

REGULAMENTO (UE) N.º 1071/2010 DA COMISSÃO**de 22 de Novembro de 2010****que altera o Regulamento (CE) n.º 474/2006 que estabelece a lista das transportadoras aéreas comunitárias que são objecto de uma proibição de operação na Comunidade****(Texto relevante para efeitos do EEE)**

A COMISSÃO EUROPEIA,

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

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

Considerando o seguinte:

- (1) O Regulamento (CE) n.º 474/2006 da Comissão, de 22 de Março de 2006, estabeleceu a lista das transportadoras aéreas comunitárias que são objecto de uma proibição de operação na Comunidade, prevista no Capítulo II do Regulamento (CE) n.º 2111/2005 ⁽²⁾.
- (2) Nos termos do artigo 4.º, n.º 3, do Regulamento (CE) n.º 2111/2005, certos Estados-Membros transmitiram à Comissão informações pertinentes no contexto da actualização da lista comunitária. Foram igualmente comunicadas informações pertinentes por países terceiros. Consequentemente, a lista comunitária deve ser actualizada.
- (3) A Comissão informou todas as transportadoras aéreas em causa, quer directamente, quer, quando tal não foi possível, através das autoridades responsáveis pela sua supervisão regulamentar, indicando os factos e as considerações essenciais que estariam na base de uma decisão destinada a impor-lhes uma proibição de operação na União ou a alterar as condições de uma proibição de operação imposta a uma transportadora aérea incluída na lista comunitária.
- (4) A Comissão concedeu oportunidade às transportadoras aéreas em causa de consultarem os documentos facultados pelos Estados-Membros, de apresentarem, por escrito, as suas observações e de fazerem uma exposição oral à

Comissão no prazo de 10 dias úteis, bem como ao Comité da Segurança Aérea instituído pelo Regulamento (CEE) n.º 3922/1991 do Conselho, de 16 de Dezembro de 1991, relativo à harmonização de normas técnicas e dos procedimentos administrativos no sector da aviação civil ⁽³⁾.

- (5) As autoridades responsáveis pela supervisão regulamentar das transportadoras aéreas em causa foram consultadas pela Comissão, bem como, em situações pontuais, por certos Estados-Membros.
- (6) O Comité da Segurança Aérea ouviu as exposições feitas pela Agência Europeia para a Segurança da Aviação e pela Comissão sobre as principais conclusões operacionais aprovadas no decurso da última reunião do Grupo Director Europeu do Programa SAFA (ESSG), realizada em Viena a 28 e 29 de Outubro de 2010. Concretamente, foi informado do apoio do ESSG à introdução, a título facultativo, de uma quota mínima anual de inspecções a realizar pelos Estados-Membros a partir de 2011.
- (7) O Comité da Segurança Aérea ouviu as exposições feitas sobre a análise de relatórios de auditorias de segurança globais efectuadas pela Organização da Aviação Civil Internacional (ICAO), no âmbito do Programa Universal de Auditoria da Supervisão da Segurança (USOAP), e sobre os resultados das actividades de cooperação entre a Comissão e a ICAO nos domínios da segurança e, nomeadamente, sobre as possibilidades de intercâmbio de informações de segurança relacionadas com o grau de cumprimento das normas de segurança internacionais e de práticas recomendadas.
- (8) Na sequência das conclusões da assembleia geral da ICAO, a Comissão conferiu à Agência Europeia para a Segurança da Aviação (AESA) um mandato no sentido de coordenar a análise periódica dos relatórios de auditorias de segurança globais efectuadas pela Organização da Aviação Civil Internacional (ICAO), no âmbito do Programa Universal de Auditoria da Supervisão da Segurança (USOAP), com peritos dos Estados-Membros, no contexto de um grupo de trabalho instituído pelo Comité da Segurança Aérea. Os Estados-Membros são instados a nomear peritos que contribuam para esta importante tarefa.

⁽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.

