

REGULAMENTO (CE) N.º 619/2009 DA COMISSÃO

de 13 de Julho de 2009

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 instituiu a Comunidade Europeia,

Tendo em conta o Regulamento (CE) n.º 2111/2005 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 14 de Dezembro de 2005, relativo ao estabelecimento de uma lista comunitária das transportadoras aéreas que são objecto de uma proibição de operação na Comunidade e à informação dos passageiros do transporte aéreo sobre a identidade da transportadora aérea operadora, e que revoga o artigo 9.º da Directiva 2004/36/CE⁽¹⁾ 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 do Parlamento Europeu e do Conselho⁽²⁾.
- (2) Nos termos do artigo 4.º, n.º 3, do Regulamento (CE) n.º 2111/2005, 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 constituíam 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.
- (4) A Comissão deu às transportadoras aéreas em causa a oportunidade de consultarem os documentos fornecidos pelos Estados-Membros, de tecerem comentários por escrito e de fazerem uma exposição oral à Comissão, no prazo de 10 dias úteis, e ao Comité da Segurança Aérea, instituído pelo Regulamento (CEE) n.º 3922/91 do Con-

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

Transportadoras comunitárias

- (7) De acordo com os dados relativos às inspecções na plataforma de estacionamento das aeronaves de determinadas transportadoras aéreas comunitárias no âmbito do Programa SAFA e às inspecções e auditorias específicas realizadas nalgumas áreas pelas autoridades de aviação nacionais, alguns Estados-Membros adoptaram certas medidas executórias, que comunicaram à Comissão e ao Comité da Segurança Aérea. As autoridades competentes da Grécia informaram que o certificado de operador aéreo (COA) da transportadora EuroAir Ltd fora retirado em 8 de Maio de 2009; as autoridades competentes da Suécia informaram que haviam retirado o COA da transportadora Nordic Airways AB («Regional») em 23 de Janeiro de 2009 e o da transportadora Fly Excellence AB em 31 de Março de 2009.

One Two Go Airlines e Orient Thai Airlines*One Two Go Airlines*

- (8) Em 8 de Abril de 2009, as autoridades competentes da Tailândia (departamento da aviação civil) informaram a Comissão que revogaram o COA da transportadora One Two Go. Embora a One Two Go tivesse interposto recurso contra a ordem de revogação, o departamento da aviação civil confirmou tal ordem em 4 de Maio de 2009.
- (9) Consequentemente, atendendo ao facto de o operador ter perdido o seu COA e de, consequentemente, a sua licença de exploração não poder ser considerada válida, com base nos critérios comuns, considera-se que a One Two Go deixou de ser uma «transportadora aérea» na acepção do artigo 2.º do Regulamento (CE) n.º 2111/2005, pelo que deveria ser retirada do anexo A.

⁽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.

Orient Thai Airlines

- (10) Nos termos do disposto no Regulamento (CE) n.º 298/2009 da Comissão, de 8 de Abril de 2009, 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 ⁽¹⁾, o departamento da aviação civil facultou à Comissão informações sobre a eficácia das medidas correctivas adoptadas pela transportadora Orient Thai, bem como das medidas tomadas pelo próprio departamento para corrigir as deficiências de segurança detectadas anteriormente, e que conduziram à suspensão das operações da transportadora com a aeronave do tipo MD-80 por um período de 75 dias até 7 de Outubro de 2008.
- (11) Com base nestas informações, a Comissão considera que não são necessárias ulteriores medidas.

Transportadoras aéreas da Ucrânia*Supervisão global da segurança das transportadoras aéreas da Ucrânia*

- (12) No seguimento da adopção do Regulamento (CE) n.º 298/2009, uma equipa de peritos da União Europeia efectuou uma inspecção na Ucrânia, de 25 a 29 de Maio de 2009, com vista a verificar o grau de execução do plano de acção apresentado pelas autoridades competentes da Ucrânia para melhorar a supervisão e a situação da segurança das duas transportadoras aéreas objecto de uma proibição de operação na Comunidade (Ukraine Cargo Airways e Ukrainian Mediterranean Airlines). Para avaliar a actividade de supervisão exercida pela administração estatal da aviação da Ucrânia, a equipa de peritos reuniu com duas das transportadoras aéreas (South Airlines e Khors Air Company), que efectuam operações com destino à Comunidade e que tinham sido sujeitas a inspecções na plataforma de estacionamento na Comunidade e noutros Estados membros da CEAC.
- (13) A administração estatal ucraniana da aviação regista poucos progressos na aplicação do seu plano de acção. Até à data, continuam pendentes todas as acções (12/12) identificadas por aquela administração estatal no plano de acção apresentado em 31 de Maio de 2008 para reforçar as actividades de supervisão. Não foi efectuada a certificação em conformidade com os requisitos anunciados pela mesma administração, nem promulgada a correspondente legislação; a execução das medidas correctivas não ficará concluída antes de Julho de 2011 e a aplicação de algumas delas foi adiada para 2015.
- (14) A execução do plano de acção está directamente relacionada com a complexidade do sistema jurídico ucraniano, que não permite identificar claramente as normas utilizadas para aprovação das aeronaves e dos operadores, nem confirmar se cumprem efectivamente o disposto nos anexos da Organização sobre Aviação Civil Internacional (ICAO). Esta situação foi comprovada no decurso das reuniões efectuadas com os quatro operadores.

- (15) O relatório de inspecção mostra que as autoridades competentes da Ucrânia não dispõem de pessoal qualificado suficiente para efectuar a supervisão das 74 transportadoras titulares de COA (aeronavegabilidade e operações). Não foi possível demonstrar plenamente a realização de actividades de supervisão contínua e os esclarecimentos prestados pelas autoridades competentes da Ucrânia na sequência da inspecção não permitiram clarificar estas questões. A análise aprofundada do sistema de concessão de COA utilizado pelas autoridades competentes da Ucrânia mostra que o sistema não identifica claramente as regras/normas de certificação aplicáveis, além de não oferecer garantias sobre a verdadeira dimensão da frota autorizada a efectuar operações nem sobre o número exacto de autorizações concedidas.
- (16) Os esclarecimentos prestados pelas autoridades competentes da Ucrânia não foram suficientes para anular as constatações feitas durante a inspecção. As várias medidas correctivas anunciadas por aquelas autoridades devem ser acompanhadas de perto e periodicamente avaliadas tendo igualmente em conta os resultados da inspecção realizada pela ICAO no âmbito do Programa Universal de Auditoria da Supervisão da Segurança (USOAP), em Junho de 2008. No seguimento da inspecção, as autoridades competentes da Ucrânia apresentaram um novo plano de medidas correctivas, cuja aplicação depende da adopção de uma nova lei sobre a aviação na Ucrânia, com adopção prevista para 2010. Por conseguinte, a adopção dos vários regulamentos de aplicação não ficará completa antes do segundo semestre de 2011 no que se refere às operações de aeronaves, finais de 2012 no que se refere ao licenciamento das tripulações de voo e finais de 2015 no caso da aeronavegabilidade contínua.
- (17) À luz dos resultados da inspecção e das exposições feitas durante a reunião do Comité da Segurança Aérea de 1 de Julho de 2009, a Comissão continuará a acompanhar de perto a execução destas medidas e a cooperar com as autoridades competentes da Ucrânia para as apoiar no reforço da supervisão e na resolução dos casos de incumprimento. Além disso, os Estados-Membros verificarão sistematicamente o cumprimento efectivo das normas de segurança pertinentes, conferindo prioridade nas inspecções na plataforma de estacionamento às aeronaves das transportadoras titulares de licenças emitidas na Ucrânia, nos termos do Regulamento (CE) n.º 351/2008 da Comissão ⁽²⁾.

Motor Sich JSC Airlines

- (18) No seguimento da adopção do Regulamento (CE) n.º 298/2009, a transportadora foi convidada a apresentar informações pertinentes, nomeadamente sobre as medidas adoptadas para corrigir as deficiências de segurança anteriormente detectadas. As autoridades competentes da Ucrânia prestaram esclarecimentos sobre as medidas tomadas relativamente ao COA desta transportadora. Em 4 de Junho de 2009, a Motor Sich apresentou documentos comprovativos de que a companhia tinha efectuado um estudo das causas profundas do problema e elaborado um plano de acção para corrigir as deficiências de segurança detectadas. Tanto a sua análise com as medidas correctivas foram aprovadas pelas autoridades competentes da Ucrânia. Em 15 de Junho, a companhia enviou

⁽¹⁾ JO L 95 de 9.4.2009, p. 16.

