourist (Allegiance) suscita preocupações no que se refere às especificações de operação. A título de exemplo, a área de operações autoriza a realização de operações internacionais, apesar de as autoridades competentes do Gabão afirmarem que aquelas estão limitadas ao Gabão e/ou à sub-região. Além disso, as operações parecem estar limitadas às regras de voo à vista (VFR), o que não seria

<sup>(1)</sup> JO L 109 de 19.4.2008, p. 7.

<sup>(2)</sup> DGAC/F-2007-1595, DGAC/F-2007-1950, DGAC/F-2007-2291, DGAC/F-2008-176, DGAC/F 2008 405 e DGAC/F-2008-44.

adequado para operar na Europa em condições de segurança. As autoridades competentes do Gabão informaram que pretendem esclarecer rapidamente a situação. A Comissão considera que, enquanto se aguarda a análise da situação da República do Gabão em matéria de segurança, a realizar na próxima reunião do Comité da Segurança Aérea, e na sequência da nova certificação destas transportadoras em conformidade com as normas da ICAO, as referidas transportadoras devem ser sujeitas a uma proibição de operação e, por conseguinte, incluídas no anexo A com base nos critérios comuns.

- (17) Tendo em conta, por um lado, os resultados das inspeções na plataforma de estacionamento realizadas nos aeroportos comunitários ao abrigo do programa SAFA e o compromisso assumido pelas autoridades competentes do Gabão de que contrariariam inspetores externos para a realização de inspeções sistemáticas na plataforma de estacionamento antes da partida dos voos internacionais com destino à Comunidade e, por outro, a decisão do Governo do Gabão de proibir a realização desses voos caso fossem detectadas deficiências de segurança, a Comissão considera que devem ser autorizadas as operações com destino à Comunidade das duas outras transportadoras aéreas, Gabon Airlines e Afrijet, desde que estritamente limitadas aos níveis actuais e efectuadas com as aeronaves actualmente utilizadas. Com base nos critérios comuns, as referidas transportadoras devem, por conseguinte, ser incluídas no anexo B.
- (18) A Comissão continuará a acompanhar de perto o desempenho destas duas transportadoras. Os Estados-Membros verificarão sistematicamente o cumprimento efectivo das normas de segurança pertinentes, tornando prioritárias as inspeções na plataforma de estacionamento às aeronaves destas transportadoras, nos termos do Regulamento (CE) n.º 351/2008. A Comissão, em colaboração com os Estados-Membros, tenciona verificar se as medidas anunciadas foram satisfatoriamente aplicadas através uma visita ao local em tempo oportuno.

#### Transportadoras aéreas da República do Quirguistão

- (19) As autoridades da República do Quirguistão informaram a Comissão de que haviam concedido certificados de operador aéreo às transportadoras aéreas Valor Air e Artik Avia. Dado que aquelas autoridades mostraram falta de capacidade para efectuar uma supervisão adequada da segurança das transportadoras que certificam, estas duas transportadoras devem ser igualmente incluídas no anexo A.
- (20) As autoridades da República do Quirguistão forneceram à Comissão provas da retirada dos certificados de operador aéreo às transportadoras aéreas Botir Avia, Intal Avia e

Air Central Asia. Atendendo a que estas transportadoras cessaram as suas actividades, devem ser retiradas da lista do anexo A.

#### Cubana de Aviación SA

- (21) Em conformidade com o considerando 24 do Regulamento (CE) n.º 331/2008, as autoridades competentes da República de Cuba informaram a Comissão, em 19 de Junho de 2008, de que haviam instalado equipamento E-GPWS nas aeronaves do tipo Ilyushin Il-62, com as matrículas CU-T1284 e CU-T1280, da transportadora Cubana de Aviación. A aeronave do tipo IL-62, com a matrícula CU-T1283, foi retirada de serviço dado ter atingido o fim do seu tempo de vida útil. Além disso, as autoridades competentes da República de Cuba informaram a Comissão de que haviam verificado que todas as deficiências de segurança anteriormente detectadas haviam sido eficazmente corrigidas pela transportadora aérea.
- (22) Analisada a informação, a Comissão considera que as medidas são adequadas para corrigir todas as deficiências de segurança anteriormente detectadas nas aeronaves operadas pela Cubana de Aviación com destino à Comunidade. Os Estados-Membros verificarão sistematicamente o cumprimento efectivo das normas de segurança pertinentes, conferindo a prioridade nas inspeções na plataforma de estacionamento às aeronaves desta transportadora, nos termos do Regulamento (CE) n.º 351/2008.

#### Iran Air

- (23) Foi comprovado que a Iran National Airlines («Iran Air») não cumpre as normas de segurança específicas estabelecidas pela Convenção de Chicago nas operações com destino à Comunidade. Essas deficiências foram detectadas pelas autoridades competentes da Alemanha, Áustria, França, Itália, Países Baixos, Suécia, Reino Unido e Suíça durante as inspeções na plataforma de estacionamento no âmbito do programa SAFA <sup>(1)</sup>.