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

Transportadoras aéreas da União Europeia

- (12) De acordo com informações decorrentes de inspecções SAFA na plataforma de estacionamento a aeronaves de determinadas transportadoras aéreas da União, bem como de inspecções e auditorias específicas realizadas em determinadas áreas pelas autoridades de aviação nacionais competentes, alguns Estados-Membros adoptaram certas medidas executórias, que foram por eles transmitidas à Comissão e ao Comité da Segurança Aérea: a Grécia comunicou a revogação do certificado de operador aéreo (COA) e da licença de exploração da Hellas Jet em 2 de Novembro de 2010, na sequência da cessação das suas operações em 30 de Abril de 2010. A Alemanha comunicou a suspensão do COA da transportadora aérea ACH Hamburg em 27 de Outubro de 2010 e a limitação do COA da transportadora aérea Advance Air Luftfahrtsgesellschaft em 30 de Setembro de 2010, com o objectivo de excluir uma aeronave com a matrícula D-CJJJ. A Espanha confirmou que o COA da Baleares Link Express continua suspenso desde 9 de Junho de 2010; a Suécia informou que o COA da Viking Airlines AB foi suspenso em 29 de Outubro de 2010.
- (13) Portugal informou que, na sequência de graves problemas relacionados com a segurança das operações e a aeronavegabilidade contínua de aeronaves operadas por duas transportadoras aéreas portuguesas – Luzair e White – e de consultas da Comissão efectuadas em 25 de Outubro de 2010, decidiu reforçar a supervisão contínua destas transportadoras, de modo a garantir que estas apliquem oportunamente um plano de medidas correctivas adequadas. Portugal informou o Comité da Segurança Aérea de uma certa melhoria do desempenho da transportadora aérea White. A Comissão tomou nota das medidas anunciadas. A AESA efectuará uma inspecção de normalização em Portugal, no âmbito do Regulamento (CE) n.º 216/2008. O Comité da Segurança Aérea será devidamente informado, na sua próxima reunião, dos resultados desta inspecção.

Transportadoras aéreas da República Islâmica do Afeganistão

Kam Air

- (14) Ficou comprovado que a Kam Air, certificada na República Islâmica do Afeganistão, regista deficiências de segurança. Em 11 de Agosto de 2010, uma aeronave da Kam Air de tipo DC8, com a matrícula YA-VIC, chocou com a cauda na pista e na zona relvada adjacente, antes de levantar voo, durante a descolagem do aeroporto de Manston (Reino Unido). As investigações deste incidente grave levadas a cabo pelo Reino Unido concluíram que o controlo operacional da frota de DC8 da Kam Air registava importantes deficiências. Assim, o Reino Unido impôs uma proibição nacional às operações de DC8 da Kam Air a partir de 2 de Setembro de 2010.
- (15) Por outro lado, as autoridades competentes da Áustria detectaram um número significativo de deficiências de segurança graves durante uma inspecção SAFA na plataforma de estacionamento a uma aeronave da Kam Air de tipo Boeing B767, com a matrícula YA-KAM, realizada em 16 de Setembro de 2010⁽¹⁾. Os resultados desta inspecção SAFA na plataforma de estacionamento levaram a Áustria a concluir que a Kam Air registava graves deficiências nas áreas dos procedimentos operacionais, do equipamento, do manuseamento de sistemas e da movimentação da carga. Tendo em conta as deficiências detectadas no decurso da investigação realizada no Reino Unido e a convergência destas deficiências com as detectadas durante a inspecção SAFA na plataforma de estacionamento, efectuada no aeroporto de Viena, a Áustria impôs uma proibição nacional a todas as operações da Kam Air a partir de 17 de Setembro de 2010.
- (16) Em conformidade com o artigo 6.º do Regulamento n.º 2111/2005, o Comité da Segurança Aérea foi informado das medidas decididas por ambos os Estados-Membros.
- (17) Em 6 de Outubro de 2010, as autoridades competentes da República Islâmica do Afeganistão (MoTCA) e os representantes da Kam Air reuniram-se com a Comissão e com representantes dos Estados-Membros para debaterem as circunstâncias que envolveram o incidente de Manston e a inspecção SAFA na Áustria.
- (18) A transportadora aérea não foi capaz de demonstrar, na reunião, que está apta a cumprir as normas de segurança internacionais pertinentes. A aeronave de tipo DC8 entrou em serviço em Março de 2010 sem uma supervisão da gestão adequada e sem que as tripulações recrutadas para a operarem tivessem recebido formação apropriada. Além disso, embora estas tripulações ainda tivessem de completar a formação respectiva, a aeronave continuou a ser utilizada em voos comerciais internacionais. Acresce que a transportadora aérea não facultou quaisquer elementos comprovativos de que a tripulação de voo estava

⁽¹⁾ ACG-2010-335.

familiarizada com as suas obrigações de voo no momento do incidente grave ocorrido no Reino Unido. A Kam Air explicou que a aeronave de tipo Boeing B-767, com a matrícula YA-KAM, objecto de inspecção na plataforma de estacionamento na Áustria, efectuava o seu primeiro voo, depois de ter permanecido estacionada durante muito tempo, e não fora devidamente preparada para ser operada antes da sua utilização no voo para Viena. Além disso, a transportadora aérea explicou que, devido à introdução do DC8, os seus recursos de gestão tinham sido sobreexplorados, impossibilitando-a de garantir a realização das actividades de segurança adequadas antes da partida da aeronave.