⁽²⁾ JO L 109 de 19.4.2008, p. 7.

igualmente às autoridades competentes francesas, as quais tinham efectuado uma inspecção ⁽¹⁾ à aeronave AN-12 (UR-11819), correspondência que incluía um plano de medidas correctivas. O plano mostra que os manuais e a documentação da companhia (manual de operações e manual de voo) foram alterados de modo a cumprir as normas da ICAO e a permitir a preparação adequada dos voos.

- (19) Contudo, a formação dos pilotos e das tripulações, tendo em vista garantir que os manuais e procedimentos revistos sejam eficazmente aplicados, não é suficiente para assegurar uma cobertura adequada do grande número de alterações. Além disso, a Comissão não recebeu quaisquer informações das autoridades competentes da Ucrânia que comprovem o grau de execução e o termo efectivo da aplicação destas medidas, com vista a corrigir as deficiências de segurança detectadas de um modo sustentável.
- (20) À luz destas conclusões e com base nos critérios comuns, a Comissão considera que, nesta fase, a transportadora Motor Sich não cumpre as normas de segurança pertinentes e que, por conseguinte, deve permanecer no anexo A.

Ukraine Cargo Airways

- (21) No seguimento da adopção do Regulamento (CE) n.º 298/2009, a transportadora foi inspeccionada pela equipa de peritos da CE, em 27 de Maio de 2009. O relatório de inspecção indica que a frota da Ukraine Cargo Airways (UCA) sofreu uma redução considerável no espaço de um ano, passando de 20 aeronaves no início de 2008 (dez IL-76, três AN-12, três AN-26, três helicópteros MIL-8 e um Tupolev Tu-134) para quatro aeronaves no momento da inspecção (dois IL-76, um AN-12 e um AN-26). Das quatro aeronaves mencionadas no COA da transportadora, apenas uma delas, um IL-76 (UR-UCC), apresentava condições de aeronavegabilidade, uma vez que os certificados de aeronavegabilidade das três outras aeronaves incluídas no seu COA tinham perdido a validade. De acordo com a transportadora, as restantes aeronaves não apresentam condições de aeronavegabilidade e não são exploradas.
- (22) Segundo o relatório, a UCA registou grandes progressos na aplicação do plano de medidas correctivas apresentado à Comissão em 1 de Abril de 2008. Das 22 medidas programadas, 19 foram declaradas concluídas e encerradas. A política e a documentação de segurança foram revistas e melhoradas. Foi criado um serviço responsável pelas inspecções internas da segurança. As condições técnicas das aeronaves também foram melhoradas. Os procedimentos de formação das tripulações foram revistos e melhorados. Contudo, três das acções propostas no plano de medidas correctivas continuam por aplicar, sendo a mais problemática a ausência de máscaras de oxigénio de aplicação rápida nas aeronaves IL-76, AN-12 e AN-26, conforme requerido pela ICAO para os voos acima de certa altitude.
- (23) O relatório aponta igualmente para a existência de significativas deficiências de segurança nas áreas das operações de voo, formação e controlo, aeronavegabilidade contínua e manutenção. Acresce que a UCA dispõe de um

deficiente sistema de gestão da qualidade, o qual não oferece garantias de que os problemas detectados quando das auditorias internas ou pelas autoridades competentes da Ucrânia sejam corrigidos e objecto de verificação antes de encerrado o processo, nem de que as deficiências sejam sistematicamente analisadas. Estas constatações levantam dúvidas sobre a sustentabilidade das medidas correctivas adoptadas pela companhia na sequência da proibição de operação.

- (24) A companhia foi convidada a apresentar observações. Em 10 de Junho, a UCA apresentou documentação sobre as conclusões da inspecção. Das 16 novas constatações feitas durante a inspecção, uma delas poderia efectivamente ser considerada encerrada após análise da documentação enviada pela companhia. No que se refere às duas constatações relacionadas com o manual de operações e com o COA, a companhia informou que tinha submetido as alterações introduzidas no seu manual de operações à aprovação das autoridades competentes da Ucrânia e solicitado uma restrição relativamente ao nível de voo mencionado no seu COA para as aeronaves AN-12 (UR-UCN) e AN-26 (UR-UDM).
- (25) A Comissão não recebeu quaisquer informações sobre a aprovação das alterações (restrições) solicitadas pela companhia. Em 1 de Julho, a transportadora solicitou uma audiência e fez uma exposição à Comissão e ao Comité da Segurança Aérea informando que, num total de 51 medidas correctivas, 15 deviam ainda ser aplicadas até finais de Agosto de 2009, após o que as autoridades competentes da Ucrânia efectuariam uma verificação. A Comissão reserva-se o direito de proceder à verificação da aplicação das medidas correctivas pela transportadora.
- (26) À luz destas conclusões, a Comissão considera que, nesta fase, com base nos critérios comuns, a companhia não cumpre as normas de segurança pertinentes e que, por conseguinte, deve permanecer no anexo A.

Ukrainian Mediterranean Airlines

- (27) No seguimento da adopção do Regulamento (CE) n.º 298/2009, a transportadora foi inspeccionada por uma equipa de peritos da CE, em 28 de Maio de 2009. O relatório de inspecção mostra que a UMAir introduziu melhorias significativas no seu sistema documental, o qual foi objecto de uma profunda revisão. Foi criado um serviço de segurança e nomeado um ponto de contacto para as inspecções SAFA. Os procedimentos de formação também foram revistos e melhorados. Não obstante, embora a UMAir afirme ter concluído a aplicação do seu plano de medidas correctivas, conforme comprovado pelas autoridades competentes da Ucrânia, as medidas que foram objecto de amostragem por parte da equipa da UE continuam a apontar algumas deficiências. As medidas correctivas adoptadas pela UMAir no que respeita à folha de carga/índice operacional em vazio não parecem ter sido eficazmente aplicadas em todos os tipos de aeronaves mencionadas no COA. Certas medidas destinadas a corrigir as deficiências detectadas durante as inspecções SAFA não são sistematicamente aplicadas, nomeadamente o diagnóstico das suas causas profundas (fuga de óleo no motor, parafusos em falta, limitações de desempenho nas listas de equipamentos mínimos MEL, etc.).

⁽¹⁾ DGAC/F-2008-564.

(28) Além disso, foram detectadas deficiências de segurança significativas na área das operações e da aeronavegabilidade contínua, bem como da manutenção e da engenharia: a tripulação de voo da UMAir não dispõe de um procedimento claro a aplicar em caso de falha do motor (*drift-down*) em voo; o manual de operações não inclui o procedimento de declaração de emergência em voo, caso se preveja que o nível de combustível esperado/calculado na aterragem se encontre abaixo do mínimo. Além disso, não foi apresentada qualquer prova do cumprimento das directivas relativas à aeronavegabilidade por uma das aeronaves (UR-CFF) e do respectivo motor; foram detectadas várias deficiências nas aeronaves dos tipos DC-9 e MD 83; por último, as regras do programa de prevenção e de controlo da corrosão (CPCP, identificação do grau de corrosão e regras em matéria de comunicação) não são cumpridas. No que se refere ao sistema de qualidade da transportadora, o relatório da equipa da União Europeia indica que a organização não demonstrou que todos os aspectos dos procedimentos operacionais de manutenção e de voo são objecto de auditorias periódicas; as medidas aplicadas nem sempre têm em conta as causas profundas e não existe um sistema geral de controlo das constatações pendentes (auditorias internas e externas, incluindo as conclusões da Ukraine SAA).

(29) A companhia foi convidada a apresentar observações. Na reunião do Comité de Segurança Aérea de 1 de Julho de 2009, a UMAir apresentou um plano de medidas correctivas aprovado pelas autoridades competentes da Ucrânia. Este plano de medidas correctivas tem por objectivo corrigir as deficiências de segurança identificadas durante a inspecção. Contudo, a exposição feita pela transportadora não permitiu esclarecer as constatações feitas durante a inspecção, nomeadamente na área de aeronavegabilidade contínua. A Comissão reserva-se o direito de proceder à verificação da aplicação das medidas correctivas pela transportadora.