<sup>(1)</sup> ACG-2007-63, ACG-2007-90, ACG-2007-139, ACG-2008-58, ACG-2008-105, DGAC/F-2004-198, DGAC/F-2004-456, DGAC/F-2004-1218, DGAC/F-2005-194, DGAC/F-2005-523, DGAC/F-2005-1333, DGAC/F-2006-197, DGAC/F-2006-404, DGAC/F-2006-531, DGAC/F-2006-767, DGAC/F-2006-1696, DGAC/F-2007-185, DGAC/F-2007-575, DGAC/F-2007-1064, DGAC/F-2007-1802, DGAC/F-2007-2074, DGAC/F-2007-2254, DGAC/F-2007-2471, DGAC/F-2008-303, DGAC/F-2008-732, LBA/D-2004-42, LBA/D-2004-359, LBA/D-2004-780, LBA/D-2005-504, LBA/D-2005-521, LBA/D-2005-593, LBA/D-2006-234, LBA/D-2006-425, LBA/D-2007-463, LBA/D-2007-520, LBA/D-2007-536, LBA/D-2007-724, LBA/D-2008-209, LBA/D-2008-278, LBA/D-2008-441, ENAC-IT-2004-349, ENAC-IT-2005-85, ENAC-IT-2005-168, ENAC-IT-2005-349, ENAC-IT-2006-843, ENAC-IT-2007-387, ENAC-IT-2007-417, ENAC-IT-2007-572, ENAC-IT-2007-637, ENAC-IT-2008-104, CAA-NL-2004-91, CAA-NL-2004-92, CAA-NL-2005-15, CAA-NL-2005-36, CAA-NL-2005-117, CAA-NL-2007-190, CAA-NL-2008-43, SCAA-2005-32, SCAA-2005-57, SCAA-2007-60, CAA-UK-2004-24, CAA-UK-2004-150, CAA-UK-2004-158, CAA-UK-2004-208, CAA-UK-2005-34, CAA-UK-2008-76, CAA-UK-2008-100, FOCA-2005-308 e FOCA-2007-494.

- (24) A transportadora apresentou um conjunto de medidas correctivas que haviam sido propostas às autoridades competentes dos Estados-Membros acima mencionados, bem como um plano de acções correctivas concebidas para, de uma forma sistemática, corrigir as deficiências que afectavam várias áreas sob a responsabilidade da transportadora. A convite da transportadora e das autoridades competentes, uma equipa de peritos europeus deslocou-se à República Islâmica do Irão numa missão exploratória, de 16 a 20 de Junho de 2008, para verificar a aplicação, pela transportadora, das várias medidas correctivas. O relatório mostra que a transportadora criou, no seu serviço de garantia da qualidade, uma divisão incumbida de monitorizar e corrigir as deficiências de segurança detectadas, bem como de analisar as causas profundas destas, de modo a evitar a sua repetição.
- (25) Com base nos critérios comuns, verifica-se que a Iran Air tem vindo continuamente a adoptar as medidas necessárias para corrigir satisfatoriamente todas as deficiências de segurança anteriormente detectadas, em conformidade com as normas de segurança aplicáveis. Assim, nesta fase, não será necessário adoptar medidas complementares. A Comissão continuará a acompanhar de perto o desempenho da transportadora. Os Estados-Membros verificarão sistematicamente 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.

#### Yemenia — Yemen Airways

- (26) Foi comprovado que a Yemenia — Yemen Airways não cumpre as normas de segurança específicas estabelecidas pela Convenção de Chicago nas operações com destino à Comunidade. Essas deficiências foram detectadas pelas autoridades competentes da Alemanha, França e Itália durante as inspecções na plataforma de estacionamento no âmbito do programa SAFA <sup>(1)</sup>.
- (27) A Yemenia celebrou com o fabricante de aeronaves Airbus um contrato de fornecimento de peritos técnicos e de auditores para ministrar formação ao pessoal (pilotos e engenheiros) e monitorizar o desempenho da transportadora em duas áreas específicas: manutenção e engenharia e operações de aeronaves. A transportadora foi auditada pela Airbus nestas duas áreas em Novembro e Dezembro de 2007, tendo apresentado um conjunto de medidas correctivas para melhorar o seu desempenho no plano da segurança e corrigir, de forma sistemática, as deficiências de segurança, que afectavam estas áreas, detectadas durante as inspecções na plata-

forma de estacionamento. A transportadora apresentou um plano de medidas correctivas em 26 de Maio de 2008.

- (28) A Comissão considera que o plano de medidas correctivas não dá uma resposta satisfatória a todos os problemas de segurança detectados. Embora a transportadora tenha demonstrado que dispõe de uma estrutura e de uma organização eficazes, bem como de capacidade para garantir a adesão total a uma política de segurança, continuam a registar-se certas questões pendentes. No domínio das operações, nomeadamente no que respeita à formação na área das operações de terra e de voo, não é adequadamente demonstrado de que forma e com que meios essas medidas correctivas serão aplicadas, atendendo a que não se dispõe de informação sobre as qualificações e a experiência necessárias para o pessoal afecto a essas funções. Na área da manutenção e da engenharia, o plano de acção contém muitas questões pendentes, nomeadamente ETOPS, engenharia e biblioteca técnica, que são condições elementares essenciais para a realização de operações de voo seguras e para o funcionamento adequado da manutenção. Dadas as respostas incompletas da transportadora, não é possível realizar uma avaliação global do plano de acção nesta área. Em 12 e 25 de Junho de 2008, também foi enviada documentação complementar à Comissão. Esta documentação inclui um plano de medidas correctivas revisto, na sequência das discussões mantidas com a Airbus. Em 7 de Julho de 2008, a transportadora apresentou à Comissão a documentação de apoio relativa ao plano de medidas correctivas revisto.
- (29) Para a Comissão e os Estados-Membros poderem concluir a análise da documentação de apoio pormenorizada apresentada pela Yemenia, a Comissão tenciona solicitar esclarecimentos adicionais à companhia sobre o plano de medidas correctivas revisto, tendo em conta as discussões entre a transportadora e a Airbus.
- (30) A Comissão reconhece os esforços empreendidos pela Yemenia para corrigir as deficiências de segurança detectadas. Além disso, as últimas inspecções na plataforma de estacionamento efectuadas na Comunidade não revelaram deficiências importantes. Contudo, a Comissão considera que as medidas correctivas apresentadas pela Yemenia devem ser integralmente aplicadas e monitorizadas de perto e que os Estados-Membros devem verificar sistematicamente 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.
- (31) Por conseguinte, nesta fase, a Comissão considera que a transportadora não deve ser incluída no anexo A. Logo que concluída a avaliação do plano de medidas correctivas revisto e da documentação de apoio, a Comissão decidirá das medidas adequadas a adoptar.