- (19) A transportadora aérea Kam Air solicitou uma audiência ao Comité da Segurança Aérea, tendo-lhe feito uma exposição em 9 de Novembro de 2010. A Kam Air informou o comité de que já não operava a aeronave de tipo DC8. Acresce que, embora a Kam Air tivesse analisado as circunstâncias que conduziram às proibições impostas pelo Reino Unido e pela Áustria, não identificou quaisquer deficiências sistemáticas que explicassem os incumprimentos detectados de normas da ICAO.
- (20) Na reunião de 6 de Outubro de 2010, o MoTCA não conseguiu explicar a existência de duas especificações técnicas distintas para a Kam Air, assinadas na mesma data (29 de Setembro de 2010), uma das quais mencionava o DC8, ao passo que a outra o suprimia. Assim, continuava por esclarecer se a Kam Air dispunha de aprovação para conduzir operações com a aeronave de tipo DC8 a partir dessa data. Acresce que o MoTCA não conseguiu apresentar os resultados de eventuais actividades de certificação e vigilância levadas a cabo na Kam Air.
- (21) Perante estas conclusões, considera-se, com base nos critérios comuns, que a transportadora aérea Kam Air não cumpre os critérios comuns, devendo por conseguinte ser incluída na lista do anexo A.

Supervisão global da segurança das transportadoras aéreas do Afeganistão

- (22) Ficou comprovado que as autoridades competentes da República Islâmica do Afeganistão não conseguem, actualmente, implementar e controlar a aplicação das normas de segurança pertinentes e garantir a supervisão das aeronaves utilizadas pelas transportadoras aéreas sujeitas à sua autoridade regulamentar, em conformidade com as obrigações que lhes incumbem por força da Convenção de Chicago. De acordo com a exposição do MoTCA de 6 de Outubro de 2010, a autoridade regista actualmente dificuldades consideráveis para cumprir as suas obrigações internacionais em todos os aspectos críticos de um sistema de segurança. Na fase actual, depende totalmente das competências proporcionadas pela ICAO para realizar inspecções, tendo declarado que, devido à falta de pessoal qualificado, emitira certificados de aeronavegabilidade para certas aeronaves, sem efectuar as inspecções

pertinentes. Além disso, a legislação primária relativa a operações de aeronaves está desactualizada (1972); foi apresentado ao Governo, para aprovação, um projecto de lei, sem qualquer indicação da data de adopção. Acresce que as regras operacionais possuem apenas um carácter não vinculativo (circulares consultivas).

- (23) O MoTCA solicitou uma audiência ao Comité da Segurança Aérea, tendo-lhe feito uma exposição em 9 de Novembro de 2010. Reconheceu que a supervisão que efectuara até à data não garantia o cumprimento adequado das normas da ICAO pelas transportadoras aéreas certificadas no Afeganistão. Contudo, o MoTCA informou o comité que decidira abster-se de emitir novos certificados de operador aéreo, alterara a sua estrutura de gestão e proibira as operações da aeronave de tipo AN 24. Além disso, acabara de ser introduzido um novo conjunto de regulamentações no domínio da aviação e o MoTCA estava a preparar-se para recertificar todas as transportadoras aéreas do Afeganistão em conformidade com estas novas regulamentações.
- (24) A Comissão tomou nota das condições extremamente difíceis em que o MoTCA trabalha e congratulou-se com o compromisso assumido pelas autoridades competentes de melhorarem a situação no futuro. Porém, a Comissão assinalou que, actualmente, o MoTCA se revela incapaz de exercer correctamente as suas responsabilidades de autoridade de certificação e garantir o cumprimento das normas de segurança internacionais pelas suas transportadoras internacionais.
- (25) Perante estas conclusões, considera-se, com base nos critérios comuns, que todas as transportadoras aéreas certificadas na República Islâmica do Afeganistão devem ser incluídas na lista do anexo A.