(30) À luz destas conclusões, a Comissão considera que, nesta fase, com base nos critérios comuns, a companhia não cumpre as normas de segurança pertinentes e que, por conseguinte, deve permanecer no anexo A.

Transportadoras aéreas da República do Cazaquistão

(31) Ficou comprovada a falta de capacidade da autoridade responsável pela supervisão da segurança das transportadoras aéreas certificadas no Cazaquistão para implementarem e fazerem cumprir as normas de segurança pertinentes, conforme demonstrado pelos resultados da auditoria da ICAO no âmbito do Programa Universal de Auditoria da Supervisão da Segurança (USOAP).

(32) No seguimento da auditoria USOAP realizada em Abril de 2009, no Cazaquistão, a ICAO informou todos os Estados partes na Convenção de Chicago da existência de graves problemas de segurança, que afectam a super-

visão das transportadoras e das aeronaves matriculadas no Cazaquistão, um deles relacionado com as operações ⁽¹⁾ e o outro com a aeronavegabilidade ⁽²⁾. Segundo a ICAO, o procedimento de certificação utilizado pelo Cazaquistão para emitir certificados de operador aéreo (COA) não integra o conjunto de disposições aplicáveis do anexo 6 da ICAO. Muitos dos COA existentes foram emitidos sem a intervenção de um inspector qualificado no domínio da aeronavegabilidade. Em especial, o processo de certificação não prevê a apresentação de programas de manutenção, a revisão das listas de equipamentos mínimos (MEL), requisitos de aeronavegabilidade contínua em caso da aprovação de operações especiais, nomeadamente ETOPS e CAT III. Além disso, a maioria dos certificados de aeronavegabilidade foi emitida sem que as aeronaves fossem sujeitas a uma inspecção técnica e as autoridades competentes do Cazaquistão não efectuaram inspecções periódicas às aeronaves. Os planos de medidas correctivas propostos por aquelas autoridades não foram considerados aceitáveis pela ICAO dado não incluírem as datas de aplicação exactas das medidas correctivas imediatas a adoptar para resolver esses problemas de segurança graves.

(33) A Comissão, tendo em conta os dois graves problemas de segurança comunicados pouco depois da inspecção da ICAO e dos relatórios SAFA, deu início a consultas das autoridades competentes do Cazaquistão, manifestando sérias preocupações quanto à segurança das operações das transportadoras aéreas licenciadas naquele país e pedindo esclarecimentos sobre as medidas tomadas pelas autoridades competentes para dar resposta às constatações feitas pela ICAO e no âmbito do Programa SAFA.

(34) As autoridades competentes do Cazaquistão enviaram documentação, entre 5 e 29 de Junho, e fizeram uma exposição ao Comité da Segurança Aérea, em 30 de Junho de 2009. Na sua exposição, as autoridades competentes do Cazaquistão informaram a Comissão e o Comité da Segurança Aérea que tinham elaborado um plano de acção para corrigir as deficiências descritas pela ICAO e lançado as primeiras fases da sua aplicação, o que, em princípio, lhes permitirá cumprir todas as normas de segurança da ICAO até Junho de 2010. Já os dois problemas de segurança graves comunicados pela ICAO não deverão ser solucionados antes de Dezembro de 2009. As autoridades competentes do Cazaquistão informaram igualmente a Comissão e o Comité da Segurança Aérea que apresentariam relatórios trimestrais sobre o grau de execução do plano de medidas correctivas proposto à ICAO.

(35) Além disso, as autoridades competentes do Cazaquistão esclareceram que tinham sido emitidos 69 COA e que, em 1 de Abril de 2009, tinham adoptado medidas para suspender ou revogar 11 desses mesmos certificados. Contudo, mantêm-se as dúvidas em relação às medidas executórias adoptadas em resposta às sérias preocupações de segurança manifestadas pela ICAO, uma vez que, por um lado, as suspensões/revogações de COA referidas pelas autoridades competentes do Cazaquistão tinham sido

⁽¹⁾ Constatação OPS/01 da ICAO.

⁽²⁾ Constatação AIR/01 da ICAO.

decididas antes da auditoria da ICAO no âmbito do Programa USOAP e, por outro, não tinha sido facultada qualquer prova de que esses COA tinham sido efectivamente revogados, para além de que alguns dos certificados apresentados como tendo sido revogados em 1 de Abril de 2009 eram considerados válidos em 1 de Junho de 2009. Por outro lado, as autoridades competentes do Cazaquistão reconheceram que, actualmente, o direito cazaque permite que uma mesma aeronave seja operada por vários operadores pelo que não designa claramente a entidade responsável pela aeronavegabilidade e pela exploração da referida aeronave.

- (36) A transportadora Berkut State Airline, certificada no Cazaquistão, solicitou uma audiência à Comissão e ao Comité da Segurança Aérea, a qual veio a ter lugar em 30 de Junho de 2009. Durante a sua exposição, a transportadora não apresentou um plano de acção global, de modo a garantir o cumprimento das normas de segurança e dissipar qualquer confusão com a transportadora BEK Air, anteriormente denominada Berkut Air, a qual consta do anexo A desde Abril de 2009. A Berkut State Airline informou que tenciona abandonar as operações comerciais, bem como a operação das aeronaves antigas.
- (37) As autoridades competentes do Cazaquistão não prestaram quaisquer informações sobre os certificados de que é titular a transportadora BEK Air, anteriormente designada Berkut Air, nem sobre a aplicação de quaisquer medidas para corrigir as deficiências de segurança que, em Abril de 2009, tinham conduzido à inclusão da transportadora no anexo A, assim como não apresentaram quaisquer provas de que a transportadora aérea era objecto de medidas executórias.
- (38) As autoridades competentes do Cazaquistão informaram o Comité da Segurança Aérea da existência de uma terceira transportadora, denominada Berkut KZ, mas não apresentaram qualquer informação sobre os certificados de que esta era titular.
- (39) A transportadora SCAT, certificada no Cazaquistão, solicitou tardiamente uma audiência à Comissão e ao Comité da Segurança Aérea, a qual veio a ter lugar em 30 de Junho de 2009. Durante a sua exposição, a transportadora reconheceu que algumas das aeronaves, nomeadamente um Yak 42, de matrícula UP-Y4210, também são operadas por outras transportadoras certificadas no Cazaquistão, não sendo, por conseguinte, claramente designada a entidade responsável pela aeronavegabilidade e pela exploração da referida aeronave. Além disso, a transportadora aérea e as autoridades competentes do Cazaquistão não apresentaram provas de que a aeronavegabilidade contínua e a manutenção das aeronaves do tipo Boeing B-737-522 e B-757-204 matriculadas na Lituânia (matrículas LY-AWE, LY-AWD, LY-FLB e LY-FLG) cumprem a regulamentação comunitária aplicável.

- (40) A Comissão reconhece que foram envidados esforços para reestruturar o sistema da aviação civil do Cazaquistão e dados os primeiros passos no sentido de corrigir as deficiências de segurança comunicadas pela ICAO. No entanto, com base nos critérios comuns e na pendência da aplicação efectiva de medidas correctivas adequadas para corrigir os graves problemas de segurança detectados pela ICAO, considera-se que as autoridades competentes do Cazaquistão não dispõem, nesta fase, de capacidade para aplicar e fazer cumprir as normas de segurança pertinentes por todas as transportadoras aéreas sob o seu controlo regulamentar. Logo, à excepção da transportadora aérea Air Astana, todas as transportadoras aéreas certificadas no Cazaquistão devem ser objecto de uma proibição de operação e incluídas no anexo A.