<sup>(1)</sup> DGAC/F-2005-270, DGAC/F-2005-471, DGAC/F-2005-1054, DGAC/F-2005-1291, DGAC/F-2006-60, DGAC/F-2006-601, DGAC/F-2006-716, DGAC/F-2006-1465, DGAC/F-2006-1760, DGAC/F-2006-2066, DGAC/F-2007-119, DGAC/F-2007-1002, DGAC/F-2007-1332, DGAC/F-2007-2066, DGAC/F-2008-478, DGAC/F-2008-1129, LBA/D-2006-47, LBA/D-2006-103, LBA/D-2006-157, LBA/D-2007-477, ENAC-IT-2005-51, ENAC-IT-2005-218, ENAC-IT-2005-648, ENAC-IT-2006-330 e ENAC-IT-2008-126.

**Transportadoras aéreas do Camboja**

- (32) Foi comprovado que todas as transportadoras aéreas certificadas no Camboja registam graves deficiências de segurança. A auditoria realizada pela ICAO em Novembro e Dezembro de 2007 apontou para um grande número de incumprimentos das normas internacionais. Além disso, a ICAO chamou a atenção de todas as partes contratantes para a existência de problemas de segurança significativos no que se refere à capacidade das autoridades da aviação civil do Camboja para assumirem as suas responsabilidades no plano da supervisão da segurança da aviação.
- (33) As autoridades competentes do Camboja mostraram que não dispunham de capacidade suficiente para aplicar e fazer cumprir as normas de segurança da ICAO. Em particular, o Camboja emitiu nove certificados de operador aéreo sem ter criado um sistema de certificação dos seus operadores aéreos. O pessoal técnico e de operações da Secretaria de Estado da Aviação Civil («SSCA») não participou no processo de autorização dos candidatos. A SSCA não pode garantir que os titulares de um COA cumprem o disposto no anexo VI da ICAO e os requisitos nacionais aplicáveis. Além disso, não é possível determinar de forma fiável o estado actual das aeronaves registadas no Camboja em termos de aeronavegabilidade.
- (34) A Comissão consultou as autoridades competentes do Camboja sobre as medidas adoptadas para corrigir as deficiências detectadas pela ICAO. A SSCA assumiu o compromisso de melhorar a situação e deu início a um conjunto de importantes medidas correctivas, nomeadamente a criação de um registo de aeronaves, o cancelamento da matrícula de uma parte significativa da frota, a suspensão de quatro dos nove COA e a publicação de um conjunto de regulamentos que passarão a ser plenamente vinculativos em Novembro de 2008. A Comissão considera que as primeiras medidas correctivas são encorajadoras e que os problemas de segurança detectados pela ICAO poderão ficar resolvidos logo que todas as medidas tenham sido plenamente aplicadas.
- (35) A Comissão insta a SSCA a tomar medidas decisivas no que se refere às deficiências de segurança, em particular no que respeita à nova certificação completa dos operadores actualmente licenciados no Camboja cumprindo na íntegra as normas da ICAO. Para o efeito, a SSCA deverá facultar, antes da próxima reunião do Comité da Segurança Aérea a realizar-se em Novembro de 2008, todas as informações pertinentes relativas à aplicação das medidas destinadas a corrigir as deficiências de segurança identificadas pela ICAO; caso contrário, a Comissão ver-se-á obrigada a optar pela inclusão de todas as transportadoras aéreas licenciadas no Camboja no anexo A.

**Transportadoras aéreas da Serra Leoa**

- (36) As autoridades competentes da Serra Leoa informaram a Comissão de que haviam adoptado medidas no sentido do cancelamento das matrículas de todas as aeronaves registadas na Serra Leoa e solicitaram a retirada de todas as transportadoras aéreas registadas na Serra Leoa do anexo A. Além disso, informaram a Comissão de que a transportadora Bellview Airlines (SL) havia deixado de ser titular de um COA devendo, por conseguinte, ser retirada do anexo A.
- (37) No que respeita às transportadoras licenciadas na Serra Leoa, incluindo a Bellview Airlines (SL), a Comissão considera que a sua retirada do anexo A não se justifica, dado não existirem provas de que essas transportadoras tenham deixado de operar. Logo, essas transportadoras devem continuar a figurar no anexo A.
- (38) Quanto às linhas gerais do plano de medidas correctivas enviado pelas autoridades competentes da Serra Leoa à ICAO, a Comissão não recebeu os comprovativos (documentação pertinente) de que tal plano corrige as deficiências detectadas no capítulo da supervisão da segurança e das normas e práticas recomendadas conexas em matéria de aviação civil nos prazos fixados.

**Transportadoras aéreas da República da Indonésia**

- (39) Em 16 de Maio, a Comissão recebeu uma informação actualizada sobre os progressos registados pelas autoridades competentes da Indonésia na aplicação do plano de medidas correctivas. Os comprovativos documentais pertinentes recebidos pela Comissão em 16 de Junho de 2008, demonstram que as autoridades nacionais não têm, nesta fase, capacidade para assegurar a supervisão das transportadoras que certificam, nomeadamente a supervisão das operações de voo.
- (40) Em 2 de Junho de 2008, a Comissão recebeu também das autoridades competentes da Indonésia informação sobre o planeamento e a aplicação de medidas de supervisão das transportadoras Garuda Indonesia, Ekpres Transportasi Antar Benua, Airfast Indonesia e Mandala Airlines. As provas documentais relevantes, recebidas pela Comissão em 16 de Junho de 2008, demonstram que a supervisão das operações de voo das transportadoras acima mencionadas é insuficiente.