Transportadoras aéreas da República do Gana

- (26) Na sequência das medidas impostas pelo Regulamento (UE) n.º 791/2010, de 6 de Setembro de 2010⁽¹⁾, a duas transportadoras aéreas certificadas no Gana – Meridian Airways e Airlift International (GH) Ltd. –, as autoridades competentes da República do Gana (GCAA) solicitaram uma audiência ao Comité da Segurança Aérea, a qual teve lugar em 10 de Novembro de 2010.
- (27) Na sua exposição, a GCAA especificou as medidas adoptadas até à data para corrigir as deficiências detectadas na Meridian Airways, na Air Charter Express e na Airlift International e descreveu os melhoramentos que estava a introduzir no regime de supervisão do Gana, nomeadamente a exigência de que todas as transportadoras aéreas certificadas no Gana exerçam as suas actividades no Gana. A GCAA informou igualmente o comité de que havia efectuado uma inspecção da aeronave de tipo DC8, com a matrícula 9G-RAC, operada pela Airlift International, e confirmou que os incumprimentos detectados pelo Reino Unido haviam sido corrigidos.

⁽¹⁾ JO L 237 de 8.9.2010, p. 10.

(28) A Comissão assinalou a vontade manifestada pela GCAA de corrigir as suas lacunas em matéria de supervisão mediante o investimento em recursos suplementares e regozijou-se com a decisão de exigir a realocação no Gana das transportadoras aéreas certificadas no Gana e a manutenção do estabelecimento principal destas no Gana para permitir que as autoridades de aviação civil assegurem uma supervisão adequada. Num esforço destinado a apoiar os trabalhos da GCAA tendentes a melhorar o seu sistema de supervisão, a Comissão solicitou à Agência Europeia para a Segurança da Aviação que prestasse assistência técnica sob a forma de uma visita no início de 2011.

Airlift International (GH) Ltd.

(29) A transportadora aérea Airlift International (GH) Ltd. solicitou uma audiência ao Comité da Segurança Aérea, tendo-lhe feito uma exposição em 10 de Novembro de 2010. A transportadora aérea indicou os melhoramentos introduzidos a nível da sua estrutura organizativa, política e procedimentos, recursos e conformidade regulamentar. A transportadora aérea confirmou que as aeronaves com as matrículas 9G-SIM e 9G-FAB permanecem em depósito, aguardando decisões sobre medidas de manutenção destinadas a restabelecer a sua aeronavegabilidade antes de retomarem as suas operações. A transportadora aérea concordou com o ponto de vista da GCAA segundo o qual as deficiências anteriormente detectadas na aeronave com a matrícula 9G-RAC foram por si corrigidas de forma adequada.

(30) A Comissão assinalou os progressos registados pela transportadora aérea na correcção de problemas de segurança detectados. Perante estas conclusões, considera-se, com base nos critérios comuns, que a aeronave de tipo DC8, com a matrícula 9G-RAC, deve ser retirada da lista do anexo B e autorizada a operar com destino à União.

(31) Os Estados-Membros continuarão a verificar o cumprimento efectivo das normas de segurança pertinentes pela Airlift International mediante a atribuição de prioridade nas inspecções a efectuar na plataforma de estacionamento às aeronaves desta transportadora aérea, em conformidade com o Regulamento (CE) n.º 351/2008, e a Comissão continuará a acompanhar de perto as medidas adoptadas pela Airlift International.

Air Charter Express

(32) Ficou comprovado que a Air Charter Express, certificada no Gana, regista deficiências de segurança. Estas deficiências foram detectadas pela Bélgica, pela França, pelos Países Baixos e pelo Reino Unido durante as inspecções na plataforma de estacionamento efectuadas no âmbito do programa SAFA⁽¹⁾.

(33) A transportadora aérea reuniu-se com a Comissão e os Estados-Membros em 9 de Junho de 2010 para debater os problemas resultantes das inspecções SAFA e aceitar apresentar um plano de medidas correctivas para colmatar as deficiências detectadas.

(34) A transportadora aérea Air Charter Express solicitou uma audiência ao Comité da Segurança Aérea, tendo-lhe feito uma exposição em 10 de Novembro de 2010. Descreveu as medidas adoptadas até à data como parte do seu plano de medidas correctivas, nomeadamente nas áreas dos procedimentos, do controlo operacional, da manutenção e da formação, e confirmou estarem a ser envidados esforços com vista à adopção de medidas correctivas.

(35) A Comissão assinalou os progressos alcançados pela transportadora aérea e salientou a necessidade de garantir que as eventuais medidas correctivas e preventivas adoptadas pela Air Charter Express sejam efectivamente aplicadas para evitar a recorrência das deficiências de segurança detectadas anteriormente, durante inspecções na plataforma de estacionamento efectuadas a aeronaves suas. Os Estados Membros continuarão a verificar a conformidade efectiva da Air Charter Express com as normas de segurança pertinentes mediante a atribuição de prioridade nas inspecções a efectuar na plataforma de estacionamento às aeronaves desta transportadora, em conformidade com o Regulamento (CE) n.º 351/2008, e a Comissão continuará a acompanhar de perto as medidas adoptadas pela Air Charter Express.