Air Astana

- (41) A transportadora Air Astana, certificada no Cazaquistão, solicitou uma audiência à Comissão e ao Comité da Segurança Aérea, a qual veio a ter lugar em 30 de Junho de 2009. Durante a sua exposição, a transportadora apresentou um plano global de medidas correctivas, bem como um estudo das causas profundas do problema, com vista a corrigir o grande número de deficiências de segurança registadas pela transportadora aérea e detectadas pela Alemanha ⁽¹⁾, Países Baixos ⁽²⁾ e Reino Unido ⁽³⁾, bem como por alguns Estados membros da CEAC ⁽⁴⁾, durante as inspecções na plataforma de estacionamento realizadas no âmbito do Programa SAFA. No que se refere à situação da frota na área da segurança, todas as aeronaves mencionadas no COA da transportadora aérea estão matriculadas fora do Cazaquistão (Aruba). Nos termos do disposto nos anexos 1 e 8 da Convenção de Chicago, assim como no seu anexo 6 no que se refere às questões ligadas à aeronavegabilidade contínua, a autoridade responsável pela supervisão das aeronaves da frota da Air Astana é a autoridade competente de Aruba.
- (42) Tendo em conta o que precede, considera-se que não é necessário incluir a transportadora Air Astana no anexo A. Contudo, atendendo aos resultados das inspecções ⁽⁵⁾ recentemente realizadas na plataforma de estacionamento de aeroportos comunitários no âmbito do Programa SAFA e ao compromisso assumido pelos Estados-Membros de reforçar o número de inspecções realizadas às aeronaves operadas pela Air Astana com destino à Comunidade, a Comissão considera adequado instituir um sistema de vigilância específica para as operações da Air Astana com destino à Comunidade, sujeito a condições rigorosas, e, por conseguinte, restringir estritamente as suas operações ao nível actual, utilizando as mesmas aeronaves que actualmente. Por conseguinte, com base nos critérios comuns e tendo em conta as condições acima mencionadas, esta transportadora deve ser incluída no anexo B.

⁽¹⁾ LBA/D-2008-334 e LBA/D-2008-944.

⁽²⁾ CAA-NL-2008-24, CAA-NL-2008-254, CAA-NL-2009-7, CAA-NL-2009-42 e CAA-NL-2009-55.

⁽³⁾ CAA-UK-2008-187.

⁽⁴⁾ DGCATR-2008-85, DGCATR-2008-310, DGCATR-2008-360, DGCATR-2008-381, DGCATR-2008-460, DGCATR-2008-585, DGCATR-2009-39, DGCATR-2009-69, DGCATR-2009-93 e DGCATR-2009-105.

⁽⁵⁾ LBA/D-2009-332.

Transportadoras aéreas da Zâmbia

- (43) No seguimento da suspensão, em Janeiro de 2009, das operações da transportadora de bandeira zambiana (Zambian Airways) e da comunicação, pela ICAO, da existência de um grave problema de segurança, em Fevereiro de 2009, na sequência da auditoria USOAP na área das operações de aeronaves, da certificação e da supervisão exercida pela autoridade da aviação civil da Zâmbia, a Comissão solicitou informações a esta autoridade, em Abril de 2009, para verificar se tinha adoptado medidas correctivas para debelar o problema. O grave problema de segurança reside no facto de o departamento da aviação civil da Zâmbia ter concedido 21 autorizações de serviços aéreos a operadores aéreos comerciais e de algumas dessas autorizações permitirem a realização de serviços internacionais. Essas autorizações de serviços aéreos tratam aspectos económicos e não de segurança. Os titulares dessas autorizações de serviços aéreos operam voos internacionais sem que tenham sido realizadas as inspecções nas áreas das operações e da aeronavegabilidade requeridas previamente à emissão de um COA. Além disso, os relatórios das inspecções periódicas efectuadas pelo departamento da aviação civil apontam para a existência de deficiências de segurança que nunca foram corrigidas.
- (44) A informação facultada pelas autoridades zambianas em Maio de 2009 não contém quaisquer provas de que tenham sido adoptadas as medidas correctivas de emergência necessárias para resolver os problemas de segurança graves detectados pela ICAO. Em especial, não foram apresentados quaisquer planos e procedimentos de certificação, nem regras e regulamentos de aplicação dos requisitos da ICAO em matéria de certificação constantes do anexo 6 à Convenção de Chicago. Também não foram apresentadas provas da existência de quaisquer restrições à emissão das «autorizações de serviços aéreos» zambianas nem quaisquer documentos comprovativos do processo de certificação exigido pela ICAO (anexo 6).
- (45) A documentação suplementar enviada pelas autoridades competentes da Zâmbia em 1 de Junho de 2009 não demonstrou que o COA (Z/AOC/001/2009) emitido em 29 de Maio de 2009 em nome da transportadora Zambezi Airlines, certificada na Zâmbia, cumpre os requisitos da ICAO, nem que as deficiências de segurança tenham sido corrigidas. Até à data, mantêm-se as deficiências de segurança detectadas pela ICAO.
- (46) À luz destas conclusões e dado o risco potencial que esta situação pode representar para a segurança das operações das transportadoras aéreas certificadas na Zâmbia e autorizadas a realizar voos internacionais, a Comissão considera que, com base nos critérios comuns, todas as transportadoras aéreas certificadas na Zâmbia devem ser incluídas no anexo A.

Transportadoras aéreas da República da Indonésia

- (47) A Direcção-Geral da Aviação Civil da Indonésia (DGCA) apresentou à Comissão provas de que, em 10 de Junho de 2009, foi concedido um novo COA às transportadoras aéreas Garuda Indonesia, Airfast Indonesia, Mandala

Airlines e Ekspres Transportasi Antarbenua (a operar sob a designação comercial Premiair) ao abrigo dos novos regulamentos indonésios sobre segurança da aviação civil (CASR). Em especial, foram emitidos novos COA em nome das transportadoras aéreas Garuda e Airfast, válidos por dois anos, na sequência de um processo completo de auditoria e recertificação. A auditoria à Mandala e à Premiair limitou-se aos novos requisitos aplicáveis nos termos dos novos CASR.

- (48) A pedido da DGCA indonésia, uma equipa de peritos da União Europeia efectuou uma missão de inquérito à Indonésia, de 15 a 18 de Junho de 2009, para verificar se as actividades de supervisão estavam a ser integralmente realizadas e se o mecanismo de supervisão tinha sido actualizado de modo a permitir um acompanhamento adequado das deficiências detectadas pela DGCA relativamente às transportadoras indonésias. Neste contexto, os peritos também efectuaram inspecções a duas transportadoras aéreas (Mandala Airlines e Premiair) com vista a verificar a capacidade da DGCA indonésia para assegurar a supervisão da segurança em conformidade com as normas pertinentes (novos CASR).
- (49) A inspecção mostrou que o actual nível de eficácia da fiscalização efectuada pela DGCA às quatro transportadoras supracitadas, a par da sua recertificação, garante o cumprimento dos novos requisitos e é considerado adequado. O sistema de supervisão foi reforçado de modo a permitir o devido acompanhamento das constatações feitas pela DGCA nas transportadoras indonésias. A DGCA desenvolveu um sistema para gerir eficazmente os dados recolhidos no âmbito das operações de fiscalização e, consequentemente, identificar a data-limite e a data efectiva de encerramento de uma constatação, bem como de uma eventual prorrogação concedida pela DGCA.
- (50) Além disso, em 25 de Março de 2009, foram eliminadas as discrepâncias existentes em relação às disposições do anexo 6 da Convenção de Chicago, que tinham sido notificadas pela DGCA à ICAO em 20 de Fevereiro de 2009 e que poderiam ter um impacto negativo na segurança das operações das transportadoras indonésias. No seguimento da revisão técnica efectuada pela DGCA, foi enviada uma nova notificação à ICAO, em 28 de Maio de 2009, que contém pequenas diferenças. As normas da ICAO passarão a aplicar-se às transportadoras indonésias a partir de 30 de Novembro de 2009; não obstante, as normas recentemente adoptadas já se aplicam às transportadoras Garuda, Mandala, Premiair e Airfast desde 10 de Junho de 2009, data de emissão do seu novo COA.
- (51) A DGCA solicitou uma audiência ao Comité da Segurança Aérea, a qual teve lugar em 30 de Junho de 2009. A DGCA informou a Comissão que a aeronave do tipo Embraer EMB-120, de matrícula PK-RJC, operada pela Premiair, não se encontra actualmente equipada com TCAS, conforme requerido pela nova regulamentação (CASR), mas que a sua instalação deverá ficar concluída até 30 de Novembro de 2009. Esta informação é especificamente mencionada no COA da transportadora, conforme demonstrado no relatório da equipa da UE.