- (41) Em 10 de Julho de 2008, as autoridades competentes da Indonésia apresentaram ao Comité da Segurança Aérea as medidas destinadas a corrigir as deficiências de segurança detectadas pela ICAO. Essas apresentações incidiram na documentação de apoio sobre a aplicação do plano de medidas correctivas proposto pela Indonésia em 1 de Julho de 2008. As autoridades competentes da Indonésia envidaram esforços consideráveis para corrigir a situação do seu país em termos de segurança, começando por aplicar um conjunto de medidas correctivas globais actualmente em curso e que deverão estar concluídas nos próximos meses. Estas autoridades confirmaram também que a ICAO ainda não concordou com o arquivamento de nenhuma das questões levantadas durante as suas últimas auditorias em Novembro de 2000, Abril de 2004 e Fevereiro de 2007.
- (42) Em 7 de Maio de 2008, a transportadora Garuda Indonesia apresentou as informações complementares solicitadas pela Comissão no decurso da sua audição pelo Comité da Segurança Aérea, em 3 de Abril de 2008, sobre as medidas correctivas adoptadas a nível de sistema de controlo interno e de instalação de E-GPWS na frota de B-737. Da análise desta documentação, conclui-se que a Garuda Indonesia completou as medidas necessárias para cumprir as normas da ICAO. Contudo, a Comissão manifesta a sua preocupação no que diz respeito às operações de voo, na sequência de dois incidentes similares ocorridos em 9 e 28 de Maio de 2008.
- (43) Com base nos critérios comuns e tendo em conta o facto de, até à data, a ICAO não ter concordado com o arquivamento de nenhuma das questões levantadas durante as suas auditorias, verifica-se que, nesta fase, as autoridades competentes da Indonésia não conseguiram demonstrar que cumprem as obrigações que lhe incumbem em matéria regulamentar e de supervisão, em conformidade com normas da ICAO, relativamente às transportadoras por elas certificadas. Consequentemente, nenhuma das transportadoras indonésias pode, neste momento, ser retirada da lista comunitária.
- (44) A Comissão colaborará estreitamente com a ICAO no que se refere à avaliação da capacidade das autoridades competentes da Indonésia para pôr em prática e fazer cumprir as normas internacionais de segurança. A Comissão tenciona realizar uma visita à Indonésia antes da qualquer revisão das medidas em vigor.
- (45) As transportadoras Airfast Indonesia, Garuda Indonesia e Mandala Airlines submeteram pedidos individuais no sentido de apresentarem oralmente os seus comentários ao Comité da Segurança Aérea, tendo sido ouvidas em 9 e 10 de Julho de 2008.
- (46) As autoridades competentes da Indonésia apresentaram à Comissão provas da retirada do COA à transportadora aérea Adam Sky Connection Airlines. Atendendo a que, consequentemente, esta transportadora cessou as suas actividades, deve ser retirada do anexo A.
- (47) As autoridades competentes da Indonésia facultaram à Comissão uma lista actualizada das transportadoras aéreas titulares de um certificado de operador aéreo. Neste momento, as transportadoras aéreas certificadas na Indonésia são as seguintes: Garuda Indonesia, Merpati Nusantara, Kartika Airlines, Mandala Airlines, Trigana Air Service, Metro Batavia, Pelita Air Service (COA 121-008 e 135-001), Indonesia Air Asia, Lion Mentari Airlines, Wing Adabi Nusantara, Riau Airlines, Transwisata Prima Aviation, Tri MG Intra Airlines (COA 121-018 e 135-037), Ekspres Transportasi Antar Benua, Manunggal Air Service, Megantara Airlines, Linus Airways, Indonesia Air Transport, Sriwijaya Air, Travel Ekspres Airlines, Republic Ekspres Airlines, Airfast Indonesia, Helizona, Sayap Garuda Indah, Survei Udara Penas, Travira Utama, Derazona Air Service, National Utility Helicopter, Deraya Air Taxi, Dirgantara Air Service, SMAC, Kura-Kura Aviation, Gatari Air Service, Intan Angkasa Air Service, Air Pacific Utama, Transwisata Prima Aviation, Asco Nusa Air, Atlas Delta-satya, Pura Wisata Baruna, Panarbangsan Angkasa Semesta, ASI Pujiastuti, Aviastar Mandiri, Dabi Air Nusantara, Balai Kalibrasi Fasilitas Penerbangan, Sampurna Air Nusantara e Eastindo. A lista comunitária deverá ser actualizada em conformidade, mediante a inclusão destas transportadoras no anexo A.
- (48) Além disso, as autoridades competentes da Indonésia informaram a Comissão de que os COA das transportadoras aéreas Helizona, Dirgantara Air Service, Kura-Kura Aviation, Asco Nusa Air e Tri MG Intra Airlines haviam sido suspensos. Atendendo a que se trata de medidas com carácter temporário, a Comissão considera que a retirada destas transportadoras do anexo A não se justifica.

#### **Transportadoras aéreas da República das Filipinas**

- (49) 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, baixou a classificação da República das Filipinas no capítulo da segurança, dado este país não cumprir as normas internacionais de segurança estabelecidas pela ICAO. Significa isto que as transportadoras da República das Filipinas só podem continuar a operar aos níveis actuais sob a vigilância reforçada da FAA. Os serviços operados por estas transportadoras com destino aos Estados Unidos não poderão ser expandidos nem alterados.