Transportadoras aéreas do Cazaquistão

(36) Conforme previsto no Regulamento (CE) n.º 1144/2009, a Comissão prosseguiu activamente as consultas das autoridades competentes do Cazaquistão com vista a acompanhar os esforços envidados por estas autoridades no sentido de aplicarem o plano de medidas correctivas estabelecido pelo Estado para corrigir as deficiências detectadas pela ICAO no decurso da sua auditoria de segurança global realizada em Abril de 2009, no âmbito do respectivo Programa Universal de Auditoria da Supervisão da Segurança, e, nomeadamente, os graves problemas de segurança notificados pela ICAO a todos os Estados que são partes na Convenção de Chicago.

(37) Após as consultas da Comissão em 27 de Setembro de 2010, as autoridades competentes do Cazaquistão (CAC) foram ouvidas pelo Comité da Segurança Aérea em 10 de Novembro de 2010. Informaram que continuavam a registar progressos na aplicação do seu plano de medidas correctivas. Concretamente, o Cazaquistão adoptou uma nova legislação no domínio da aviação em 15 de Julho de 2010, estando em curso os trabalhos respeitantes a mais de 100 diplomas de direito derivado que devem ser promulgados tendo em vista a aplicação, nos próximos meses, da legislação no domínio da aviação.

(38) Em 18 de Outubro de 2010, foi adoptado um primeiro pacote de legislação relativa ao trabalho aéreo e, na mesma data, as autoridades competentes do Cazaquistão revogaram os COA de 15 companhias – KazAirWest, IJT Aviation, Euro Asia Air International, Berkut ZK, Tyan Shan, Kazavia, Navigator, Salem, Orlan 2000, Fenix, Association of Amateur Pilots of Kazakhstan, Burundayavia, Sky Service, Aeroprakt KZ e Asia Continental Avialines.

⁽¹⁾ BCAA-2009-157, BCAA-2010-87, DGAC/F-2009-2422, DGAC/F-2009-2651, DGAC/F-2009-2766, DGAC/F-2010-1678, DGAC/F-2010-2075, CAA-NL-20109-195, CAA-NL-20109-196 e CAA-UK-2010-923.