- (52) Com base nos critérios comuns, considera-se que o actual nível de eficácia das actividades de fiscalização conduzidas pela DGCA permite o controlo e cumprimento adequados das normas de segurança pertinentes por parte das quatro transportadoras objecto de processos de recertificação — Garuda Indonésia, Airfast Indonésia, Mandala Airlines e Ekspres Transportasi Antarbenua (a operar sob a designação comercial Premiair). Consequentemente, estas quatro transportadoras aéreas devem ser retiradas do anexo A. Nesta fase, todas as outras transportadoras indonésias devem permanecer no anexo A. A Comissão manterá contactos estreitos com as autoridades competentes da Indonésia no seguimento da recertificação de outras transportadoras indonésias.
- (53) As autoridades competentes da Indonésia também facultaram à Comissão uma lista actualizada das transportadoras aéreas titulares de um certificado de operador aéreo. Nesta fase, para além das quatro transportadoras atrás mencionadas, as transportadoras aéreas certificadas na Indonésia são as seguintes: Merpati Nusantara, Kartika Airlines, Trigana Air Service, Metro Batavia, Pelita Air Service, Indonesia Air Asia, Lion Mentari Airlines, Wing Adabi Airlines, Cardig Air, Riau Airlines, Transwisata Prima Aviation, Tri MG Intra Asia Airlines, Manunggal Air Service, Megantara, Indonesia Air Transport, Sriwijaya Air, Travel Express Aviation Service, Republic Express Airlines, KAL Star, Sayap Garuda Indah, Survei Udara Penas, Nusantara Air Charter, Nusantara Buana Air, Nyaman Air, 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, Asco Nusa Air, Pura Wisata Baruna, Penerbangan Angkasa Semesta, ASI Pudjiastuti, Aviastar Mandiri, Dabi Air Nusantara, Sampoerna Air Nusantara, Mimika Air, Alfa Trans Dirgantara, Unindo, Sky Aviation, Johnlin Air Transport e Eastindo. A lista comunitária deve ser actualizada em conformidade, com a inclusão destas transportadoras no anexo A.

Transportadoras aéreas da República de Angola

TAAG — Linhas Aéreas de Angola

- (54) As autoridades competentes de Angola (INAVIC) informaram a Comissão de que, em 28 de Maio de 2009, tinha sido concedido um novo COA à transportadora aérea TAAG — Linhas Aéreas de Angola, em conformidade com a regulamentação angolana sobre segurança da aviação (AASR), na sequência de um processo completo de recertificação.
- (55) A pedido das autoridades competentes de Angola (INAVIC) e da transportadora TAAG, uma equipa de peritos da União Europeia deslocou-se a Angola numa missão de inquérito, de 8 a 11 de Junho de 2009. A missão confirmou que foram feitos progressos significativos para dar cumprimento às normas da ICAO. O INAVIC encerrou 66 % das constatações feitas no decurso da anterior missão de inquérito da União Europeia, realizada em Fevereiro de 2008, e a TAAG 75 %. Angola adoptou, nomeadamente, novas regras de segurança da aviação, em conformidade com as normas da ICAO, e a sua transportadora de bandeira — TAAG — foi recertificada em conformidade com o novo quadro jurídico.
- (56) A TAAG solicitou uma audiência ao Comité da Segurança Aérea, a qual teve lugar em 1 de Julho de 2009, e em que foi assistida pelo INAVIC. A transportadora informou o Comité que, em Maio de 2009, fora objecto de uma auditoria IOSA, no âmbito da qual apenas tinha sido feito um número reduzido de constatações e que, em 29 de Junho de 2009, essas constatações já tinham sido todas encerradas.
- (57) A transportadora facultou ao Comité da Segurança Aérea provas evidentes de que, na sequência da inspecção, tinha tomado medidas complementares e registado progressos muito significativos para encerrar as constatações pendentes e apresentou medidas globais que mostram que mais de 90 % das constatações feitas já foram encerradas e que as restantes medidas se encontram em curso. Contudo, a transportadora não demonstrou que os voos realizados pelas aeronaves do tipo B-747 e B-737-200 são, conforme requerido, objecto de uma monitorização dos dados de voo.
- (58) As autoridades portuguesas informaram o Comité da Segurança Aérea que aceitaram prestar assistência às autoridades competentes de Angola, tendo em vista reforçar a supervisão da segurança da TAAG e permitir à transportadora realizar operações com destino a Portugal. Informaram ainda o Comité que aceitariam voos operados com determinadas aeronaves após a realização de inspecções pré-voos em Angola e na plataforma de estacionamento à chegada a Portugal. As autoridades competentes angolanas confirmaram que aceitavam a realização de inspecções pré-voos na plataforma de estacionamento, em Luanda, a todas as aeronaves operadas pela TAAG com destino a Lisboa, com o apoio das autoridades portuguesas. As autoridades competentes portuguesas realizarão inspecções na plataforma de estacionamento no âmbito do programa SAFA a todos os voos operados pela TAAG.
- (59) Consequentemente, com base nos critérios comuns, considera-se que a TAAG deve, numa primeira fase, ser retirada do anexo A e passar a constar do anexo B, na condição de não efectuar mais de dez voos por semana de Luanda para Lisboa com as aeronaves do tipo Boeing B-777, de matrícula D2-TED, D2-TEE e D2-TEF. Estes voos só poderão ser efectuados após as aeronaves terem sido sujeitas a inspecções na plataforma de estacionamento, quer pelas autoridades angolanas antes de cada partida de Angola, quer pelas autoridades portuguesas, em Portugal. Trata-se de uma medida temporária, devendo a Comissão rever a situação com base nas informações disponíveis e, em especial, numa avaliação das autoridades competentes portuguesas.

Supervisão global da segurança das transportadoras aéreas de Angola

- (60) A missão de inquérito realizada em Angola de 8 a 11 de Junho de 2009 revelou que tinham sido emitidos Certificados de Operador Aéreo aos operadores PHA e SERVISAIR sem o adequado processo de certificação. Embora estes dois COA tivessem sido objecto de uma suspensão temporária pelo INAVIC, com base nos critérios comuns, a Comissão considera que as transportadoras a que dizem respeito devem constar do anexo A.

(61) A Comissão toma nota da recertificação em curso de 18 transportadoras empreendida pelo INAVIC, com conclusão prevista para finais de 2010, e insta o INAVIC a continuar este processo com determinação, tendo em devida conta os eventuais problemas de segurança que venham a ser identificados no quadro do mesmo. Neste particular, a Comissão reconhece que o INAVIC tomou medidas executórias em relação a alguns titulares de COA, dado que 6 das 19 transportadoras foram objecto de uma suspensão temporária.

(62) Na pendência da completa recertificação das transportadoras aéreas pelo INAVIC, dando pleno cumprimento à nova regulamentação angolana sobre segurança da aviação, a Comissão considera, com base nos critérios comuns, que estas transportadoras devem permanecer no anexo A.

Société Nouvelle Air Affaires Gabon (SN2AG)

(63) A transportadora aérea SN2AG, certificada no Gabão, solicitou uma audiência ao Comité da Segurança Aérea, a qual teve lugar em 1 de Julho de 2009, tendo em vista demonstrar que as operações realizadas com as aeronaves do tipo Challenger CL601, de matrícula TR-AAG, e do tipo HS-125-800, de matrícula ZS-AFG, cumprem as normas pertinentes. A Comissão tomou nota de que a transportadora procedeu a uma nova reestruturação e realizou progressos significativos a nível da execução do seu plano de medidas correctivas com vista a cumprir as normas internacionais. A Comissão notou ainda que a SN2AG foi objecto de uma auditoria de recertificação pelas autoridades competentes do Gabão, em Fevereiro de 2009, e que lhe foi concedido um novo COA nesse mesmo mês.