- (50) A ICAO comunicou que, em Novembro de 2008, efectuará uma inspecção aprofundada ao serviço de transportes aéreos da República das Filipinas no âmbito do Programa Universal de Auditoria da Supervisão da Segurança (USOAP).
- (51) A Comissão consultou as autoridades competentes das Filipinas e levantou a questão da segurança das operações das transportadoras licenciadas naquele país. As Filipinas informaram que haviam adoptado uma nova lei relativa à autoridade da aviação civil, de Março de 2008, e que a autoridade competente havia sido reestruturada para se tornar um serviço totalmente independente, tendo entrado em funcionamento em 7 de Julho de 2008. No entanto, ainda não foi apresentado um plano de medidas correctivas pormenorizado.
- (52) A Comissão considera que a decisão relativa à eventual inclusão de todas as transportadoras certificadas na República das Filipinas na lista comunitária deverá ser adiada até que sejam conhecidos os resultados da auditoria da ICAO. Entretanto, a Comissão e os Estados-Membros continuarão a monitorizar a situação destas transportadoras no capítulo da segurança.

#### Transportadoras aéreas da Federação da Rússia

- (53) No seguimento da adopção do Regulamento (CE) n.º 331/2008, a Comissão e alguns Estados-Membros realizaram audições, de 21 a 23 de Abril de 2008, das 13 transportadoras russas sujeitas a restrições de operação por força de uma decisão das autoridades competentes da Federação da Rússia. A documentação facultada por essas transportadoras e as exposições feitas pelas autoridades responsáveis pela supervisão permitiram clarificar a situação destas transportadoras aéreas no que respeita à segurança e ao cumprimento das normas da ICAO aplicáveis às operações internacionais. As audições permitiram igualmente concluir que, de acordo com os documentos fornecidos pelas autoridades da aviação da Federação da Rússia, algumas aeronaves não estão equipadas para realizar voos internacionais de acordo com as normas da ICAO, uma vez que não dispõem, nomeadamente, do equipamento TAWS/E-GPWS requerido. Aquelas autoridades comprometeram-se a adoptar todas as medidas necessárias ao abrigo do direito russo, de modo a proibir as operações dessas aeronaves no espaço aéreo comunitário ou com destino ou partida desse espaço aéreo, bem como na Islândia, Noruega e Suíça, e a rever em conformidade quer o COA quer as especificações aplicáveis às operações das transportadoras em causa. Antes de serem realizadas quaisquer operações dessas aeronaves no espaço aéreo da Comunidade, as autoridades russas enviarão à Comissão o COA revisto, juntamente com todas as especificações de operação aplicáveis. Em 25 de Abril de 2008, as autoridades competentes da Federação da Rússia adoptaram uma decisão, que entrou em vigor em 26 de Abril de 2008.
- (54) De acordo com essa decisão, estão proibidas de operar no território da Comunidade ou com destino ou partida desse território, as aeronaves seguintes:
- a) Aircompany Yakutia: Tupolev TU-154: RA-85007 e RA-85790; Antonov AN-140: RA-41250; AN-24RV: RA-46496, RA-46665, RA-47304, RA-47352, RA-47353, RA-47360; AN-26: RA-26660;
  - b) 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); um (1) helicóptero EC-120B (matrícula desconhecida);
  - c) Kavminvodyavia: Tupolev TU-154B: RA-85307, RA-85494 e RA-85457;
  - d) Krasnoyarsky Airlines: Tupolev TU-154B: RA-85505 e RA-85529; TU-154M: RA-85672, RA-85678, RA-85682, RA-85683, RA-85694, RA-85759, RA-85801, RA-85817 e RA-85821; Ilyushin IL-86: RA-86121, RA-86122, RA-86137 e RA-86145;
  - e) Kuban Airlines: Yakovlev Yak-42: RA-42331, RA-42336, RA-42350, RA-42526, RA-42538 e RA-42541;
  - f) Orenburg Airlines: Tupolev TU-154B: RA-85602; todos os TU-134 (matrícula desconhecida); todos os Antonov An-24 (matrícula desconhecida); todos os An-2 (matrícula desconhecida); todos os helicópteros Mi-2 (matrícula desconhecida); todos os helicópteros Mi-8 (matrícula desconhecida) <sup>(1)</sup>;
  - g) Siberia Airlines: Tupolev TU-154M: RA-85613, RA-85619, RA-85622, RA-85690 e RA-85618;

<sup>(1)</sup> As autoridades competentes da Federação da Rússia informaram a Comissão, em 6 de Junho de 2008, da instalação de equipamento E-GPWS nas seguintes aeronaves da transportadora aérea Orenburg Airlines: Tupolev TU-154B, com as matrículas RA-85603 e RA-85604. Apresentaram ainda as especificações de operação alteradas aplicáveis ao COA da transportadora.