- (39) As autoridades competentes do Cazaquistão informaram que duas destas transportadoras – Burundayavia e Euro Asia Air International – haviam solicitado, em 28 de Outubro de 2010, a renovação dos seus COA. Na reunião do Comité da Segurança Aérea, as autoridades competentes do Cazaquistão não esclareceram o estatuto das operações de ambas as companhias. Assim, com base nos critérios comuns, considera-se que a Burundayavia e a Euro Asia Air International devem permanecer na lista do anexo A.
- (40) Os documentos e as exposições feitas pelas autoridades competentes do Cazaquistão (CAC) sobre as companhias Asia Continental Avialines, KazAirWest, Kazavia e Orlan 2000 não incluem informação suficiente que demonstre que estas cessaram as suas actividades de transporte aéreo comercial. O CAC não facultou documentação completa sobre os certificados e aprovações de que estas companhias são titulares na sequência da revogação dos seus COA. Concretamente, existem informações de que estas companhias operam grandes aeronaves de transporte. Assim, com base nos critérios comuns, considera-se que, na fase actual, estas quatro companhias devem permanecer na lista do anexo A.
- (41) As autoridades competentes do Cazaquistão declararam e facultaram elementos comprovativos de que as companhias Association of Amateur Pilots of Kazakhstan, Aero-prakt KZ, Berkut ZK, IJT Aviation, Navigator, Fenix, Salem, Sky Service e Tyan Shan Flight Center já não exercem a actividade de transporte aéreo comercial e já não são titulares de uma licença de exploração válida. Consequentemente, já não se consideram transportadoras aéreas na acepção do artigo 2.º, alínea a), do Regulamento (CE) n.º 2111/2005. Nestas circunstâncias, considera-se, com base nos critérios comuns, que estas nove companhias devem ser retiradas da lista do anexo A.
- (42) A Comissão apoia a reforma ambiciosa do sistema de aviação civil empreendida pelas autoridades do Cazaquistão e incita-as a prosseguirem, com determinação, os seus esforços de aplicação do plano de medidas correctivas acordado com a ICAO, insistindo prioritariamente nos graves problemas de segurança que continuam por solucionar e na recertificação de todos os operadores sob a sua responsabilidade. A Comissão está disposta a organizar oportunamente, com a assistência da Agência Europeia para a Segurança da Aviação e o apoio dos Estados-Membros, uma avaliação no local para verificar os progressos alcançados na aplicação do plano de medidas.
- Transportadoras aéreas da República da Mauritânia**
- (43) Ficou comprovado que as autoridades responsáveis pela supervisão de transportadoras aéreas titulares de licenças emitidas na República Islâmica da Mauritânia não estão aptas a corrigir, de forma eficaz, deficiências de segurança nem a solucionar problemas de segurança, conforme o demonstram os resultados da auditoria efectuada na Mauritânia pela ICAO, no âmbito do seu Programa Universal de Auditoria da Supervisão da Segurança (USOAP), em Abril de 2008. O relatório final disponibilizado em Março de 2009 assinalou um volume significativo de deficiências graves no que respeita à capacidade demonstrada pelas autoridades de aviação civil de assumirem as suas responsabilidades de supervisão da segurança aérea. No momento em que a auditoria da ICAO foi concluída, mais de 67 % das normas da ICAO não eram efectivamente aplicadas. No importante capítulo que se prende com a resolução dos problemas de segurança detectados, a ICAO informou que mais de 93 % das suas normas não eram aplicadas.
- (44) Ficou comprovada a existência de graves deficiências de segurança por parte da transportadora aérea Mauritania Airways, certificada na Mauritânia. Estas deficiências foram detectadas pela França e pela Espanha durante as inspecções na plataforma de estacionamento efectuadas no âmbito do programa SAFA ⁽¹⁾. A Mauritania Airways não respondeu de forma adequada às autoridades que realizaram as inspecções nem demonstrou que estas deficiências foram corrigidas de forma sustentável.
- (45) A Comissão iniciou consultas das autoridades competentes da Mauritânia, em Fevereiro de 2010, tendo manifestado sérias apreensões relativamente à segurança das operações de transportadoras aéreas titulares de licenças emitidas neste país e solicitado esclarecimentos sobre as medidas adoptadas pelas autoridades competentes da Mauritânia para dar resposta às constatações feitas pela ICAO e no âmbito do programa SAFA. Estas consultas foram seguidas de correspondência, em Março e Outubro de 2010, sobre as mesmas questões. As autoridades competentes da Mauritânia foram igualmente ouvidas pelo Comité da Segurança Aérea em 9 de Novembro de 2010.
- (46) As autoridades competentes da Mauritânia (ANAC) revelam capacidade insuficiente para corrigirem, de forma eficaz, os problemas de incumprimento constatados pela ICAO, conforme o demonstra o facto de a aplicação do plano de medidas destinado a dar resposta às constatações feitas pela ICAO registar um atraso. A ANAC não facultou elementos comprovativos do encerramento satisfatório de problemas constatados, que tinham sido notificados como estando sanados. A título de exemplo, ainda não foi revista a lei sobre a aviação civil, de 1972, nem o respectivo direito derivado específico no domínio da aviação. Consequentemente, a base jurídica para a certificação e a supervisão contínua de todas as transportadoras aéreas titulares de licenças da Mauritânia não está em conformidade com as normas de segurança internacionais aplicáveis.

- (43) Ficou comprovado que as autoridades responsáveis pela supervisão de transportadoras aéreas titulares de licenças emitidas na República Islâmica da Mauritânia não estão aptas a corrigir, de forma eficaz, deficiências de segurança

⁽¹⁾ DGAC/F-2009-2728; DGAC/F-2010-343; DGAC/F-2010-520, DGAC/F-2010-723, DGAC/F-2010-1007, DGAC/F-2010-1294, DGAC/F-2010-1573, DGAC/F-2010-1914, DGAC/F-2010-2004; AESA-E-2010-46, AESA-E-2010-249; AESA-E-2010-396 e AESA-E-2010-478.

(47) A ANAC informou que a Mauritania Airways é actualmente a única transportadora aérea certificada na Mauritânia e que o COA desta transportadora foi renovado em 8 de Julho de 2010, por um prazo limitado de 6 meses, que finda em 31 de Dezembro de 2010. Contudo, a ANAC não facultou elementos comprovativos das verificações efectuadas antes da renovação, acompanhados de pormenores sobre eventuais planos de medidas impostas para garantir que as deficiências de segurança detectadas sejam efectivamente corrigidas de forma sustentável. Concretamente, não foram apresentados elementos comprovativos da aprovação do manual de operações da transportadora, da lista de equipamentos mínimos e dos manuais da organização de gestão e da organização de manutenção do operador.