(64) Em 1 de Julho de 2009, as autoridades competentes do Gabão (ANAC) informaram igualmente o Comité da Segurança Aérea dos progressos registados no reforço da sua estrutura e quadro de pessoal, tendo declarado que, na actual fase, dispõem de pessoal qualificado em número suficiente para garantir a supervisão das operações e a manutenção da transportadora em conformidade com disposições da ICAO. Tal foi confirmado pelos peritos da ICAO que prestam assistência ao Gabão em matéria de supervisão até Março de 2010.

(65) Por conseguinte, com base nos critérios comuns, considera-se que a SN2AG só cumpre as normas de segurança pertinentes no caso dos voos efectuados com as aeronaves do tipo Challenger CL601, de matrícula TR-AAG, e do tipo HS-125-800, de matrícula ZS-AFG. Consequentemente, a SN2AG deverá ser objecto de restrições operacionais no que diz respeito ao resto da frota, sendo retirada do anexo A e incluída no anexo B.

Egypt Air

(66) Ficou comprovado que a Egypt Air, certificada no Egipto, regista inúmeras deficiências de segurança. Essas deficiên-

cias foram detectadas no decurso das 75 inspecções efectuadas desde Janeiro de 2008, nomeadamente pela Áustria, França, Alemanha, Itália, Países Baixos e Espanha, bem como por outros Estados membros da CEAC, no decurso de inspecções na plataforma de estacionamento realizadas no âmbito do programa SAFA. A recorrência destas constatações (num total de 240, das quais 91 para a categoria 2 e 69 para a categoria 3) suscita preocupações quanto ao carácter sistémico das deficiências de segurança detectadas.

(67) Tendo em conta os relatórios SAFA, a Comissão encetou, em 25 de Maio de 2009, consultas formais das autoridades competentes do Egipto (ECAA), tendo manifestado sérias apreensões em relação à segurança das operações desta transportadora e, nos termos do artigo 7.º do Regulamento (CE) n.º 2111/2005, instado esta última, bem como as autoridades competentes, a adoptarem medidas para corrigir satisfatoriamente as deficiências de segurança detectadas.

(68) A transportadora enviou documentação volumosa em 10, 16, 17, 19 e 26 de Junho de 2009. De acordo com a análise dos documentos apresentados, as medidas correctivas já tomadas ou projectadas na sequência das inspecções na plataforma de estacionamento, assim como o estudo das causas profundas, oferecem soluções a longo prazo. A transportadora solicitou uma audiência ao Comité da Segurança Aérea, a qual teve lugar 30 de Junho de 2009.

(69) Dada a recorrência de constatações graves nas áreas da aeronavegabilidade contínua, da manutenção, das operações e da segurança da carga a bordo, a Comissão solicita às autoridades competentes do Egipto que lhe enviem relatórios mensais comprovativos da aplicação do plano de medidas correctivas, juntamente com quaisquer outros relatórios de auditorias que estas autoridades venham a efectuar à Egypt Air. A Comissão deverá também receber o relatório da auditoria final a realizar pelas autoridades competentes do Egipto findo este período e cujos resultados serão comunicados à Comissão juntamente com as recomendações dessas autoridades.

(70) A transportadora e as autoridades competentes do Egipto concordaram com a realização de uma inspecção pelos peritos da União Europeia de modo a verificar a aplicação do plano de medidas correctivas. A Comissão instou a transportadora a encontrar, sem demora, soluções sustentáveis para as várias constatações feitas; na ausência de tais soluções, terão de ser tomadas medidas adequadas. Neste contexto e nesta fase, considera-se que a transportadora não deve ser incluída no anexo A.

(71) Os Estados-Membros garantirão a intensificação do número de inspecções efectuadas à Egypt Air, as quais possam servir de base para a reavaliação deste processo na próxima reunião do Comité da Segurança Aérea, a realizar em Novembro de 2009.

Transportadoras aéreas da Federação da Rússia

- (72) Em 11 de Junho de 2009, as autoridades competentes da Federação da Rússia informaram a Comissão de que tinham procedido à alteração da sua decisão de 25 de Abril de 2008, mediante a qual excluía das operações com destino à Comunidade as aeronaves mencionadas no COA de 13 transportadoras russas que, nessa data, não dispunham do equipamento necessário para poderem realizar voos internacionais em conformidade com as normas da ICAO, nomeadamente o equipamento TAWS/GPWS. Desde essa data, algumas das aeronaves excluídas pela decisão de 25 de Abril de 2008 foram adequadamente equipadas para realizar voos internacionais. Além disso, quer os COA quer as especificações operacionais destas transportadoras foram alterados para ter em conta aquelas alterações.
- (73) De acordo com a nova decisão, estão proibidas de operar na Comunidade ou com destino ou partida do seu território, as aeronaves seguintes:
- a) Aircompany Yakutia: Tupolev TU-154: RA-85007 e RA-85790; Antonov NA-140: RA-41250; AN-24RV: RA-46496, RA-46665, RA-47304, RA-47352, RA-47353 e RA-47360; AN-26: RA-26660;
 - b) Atlant Soyuz: Tupolev TU-154M: RA-85672;
 - 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: o COA da transportadora aérea foi revogado. No que se refere às 2 aeronaves do tipo TU-154M anteriormente operadas pela Krasnoyarsky Airlines, a aeronave RA-85682 é actualmente utilizada por outra transportadora aérea certificada na Federação da Rússia e a aeronave RA-85683 não está ao serviço;
 - f) Kuban Airlines: Yakovlev Yak-42: RA-42526, RA-42331, RA-42336, RA-42350, RA-42538 e RA-42541;
 - g) 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) 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, RA-42433; todos 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; as aeronaves do tipo AN24RV, de matrículas RA-46625 e RA-47818, são actualmente operadas por outra transportadora russa;
 - j) Ural Airlines: Tupolev TU-154B: RA-85319, RA-85337, RA-85357, RA-85375, RA-85374, RA-85432 e RA-85508;
 - k) UTAir: Tupolev TU-154M: RA-85813, 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-65618, RA-65620, RA-65622, RA-65728, RA-65755, RA-65777, RA-65780, RA-65793, RA-65901, RA-65902 e RA-65977; a aeronave RA-65143 é operada por outra transportadora russa; todos (1) os TU-134B: RA-65726; 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); as aeronaves do tipo AN-24B RA-46388; as aeronaves do tipo AN-24B (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) Rossija (STC Russia): Tupolev TU-134: RA-65555, RA-65904, RA-65905, RA-65911, RA-65921 e RA-65979; TU-214: RA-64504 e RA-64505; Ilyushin IL-18: RA-75454 e RA-75464; Yakovlev Yak-40: RA-87203, RA-87968, RA-87971, RA-87972 e RA-88200.
- (74) No caso da transportadora Red Wings (antiga Airlines 400 JSC), não foram identificadas aeronaves deste tipo.
- (75) As autoridades competentes da Federação da Rússia informaram ainda a Comissão de que o COA da transportadora Aeroflot-Nord tinha sido objecto de restrições em 3 de Junho de 2009 com vista a proibir as operações com destino à Comunidade.

(76) As autoridades competentes da Federação da Rússia e a Comissão continuam empenhadas em manter 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.

Yemenia Yemen Airways

(77) A Agência Europeia para a Segurança da Aviação (AESA) informou o Comité da Segurança Aérea da suspensão da aprovação como organização de manutenção (EASA.145.0177) que tinha sido concedida à Yemenia Yemen Airways, certificada no Iémen, devido a deficiências de segurança não corrigidas. Além disso, as autoridades competentes francesas informaram o Comité da Segurança Aérea da subsequente suspensão dos certificados de aeronavegabilidade das aeronaves do tipo Airbus A-310 matriculadas em França (F-OHPR e F-OHPS) e operadas por aquela transportadora.

(78) A Comissão tomou nota do incumprimento da regulamentação comunitária aplicável e, tendo em conta o acidente fatal ocorrido em 30 de Junho com o voo 626 da Yemenia Yemen Airways decidiu, em 1 de Julho de 2009, encetar consultas formais com a Yemenia Yemen Airways, nos termos do artigo 7.º do Regulamento (CE) n.º 2111/2005, bem como com as autoridades competentes do Iémen, nos termos do artigo 3.º do Regulamento (CE) n.º 473/2006, com vista a avaliar a conformidade das operações e da manutenção da transportadora acima referida com as normas da ICAO, reservando-se o direito de tomar medidas urgentes, se necessário.