- h) Tatarstan Airlines: Yakovlev Yak-42D: RA-42347, RA-42374 e RA-42433; Yak-40: RA-88287; todo os Tupolev TU-134A incluindo: RA-65065, RA-65102, RA-65691, RA-65970 e RA-65973; todos os Antonov AN-24RV, incluindo: RA-46625 e RA-47818;
- i) Ural Airlines: Tupolev TU-154B: RA-85319, RA-85337, RA-85357, RA-85375, RA-85374, RA-85432 e RA-85508 <sup>(1)</sup>.
- j) UTAir: Tupolev TU-154M: RA-85727, RA-85733, RA-85755, RA-85788, RA-85789, RA-85796, RA-85803, RA-85806, RA-85820, RA-85681 e RA-85685; TU-154B: RA-85504, RA-85550 e RA-85557; todos (29) os TU-134: RA-65005, RA-65024, RA-65033, RA-65055, RA-65127, RA-65143, RA-65148, RA-65560, RA-65565, RA-65572, RA-65575, RA-65607, RA-65608, RA-65609, RA-65611, RA-65613, RA-65616, RA-65618, RA-65620, RA-65622, RA-65728, RA-65755, RA-65777, RA-65780, RA-65793, RA-65901, RA-65902, RA-65916 e RA-65977; um (1) TU-134B: RA-65716; todos (4) os Antonov AN-24B: RA-46267, RA-46388, RA-47289 e RA-47847; todos (3) os AN-24 RV: RA-46509, RA-46519 e RA-47800; todos (10) os Yakovlev Yak-40: RA-87292, RA-87348, RA-87907, RA-87941, RA-87997, RA-88209, RA-88210, RA-88227, RA-88244 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);
- k) Rossija (STC Russia): Tupolev TU-134: RA-65093, RA-65109, RA-65113, RA-65553, RA-65555, RA-65759, RA-65904, RA-65905, RA-65911, RA-65912, RA-65921, RA-65979 e RA-65994; TU-214: RA-64504, RA-64505; Ilyushin IL-18: RA-75454 e RA-75464; Yakovlev Yak-40: RA-87203, RA-87968, RA-87969, RA-87971, RA-87972 e RA-88200.

- (55) No caso das transportadoras Airlines 400 JSC e Atlant Soyuz, não foram identificadas aeronaves deste tipo.
- (56) As autoridades competentes da Federação da Rússia e a Comissão continuam empenhadas em prosseguir uma cooperação estreita e trocar todas as informações necessárias relativas à segurança das suas transportadoras aéreas. Os Estados-Membros verificarão sistematicamente o

cumprimento efectivo das normas de segurança pertinentes, conferindo a prioridade nas inspecções na plataforma de estacionamento às aeronaves destas transportadoras, nos termos do Regulamento (CE) n.º 351/2008.

### Transportadoras aéreas da Ucrânia

#### *Ukraine Cargo Airways*

- (57) Conforme indicado no considerando 18 do Regulamento (CE) n.º 331/2008, a transportadora Ukraine Cargo Airways apresentou, em 1 de Abril de 2008, um plano de medidas correctivas revisto, que reflecte as alterações exigidas pelas autoridades competentes da Ucrânia na sequência de uma auditoria à companhia. Em 11 de Abril de 2008, a Comissão convidou as autoridades competentes da Ucrânia a apresentar, até 10 de Maio de 2008, provas de que o plano de medidas correctivas revisto havia sido efectivamente aplicado.
- (58) Em 19 de Junho de 2008, as autoridades competentes da Ucrânia informaram a Comissão de que não estavam em condições de confirmar a aplicação das medidas correctivas pela transportadora Ukraine Cargo Airways. Mais indicavam que haviam considerado algumas das medidas correctivas ineficazes. Em 27 de Junho, aquelas autoridades apresentaram documentação de apoio e informaram a Comissão de que a transportadora havia registado progressos essenciais no que se refere à melhoria das condições técnicas da sua frota, documentação, políticas e procedimentos, bem como à formação da tripulação, mas que os condicionamentos de tempo e outras circunstâncias, incluindo os atrasos criados pelas organizações de manutenção, impedem o operador de completar todo o volume de trabalhos em todas as aeronaves e de melhorar a formação do pessoal de voo. As autoridades competentes da Ucrânia confirmaram que estavam preparadas para continuar a efectuar a supervisão global da Ukraine Cargo Airways e comprometeram-se a enviar ao Comité da Segurança Aérea o texto integral da decisão relativa à eficácia da aplicação, pela Ukraine Cargo Airways, do seu plano de medidas correctivas. Em 8 de Julho, na sequência da verificação da aplicação, pela transportadora, do plano de medidas correctivas, as autoridades competentes da Ucrânia apresentaram à Comissão a sua decisão de abolir as restrições de operação a determinadas aeronaves da Ukraine Cargo Airways.

- (59) De acordo com as exposições feitas ao Comité da Segurança Aérea, em 10 de Julho de 2008, pelas autoridades competentes da Ucrânia e da Ukraine Cargo Airways, as inspecções na plataforma de estacionamento das 15 aeronaves da transportadora haviam revelado que o plano de medidas correctivas apenas foi executado no caso de 6 aeronaves que cumprem as normas da ICAO e em relação às quais as referidas autoridades haviam decidido abolir todas as restrições anteriormente impostas. Além disso, de acordo com estas autoridades, as 9 aeronaves restantes não haviam adoptado as medidas requeridas para garantir a aplicação das normas da ICAO, continuando, por conseguinte, a ser sujeitas a restrições de operação na Ucrânia.

<sup>(1)</sup> As autoridades competentes da Federação da Rússia informaram a Comissão, em 6 de Junho de 2008, da instalação de equipamento E-GPWS nas seguintes aeronaves da transportadora aérea Ural Airlines: Ilyushin IL-86, com as matrículas RA-86078, RA-86093, RA-86114 e RA-86120. Apresentaram ainda as especificações de operação alteradas aplicáveis ao COA da transportadora;



(60) A Comissão reconhece que a transportadora demonstrou a sua vontade de tomar medidas para corrigir as deficiências de segurança que afectavam a totalidade da frota. Contudo, à luz das provas documentais relativas aos resultados das verificações realizadas até à data pelas autoridades competentes da Ucrânia e das exposições feitas por estas autoridades ao Comité da Segurança Aérea, a Comissão considera que o plano não foi plenamente executado pela transportadora aérea, uma vez que a verificação efectuada pelas autoridades competentes da Ucrânia aponta para uma falta de adequação e de eficácia das medidas correctivas já aplicadas. Com efeito, a Comissão continua preocupada com o facto de a transportadora aérea dispor de capacidade apenas para assegurar que uma parte da frota pode cumprir as normas de segurança, quando, de acordo com o referido plano, a companhia devia criar um sistema de gestão da frota para garantir a aplicação de todas as medidas por todas as suas aeronaves. Por conseguinte, com base nos critérios comuns, a transportadora não pode, nesta fase, ser retirada do anexo A.