(48) A Mauritania Airways foi ouvida pelo Comité da Segurança Aérea em 9 de Novembro de 2010, tendo informado que lançara uma série de medidas correctivas para colmatar as deficiências detectadas no decurso das inspecções SAFA na plataforma de estacionamento e iniciara a investigação interna subsequente ao seu acidente de aviação de Julho de 2010. No entanto, a Mauritania Airways não conseguiu demonstrar que estas medidas produziram efeitos até à data. De igual modo, não conseguiu demonstrar que dispõe das necessárias aprovações anteriormente mencionadas.

(49) A Mauritania Airways confirmou que uma aeronave de tipo Boeing B737-700, com a matrícula TS-IEA, operada pela Mauritania Airways estivera implicada num acidente em 27 de Julho de 2010, tendo provocado vários feridos e sofrido danos substanciais, encontrando-se desde então em reparação. Informações preliminares da transportadora aérea revelaram diversas deficiências, nomeadamente uma anomalia na extensão dos bordos de ataque avançados, bem como uma aproximação não estabilizada.

(50) As autoridades competentes (ANAC) não demonstraram estar em condições de assumir, de forma eficaz, as suas responsabilidades relacionadas com a supervisão da segurança de transportadoras aéreas certificadas na Mauritânia. Perante estas conclusões, considera-se, com base nos critérios comuns, que todas as transportadoras aéreas certificadas na Mauritânia devem ser incluídas na lista do anexo A.

(51) A Comissão incita as autoridades competentes da Mauritânia (ANAC) a prosseguirem activamente a aplicação do plano de medidas correctivas apresentado à ICAO e manifesta-se disposta, se necessário, a prestar apoio. A Comissão está disposta, nomeadamente, a organizar, com a assistência da Agência Europeia para a Segurança da Aviação e o apoio dos Estados-Membros, uma avaliação no local para verificar os progressos alcançados na aplicação do plano de medidas.

Ukrainian Mediterranean Airlines

(52) A Ukrainian Mediterranean Airlines, certificada na Ucrânia, solicitou uma audiência ao Comité da Segurança Aérea, a qual teve lugar em 9 de Novembro de 2010. A transportadora informou que está actualmente a proceder à renovação da sua frota e que as aeronaves DC-9 já não são operadas. Porém, a Ukrainian Mediterranean Airlines não facultou as especificações operacionais completas e actuais associadas ao certificado de operador aéreo em vigor e não esclareceu, na audiência, qual a frota que, neste momento, realiza operações. Além disso, confirmou-se que as autoridades competentes da Ucrânia efectuam uma auditoria da Ukrainian Mediterranean Airlines, como parte do processo de renovação do seu certificado de operador aéreo, que caduca em 28 de Novembro de 2010, e que este processo ainda não foi concluído. Assim, com base nos critérios comuns, considera-se que a Ukrainian Mediterranean Airlines deve permanecer na lista do anexo B.

(53) Os documentos apresentados após a audiência da transportadora aérea serão analisados pela Comissão e pelo Comité da Segurança Aérea na próxima reunião deste.

Air Algérie

(54) Na sequência da adopção do Regulamento (UE) n.º 590/2010 ⁽¹⁾, a transportadora aérea Air Algérie efectuou inúmeras inspecções das suas aeronaves, antes de estas partirem para destinos na União. As autoridades competentes da Argélia criaram igualmente, em Setembro de 2010, equipas de técnicos para a realização de inspecções (designadas por inspecções SANAA), com base na metodologia SAFA, a aeronaves operadas pela companhia Air Algérie, nomeadamente em rotas com destino à União. Estes esforços concertados deverão permitir-lhes detectar e corrigir uma série de deficiências antes da partida das aeronaves. Porém, os resultados destas inspecções suscitam certas interrogações sobre a qualidade das actividades de manutenção da transportadora aérea.

(55) Conforme previsto pelo Regulamento (UE) n.º 590/2010 e até à data da reunião do Comité da Segurança Aérea, a qual teve lugar em 10 de Novembro de 2010, as autoridades de aviação civil da Argélia apresentaram quatro relatórios respeitantes aos meses de Junho, Julho, Agosto e Setembro de 2010. Estes relatórios incidiram nos resultados da supervisão da segurança das actividades da Air Algérie e foram completados pelas constatações feitas durante as inspecções efectuadas por inspectores da Air Algérie a aeronaves da transportadora aérea. Porém, não prestam informações sobre a avaliação de riscos efectuada pelas autoridades competentes da Argélia nem sobre as modalidades de tomada em consideração dos resultados dessa avaliação no processo de supervisão e no planeamento.

⁽¹⁾ JO L 170 de 5.7.2010, p. 9.