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

(79) 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 8 de Abril de 2009 e das autoridades responsáveis pela supervisão regulamentar dessas transportadoras aéreas. Consequentemente, com base nos critérios comuns, a Comissão considera que essas transportadoras aéreas devem, consoante o caso, continuar a ser objecto de uma proibição de operação (anexo A) ou de restrições de operação (anexo B).

(80) 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 13 de Julho de 2009.

Pela Comissão
Antonio TAJANI
Vice-Presidente

ANEXO A

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

Nome da pessoa jurídica da transportadora aérea, conforme consta do seu COA (e sua designação comercial, caso seja diferente)	Número do certificado de operador aéreo (COA) ou número da licença de exploração	Número ICAO que designa a companhia aérea	Estado do operador
AIR KORYO	Desconhecido	KOR	República Popular Democrática da Coreia (RPDC)
AIR WEST CO. LTD	004/A	AWZ	República do Sudão
ARIANA AFGHAN AIRLINES	009	AFG	República Islâmica do Afeganistão
MOTOR SICH	025	MSI	Ucrânia
SIEM REAP AIRWAYS INTERNATIONAL	AOC/013/00	SRH	Reino do Camboja
SILVERBACK CARGO FREIGHTERS	Desconhecido	VRB	República do Ruanda
UKRAINE CARGO AIRWAYS	145	UKS	Ucrânia
UKRAINIAN MEDITERRANEAN AIRLINES	164	UKM	Ucrânia
VOLARE AVIATION ENTREPRISE	143	VRE	Ucrânia
Todas as transportadoras aéreas certificadas pelas autoridades de Angola responsáveis pela supervisão regulamentar, com excepção da TAAG — Linhas Aéreas de Angola, incluindo:			República de Angola
AEROJET	015	Desconhecido	República de Angola
AIR26	004	Desconhecido	República de Angola
AIR GEMINI	002	Desconhecido	República de Angola
AIR GICANGO	009	Desconhecido	República de Angola
AIR JET	003	Desconhecido	República de Angola
AIR NAVE	017	Desconhecido	República de Angola
ALADA	005	Desconhecido	República de Angola
ANGOLA AIR SERVICES	006	Desconhecido	República de Angola
DIEXIM	007	Desconhecido	República de Angola
GIRA GLOBO	008	Desconhecido	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

⁽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 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
SERVISAIR	018	Desconhecido	República de Angola
SONAIR	014/	Desconhecido	República de Angola
Todas as transportadoras aéreas certificadas pelas autoridades do Benim responsáveis pela supervisão regulamentar, incluindo:		—	República do Benim
AERO BENIN	PEA N.º 014/MDCTTATP-PR/ANAC/DEA/SCS	Desconhecido	República do Benim
AFRICA AIRWAYS	Desconhecido	Desconhecido	República do Benim
ALAFIA JET	PEA N.º 014/ANAC/MDCTTATP-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/MDCTTATP-PR/ANAC/DEA/SCS.	BLA	República do Benim
COTAIR	PEA N.º 015/MDCTTATP-PR/ANAC/DEA/SCS.	Desconhecido	República do Benim
ROYAL AIR	PEA N.º 11/ANAC/MDCTTP-PR/DEA/SCS	Desconhecido	República do Benim
TRANS AIR BENIN	PEA N.º 016/MDCTTATP-PR/ANAC/DEA/SCS	TNB	República do Benim
Todas as transportadoras aéreas certificadas pelas autoridades da República Democrática do Congo (RDC) responsáveis pela supervisão regulamentar, incluindo:		—	República Democrática do Congo (RDC)
AFRICA ONE	409/CAB/MIN/TC/0114/2006	CFR	República Democrática do Congo (RDC)
AFRICAN AIR SERVICES COMMUTER	409/CAB/MIN/TVC/051/09	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/TVC/036/08	Desconhecido	República Democrática do Congo (RDC)
AIR KATANGA	409/CAB/MIN/TVC/031/08	Desconhecido	República Democrática do Congo (RDC)
AIR NAVETTE	409/CAB/MIN/TC/015/2005	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
AIR TROPIQUES	409/CAB/MIN/TVC/029/08	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/TVC/028/08	BUL	República Democrática do Congo (RDC)
BRAVO AIR CONGO	409/CAB/MIN/TC/0090/ /2006	Desconhecido	República Democrática do Congo (RDC)
BUSINESS AVIATION	409/CAB/MIN/TVC/048/09	Desconhecido	República Democrática do Congo (RDC)
BUSY BEE CONGO	409/CAB/MIN/TVC/052/09	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/TVC/026/08	CER	República Democrática do Congo (RDC)
CHC STELLAVIA	409/CAB/MIN/TC/0050/ /2006	Desconhecido	República Democrática do Congo (RDC)
COMAIR	409/CAB/MIN/TC/0057/ /2006	Desconhecido	República Democrática do Congo (RDC)
COMPAGNIE AFRICAINE D'AVIATION (CAA)	409/CAB/MIN/TVC/035/08	Desconhecido	República Democrática do Congo (RDC)
DOREN AIR CONGO	409/CAB/MIN/TVC/0032/08	Desconhecido	República Democrática do Congo (RDC)
EL SAM AIRLIFT	409/CAB/MIN/TC/0002/ /2007	Desconhecido	República Democrática do Congo (RDC)
ENTREPRISE WORLD AIRWAYS (EWA)	409/CAB/MIN/TVC/003/08	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/TVC/037/08	Desconhecido	República Democrática do Congo (RDC)
FREE AIRLINES	409/CAB/MIN/TC/0047/ /2006	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)
GREAT LAKE BUSINESS COMPANY	409/CAB/MIN/TC/0048/ /2006	Desconhecido	República Democrática do Congo (RDC)
HEWA BORA AIRWAYS (HBA)	409/CAB/MIN/TVC/038/08	ALX	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
INTERNATIONAL TRANS AIR BUSINESS (ITAB)	409/CAB/MIN/TVC/033/08	Desconhecido	República Democrática do Congo (RDC)
KATANGA AIRWAYS	409/CAB/MIN/TC/0088/ /2006	Desconhecido	República Democrática do Congo (RDC)
KIN AVIA	409/CAB/MIN/TVC/042/09	Desconhecido	República Democrática do Congo (RDC)
KIVU AIR	409/CAB/MIN/TC/0044/ /2006	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)
MALILA AIRLIFT	409/CAB/MIN/TC/0112/ /2006	MLC	República Democrática do Congo (RDC)
MANGO AVIATION	409/CAB/MIN/TVC/034/08	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/TVC/025/08	Desconhecido	República Democrática do Congo (RDC)
SERVICES AIR	409/CAB/MIN/TVC/030/08	Desconhecido	República Democrática do Congo (RDC)
SUN AIR SERVICES	409/CAB/MIN/TC/0077/ /2006	Desconhecido	República Democrática do Congo (RDC)
SWALA AVIATION	409/CAB/MIN/TVC/050/09	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/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)
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)

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
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)
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 AVIACION Y TRANSPORTES	2006/001/MTTCT/DGAC/SOPS	EUG	Guiné Equatorial
GENERAL WORK AVIACIÓN	002/ANAC	Indisponível	Guiné Equatorial
GETRA — GUINEA ECUATORIAL DE TRANSPORTES AÉREOS	739	GET	Guiné Equatorial
GUINEA AIRWAYS	738	Indisponível	Guiné Equatorial
STAR EQUATORIAL AIRLINES	Desconhecido	Desconhecido	Guiné Equatorial
UTAGE — UNIÓN DE TRANSPORT AÉREO DE GUINEA ECUATORIAL	737	UTG	Guiné Equatorial
Todas as transportadoras aéreas certificadas pelas autoridades da Indonésia responsáveis pela supervisão regulamentar, com exceção da Garuda Indonesia, da Airfast Indonesia, da Mandala Airlines e da 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	Desconhecido	República da Indonésia
DIRGANTARA AIR SERVICE	135-014	DIR	República da Indonésia
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