*Supervisão global da segurança das transportadoras aéreas da Ucrânia*

(61) Em conformidade com o considerando 21 do Regulamento (CE) n.º 331/2008, a Comissão convidou, em 11 de Abril de 2008, as autoridades competentes da Ucrânia a apresentar, até 10 de Maio de 2008, um plano de medidas para reforçar o exercício de supervisão da segurança dos operadores sob o seu controlo regulamentar bem como das aeronaves matriculadas na Ucrânia. Em 22 de Maio de 2008, durante as consultas às autoridades competentes da Ucrânia nos termos do artigo 3.º do Regulamento (CE) n.º 473/2006, a Comissão renovou o seu pedido de informação. As autoridades competentes da Ucrânia apresentaram o referido plano em 31 de Maio de 2008. Este incide, por um lado, na legislação relativa ao desenvolvimento, à aplicação e ao controlo da aplicação da regulamentação e de normas precisas, vinculativas e claramente identificáveis no domínio da segurança, a utilizar pela Ucrânia na homologação e supervisão das organizações, aeronaves e pessoal, e, por outro, nos recursos da administração estatal no domínio da aviação, incluindo as qualificações e a formação dos recursos humanos, de modo a assegurar que o número, as qualificações e a experiência dos efectivos, incluindo a formação inicial e de reciclagem, sejam adequados para gerir o volume de trabalho ligado à supervisão da segurança dos operadores, das aeronaves e do pessoal na Ucrânia. Finalmente, incide na supervisão da aeronavegabilidade e manutenção contínuas das aeronaves, estabelecendo de que forma as autoridades competentes da Ucrânia garantem que é assegurada a aeronavegabilidade contínua das aeronaves sob a sua responsabilidade regulamentar e que essas aeronaves são mantidas de acordo com programas de manutenção aprovados, periodicamente revistos.

(62) As autoridades competentes da Ucrânia também apresentaram as provas relativas às medidas legislativas aplicáveis até que seja adoptado o novo código da aviação, que trata igualmente de questões relativas à segurança.

(63) A Comissão considera que o plano que lhe foi apresentado contém medidas destinadas a melhorar e reforçar o exercício de supervisão da segurança na Ucrânia. No entanto, a eficácia de tal plano não pode ser avaliada nesta fase, atendendo a que o calendário de medidas correctivas se prolonga até 2011, enquanto que a maioria das medidas que afecta a supervisão da aeronavegabilidade e da manutenção contínuas deve ser aplicada até finais de 2008.

(64) Em face do exposto, a Comissão considera necessário acompanhar de perto a aplicação progressiva deste plano. As autoridades competentes da Ucrânia devem apresentar relatórios intercalares trimestrais. Deste modo, a Comissão tenciona realizar uma visita à autoridade competente da Ucrânia para verificar a eficácia da aplicação dessas medidas, a pôr em prática até finais de 2008. Além disso, os Estados-Membros verificarão sistematicamente o cumprimento efectivo das normas de segurança pertinentes, conferindo a prioridade nas inspecções na plataforma de estacionamento às aeronaves das transportadoras licenciadas na Ucrânia, nos termos do Regulamento (CE) n.º 351/2008.

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

(65) Até à data, não obstante os pedidos específicos apresentados nesse sentido, não foram comunicados à Comissão quaisquer elementos comprovativos da aplicação plena das medidas correctivas adequadas por parte das restantes transportadoras constantes da lista comunitária actualizada em 16 de Abril de 2008 e das autoridades responsáveis pela supervisão regulamentar destas 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).

(66) 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 anexo A do presente regulamento.
2. O anexo B é substituído pelo 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 24 de Julho de 2008.

*Pela Comissão*  
Antonio TAJANI  
*Vice-Presidente*

---

## ANEXO A

LISTA DE TRANSPORTADORAS AÉREAS CUJA TOTALIDADE DAS OPERAÇÕES É OBJECTO DE PROIBIÇÃO NA COMUNIDADE <sup>(1)</sup>

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
SILVERBACK CARGO FREIGHTERS	Desconhecido	VRB	Ruanda
TAAG ANGOLA AIRLINES	001	DTA	Angola
UKRAINE CARGO AIRWAYS	145	UKS	Ucrânia
UKRAINIAN MEDITERRANEAN AIRLINES	164	UKM	Ucrânia
VOLARE AVIATION ENTREPRISE	143	VRE	Ucrânia
<b>Todas as transportadoras aéreas certificadas pelas autoridades da República Democrática do Congo (RDC) responsáveis pela supervisão regulamentar, incluindo:</b>		—	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)
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)

<sup>(1)</sup> 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 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
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)
HEWA BORA AIRWAYS (HBA)	409/CAB/MIN/TC/0108/2006	ALX	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 (despacho 78/205)	LCG	República Democrática do Congo (RDC)
MALU AVIATION	409/CAB/MIN/TC/0113/2006	Desconhecido	República Democrática do Congo (RDC)
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)