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
INTAN ANGKASA AIR SERVICE	135-019	Desconhecido	República da Indonésia
JOHNLIN AIR TRANSPORT	135-043	Desconhecido	República da Indonésia
KAL STAR	121-037	Desconhecido	República da Indonésia
KARTIKA AIRLINES	121-003	KAE	República da Indonésia
KURA-KURA AVIATION	135-016	Desconhecido	República da Indonésia
LION MENTARI AIRLINES	121-010	LNI	República da Indonésia
MANUNGGAL AIR SERVICE	121-020	Desconhecido	República da Indonésia
MEGANTARA	121-025	Desconhecido	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	Desconhecido	República da Indonésia
SAYAP GARUDA INDAH	135-004	Desconhecido	República da Indonésia
SKY AVIATION	135-044	Desconhecido	República da Indonésia
SMAC	135-015	SMC	República da Indonésia
SRIWIJAYA AIR	121-035	SJY	República da Indonésia
SURVEI UDARA PENAS	135-006	Desconhecido	República da Indonésia
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

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
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, incluindo:			República do Cazaquistão
AERO AIR COMPANY	Desconhecido	Desconhecido	República do Cazaquistão
AEROPRAKT KZ	Desconhecido	Desconhecido	República do Cazaquistão
AEROTOUR KZ	Desconhecido	Desconhecido	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	Desconhecido	República do Cazaquistão
ALMATY AVIATION	Desconhecido	Desconhecido	República do Cazaquistão
ARKHABAY	Desconhecido	Desconhecido	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
BERKUT AIR/BEK AIR	AK-0311-07	BKT/BEK	República do Cazaquistão
BERKUT STATE AIRLINE	AK-0378-09	BEC	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
EOL AIR	Desconhecido	Desconhecido	República do Cazaquistão
EURO-ASIA AIR	AK-0384-09	EAK	República do Cazaquistão

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
EURO-ASIA AIR INTERNATIONAL	Desconhecido	Desconhecido	República do Cazaquistão
EXCELLENT GLIDE	AK-0338-08	EGB	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
IRBIS	AK-0317-07	BIS	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
KAVIASPAS	AK-0322-07	KZS	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	Desconhecido	República do Cazaquistão
KOKSHETAU	AK-0357-08	KRT	República do Cazaquistão
MAK AIR AIRLINE	AK-0334-07	AKM	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
OLIMP AIR	Desconhecido	Desconhecido	República do Cazaquistão
ORLAN 2000 AIRCOMPANY	Desconhecido	Desconhecido	República do Cazaquistão
PANKH CENTER KAZAKHSTAN	Desconhecido	Desconhecido	República do Cazaquistão
PRIME AVIATION	AK-0308-07	PKZ	República do Cazaquistão
SALEM AIRCOMPANY	Desconhecido	Desconhecido	República do Cazaquistão
SAMAL AIR	Desconhecido	Desconhecido	República do Cazaquistão
SAYAT AIR	AK-0351-08	SYM	República do Cazaquistão
SAYAKHAT AIRLINES	AK-0359-08	Desconhecido	República do Cazaquistão
SEMEYAVIA	Desconhecido	Desconhecido	República do Cazaquistão
SCAT	AK-0350-08	VSV	República do Cazaquistão
STARLINE KZ	AK-0373-08	LMZ	República do Cazaquistão
SKYBUS	AK-0364-08	BYK	República do Cazaquistão
SKYJET	AK-0307-09	SEK	República do Cazaquistão

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
SKYSERVICE	Desconhecido	Desconhecido	República do Cazaquistão
TAHMID AIR	Desconhecido	Desconhecido	República do Cazaquistão
TULPAR AVIA SERVICE	Desconhecido	Desconhecido	República do Cazaquistão
TYAN SHAN	Desconhecido	Desconhecido	República do Cazaquistão
UST-KAMENOGORSK	AK-0385-09	UCK	República do Cazaquistão
ZHETYSU AIRCOMPANY	Desconhecido	Desconhecido	República do Cazaquistão
ZHERSU AVIA	Desconhecido	Desconhecido	República do Cazaquistão
ZHEZKAZGANAIR	Desconhecido	Desconhecido	República do Cazaquistão
Todas as transportadoras aéreas certificadas pelas autoridades da República do Quirguistão responsáveis pela supervisão regulamentar, incluindo:			República do Quirguistão
AIR MANAS	17	MBB	República do Quirguistão
AVIA TRAFFIC COMPANY	23	AVJ	República do Quirguistão
AEROSTAN (EX BISTAIR-FEZ BISHKEK)	08	BSC	República do Quirguistão
CLICK AIRWAYS	11	CGK	República do Quirguistão
DAMES	20	DAM	República do Quirguistão
EASTOK AVIA	15	Desconhecido	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
MAX AVIA	33	MAI	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
Todas as transportadoras aéreas certificadas pelas autoridades da Libéria responsáveis pela fiscalização regulamentar		—	Libéria

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
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, incluindo:			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
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 da Serra Leoa responsáveis pela supervisão regulamentar, incluindo:	—	—	Serra Leoa
AIR RUM, LTD	Desconhecido	RUM	Serra Leoa
DESTINY AIR SERVICES, LTD	Desconhecido	DTY	Serra Leoa
HEAVYLIFT CARGO	Desconhecido	Desconhecido	Serra Leoa
ORANGE AIR SIERRA LEONE LTD	Desconhecido	ORJ	Serra Leoa
PARAMOUNT AIRLINES, LTD	Desconhecido	PRR	Serra Leoa
SEVEN FOUR EIGHT AIR SERVICES LTD	Desconhecido	SVT	Serra Leoa
TEEBAH AIRWAYS	Desconhecido	Desconhecido	Serra Leoa
Todas as transportadoras aéreas certificadas pelas autoridades da Suazilândia responsáveis pela supervisão regulamentar, incluindo:	—	—	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
Todas as transportadoras aéreas certificadas pelas autoridades da Zâmbia responsáveis pela supervisão regulamentar, incluindo:			Zâmbia
Zambezi Airlines	Z/AOC/001/2009	Desconhecido	Zâmbia

ANEXO B

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

Nome da pessoa jurídica da transportadora aérea, conforme consta do seu COA (e sua designação comercial, caso seja diferente)	Número do certificado de operador aéreo (COA)	Número ICAO que designa a companhia aérea	Estado do operador	Tipo de aeronave	Matrícula(s) e, quando disponível, número(s) de série da construção	Estado de matrícula
AFRIJET ⁽¹⁾	CTA 0002/MTAC/ /ANAC-G/DSA		República do Gabão	Toda a frota, com 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 ASTANA ⁽²⁾	AK-0388-09	KZR	Cazaquistão	Toda a frota, com excepção de: 2 aeronaves do tipo B767; 4 aeronaves do tipo B757; 10 aeronaves do tipo A319/320/321; 5 aeronaves do tipo Fokker 50	Toda a frota, com 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, com excepção de: LET 410 UVP	Toda a frota, com excepção de: D6-CAM (851336)	Comores
GABON AIRLINES ⁽³⁾	CTA 0001/MTAC/ /ANAC	GBK	República do Gabão	Toda a frota, com excepção de: 1 aeronave do tipo Boeing B-767-200	Toda a frota, com excepção de: TR-LHP	República do Gabão
NOUVELLE AIR AFFAIRES GABON (SN2AG)	CTA 0003/MTAC/ /ANAC-G/DSA	NVS	República do Gabão	Toda a frota, com excepção de: 1 aeronave do tipo Challenger CL601; 1 aeronave do tipo HS-125-800	Toda a frota, com excepção de: TR-AAG, ZS-AFG	República do Gabão; República da África do Sul
TAAG — LINHAS AÉREAS DE ANGOLA ⁽⁴⁾	001	DTA	República de Angola	Toda a frota, com excepção de: 3 aeronaves do tipo Boeing B-777	Toda a frota, com excepção de: D2-TED, D2-TEE, D2-TEF	República de Angola

⁽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 TAAG — Linhas Aéreas de Angola apenas está autorizada a operar com destino a Portugal utilizando as aeronaves especificadas e nas condições enumeradas nos considerandos 58 e 59 do presente regulamento.

⁽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.