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
<b>Todas as transportadoras aéreas certificadas pelas autoridades da Guiné Equatorial responsáveis pela supervisão regulamentar, incluindo:</b>			Guiné Equatorial
CRONOS AIRLINES	Desconhecido	Desconhecido	Guiné Equatorial
CEIBA INTERCONTINENTAL	Desconhecido	CEL	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
GUINEA AIRWAYS	738	Não disponível	Guiné Equatorial
UTAGE — UNION DE TRANSPORT AEREO DE GUINEA ECUATORIAL	737	UTG	Guiné Equatorial
<b>Todas as transportadoras aéreas certificadas pelas autoridades da Indonésia responsáveis pela supervisão regulamentar, incluindo:</b>			Indonésia
AIR PACIFIC UTAMA	135-020	Desconhecido	Indonésia
AIRFAST INDONESIA	135-002	AFE	Indonésia
ASCO NUSA AIR TRANSPORT	135-022	Desconhecido	Indonésia
ASI PUDJIASTUTI	135-028	Desconhecido	Indonésia
ATLAS DELTASATYA	135-023	Desconhecido	Indonésia
AVIASTAR MANDIRI	135-029	Desconhecido	Indonésia
BALAI KALIBRASI FASITAS PENERBANGAN	135-031	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	135-032	Desconhecido	Indonésia
GARUDA INDONESIA	121-001	GIA	Indonésia
GATARI AIR SERVICE	135-018	GHS	Indonésia
HELIZONA	135-003	Desconhecido	Indonésia
INDONESIA AIR ASIA	121-009	AWQ	Indonésia
INDONESIA 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 AIRLINES	121-010	LNI	Indonésia

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
LINUS AIRWAYS	121-029	Desconhecido	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
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	121-017	RIU	Indonésia
SAMPURNA AIR NUSANTARA	135-036	Desconhecido	Indonésia
SAYAP GARUDA INDAH	135-004	Desconhecido	Indonésia
SMAC	135-015	SMC	Indonésia
SRIWIJAYA AIR	121-035	SJY	Indonésia
SURVEI UDARA PENAS	135-006	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
WING ABADI NUSANTARA	121-012	WON	Indonésia
<b>Todas as transportadoras aéreas certificadas pelas autoridades da República do Quirguistão responsáveis pela supervisão regulamentar, incluindo:</b>		—	República do Quirguistão
AIR MANAS	17	MBB	República do Quirguistão
ARTIK AVIA	13	ART	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
CLICK AIRWAYS	11	CGK	República do Quirguistão
DAMES	20	DAM	República do Quirguistão

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
EASTOK AVIA	15	Desconhecido	República do Quirguistão
ESEN AIR	2	ESD	República do Quirguistão
GOLDEN RULE AIRLINES	22	GRS	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
VALOR AIR	07	Desconhecido	República do Quirguistão
<b>Todas as transportadoras aéreas certificadas pelas autoridades da Libéria responsáveis pela supervisão regulamentar</b>		—	Libéria
<b>Todas as transportadoras aéreas certificadas pelas autoridades da República do Gabão responsáveis pela supervisão regulamentar, com excepção da Gabon Airlines e da Afrijet, incluindo:</b>			República do Gabão
AIR SERVICES SA	0002/MTACCMDH/SGACC/DTA	Desconhecido	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
NOUVELLE AIR AFFAIRES GABON (SN2AG)	0045/MTACCMDH/SGACC/DTA	NVS	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
<b>Todas as transportadoras aéreas certificadas pelas autoridades da Serra Leoa responsáveis pela supervisão regulamentar, incluindo:</b>	—	—	Serra Leoa
AIR RUM, LTD	Desconhecido	RUM	Serra Leoa
BELLVIEW AIRLINES (S/L) LTD	Desconhecido	BVU	Serra Leoa

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
DESTINY AIR SERVICES, LTD	Desconhecido	DTY	Serra Leoa
HEAVYLIFT CARGO	Desconhecido	Desconhecido	Serra Leoa
ORANGE AIR SIERRA LEONE LTD	Desconhecido	ORJ	Serra Leoa
PARAMOUNT AIRLINES, LTD	Desconhecido	PRR	Serra Leoa
SEVEN FOUR EIGHT AIR SERVICES LTD	Desconhecido	SVT	Serra Leoa
TEEBAH AIRWAYS	Desconhecido	Desconhecido	Serra Leoa
<b>Todas as transportadoras aéreas certificadas pelas autoridades da Suazilândia responsáveis pela supervisão regulamentar, incluindo:</b>	—	—	Suazilândia
AERO AFRICA (PTY) LTD	Desconhecido	RFC	Suazilândia
JET AFRICA SWAZILAND	Desconhecido	OSW	Suazilândia
ROYAL SWAZI NATIONAL AIRWAYS CORPORATION	Desconhecido	RSN	Suazilândia
SCAN AIR CHARTER, LTD	Desconhecido	Desconhecido	Suazilândia
SWAZI EXPRESS AIRWAYS	Desconhecido	SWX	Suazilândia
SWAZILAND AIRLINK	Desconhecido	SZL	Suazilândia

## ANEXO B

LISTA DAS TRANSPORTADORAS AÉREAS QUE SÃO OBJECTO DE RESTRIÇÕES DE OPERAÇÃO NA COMUNIDADE <sup>(1)</sup>

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
AFRIJET <sup>(1)</sup>	0027/MTAC/ /SGACC/DTA		República do Gabão	Toda a frota, à excepção de: 2 aeronaves do tipo Falcon 50; 1 aeronave do tipo Falcon 900;	Toda a frota, à excepção de: TR-LGV; TR-LGY; TR-AFJ	República do Gabão
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 <sup>(2)</sup>	0040/MTAC/ /SGACC/DTA	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

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

<sup>(2)</sup> A Gabon Airlines apenas está autorizada a utilizar as aeronaves especificamente mencionadas para as suas operações correntes na Comunidade Europeia.

<sup>(1)</sup> 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.