- (56) Tendo em conta a recorrência dos problemas constatados nas áreas da aeronavegabilidade contínua, da manutenção e das operações, bem como da segurança da carga a bordo, no decurso de inspecções SAFA, SANAA e das realizadas internamente pela Air Algérie e tendo em vista a obtenção de esclarecimentos sobre os relatórios mensais, foram efectuadas consultas da autoridade competente e da transportadora aérea em 11 de Outubro de 2010, com a participação da Agência Europeia para a Segurança da Aviação e de um Estado-Membro. Nesta reunião, a Comissão tomou nota do compromisso assumido pelas autoridades competentes da Argélia de procederem a uma análise global das causas profundas destes problemas e apresentarem um sólido plano de medidas correctivas, bem como todas as informações que demonstrem as medidas adoptadas quer pelas autoridades competentes da Argélia quer pela Air Algérie para encontrarem uma solução sustentável. Em 20 de Outubro de 2010, foi apresentado à Comissão um plano de medidas correctivas, aprovado pelas autoridades competentes da Argélia.
- (57) Em 10 de Novembro de 2010, a Air Algérie apresentou ao Comité da Segurança Aérea um plano de medidas correctivas melhorado. O comité reconheceu os esforços envidados pela transportadora aérea para corrigir as deficiências de segurança detectadas e incitou as autoridades competentes da Argélia a reforçarem as suas actividades de supervisão de modo a garantir o cumprimento das normas de segurança pertinentes. Durante a reunião do Comité da Segurança Aérea, as autoridades competentes da Argélia manifestaram o seu desejo de continuarem a reforçar as suas capacidades através de um projecto de geminação. Em Fevereiro de 2011, será efectuada uma missão de assistência técnica, liderada pela Agência Europeia para a Segurança da Aviação, com o objectivo de ajudar as autoridades competentes da Argélia a intensificarem os esforços de aumento da sua capacidade para assumirem as responsabilidades que lhes incumbem.
- (58) Entretanto, os Estados-Membros continuarão a acompanhar de perto o desempenho da Air Algérie, no âmbito do Regulamento (CE) n.º 351/2006, o que servirá de base para uma nova avaliação deste dossiê na próxima reunião do Comité da Segurança Aérea.

Transportadoras aéreas da República do Congo

- (59) Nos termos do Regulamento (CE) n.º 1144/2009 ⁽¹⁾, todas as transportadoras aéreas certificadas na República do Congo são objecto de uma proibição de operação na Comunidade, constando da lista do anexo A.
- (60) A Comissão informou o Comité da Segurança Aérea dos resultados de uma missão de assistência técnica à República do Congo, realizada em Fevereiro de 2010 pela Agência Europeia para a Segurança da Aviação, na se-

quência da auditoria USOAP da ICAO, efectuada em Novembro de 2008. A auditoria USOAP da ICAO indicou um grave problema de segurança relacionado com as operações das aeronaves, a certificação e a supervisão exercida pela autoridade de aviação civil da República do Congo (ANAC), para além de uma percentagem muito elevada de incumprimento das normas de segurança (76,89 %); o grave problema de segurança continua actualmente por solucionar. Durante a missão de assistência técnica, foi indicado que a ANAC envidou esforços evidentes, a todos os níveis, para aplicar um plano de medidas correctivas e demonstrou um sólido compromisso de solucionar os problemas de segurança assinalados pela auditoria da ICAO. A Comissão congratula-se com estas iniciativas encorajadoras e continuará a acompanhar de perto os progressos registados pela ANAC na aplicação efectiva do seu plano de medidas correctivas destinado a garantir que as actuais deficiências de segurança sejam corrigidas sem atrasos indevidos.

- (61) A transportadora aérea Equafight Service, certificada pela ANAC, solicitou uma audiência ao Comité da Segurança Aérea, a qual teve lugar em 10 de Novembro de 2010. A transportadora aérea apresentou as suas actividades e comunicou os progressos registados na aplicação do seu plano de medidas.
- (62) A transportadora aérea Trans Air Congo, certificada pela ANAC, solicitou uma audiência ao Comité da Segurança Aérea, a qual teve lugar em 10 de Novembro de 2010. A transportadora aérea apresentou as suas actividades e comunicou os progressos registados na aplicação do seu plano de medidas.
- (63) O Comité da Segurança Aérea tomou nota das conclusões do relatório sobre os progressos registados. Porém, as exposições feitas pelas transportadoras aéreas não permitiram confirmar que estas cumprem, na fase actual, as normas de segurança da ICAO aplicáveis. Por outro lado, com base nos critérios comuns e na pendência da aplicação efectiva de medidas correctivas adequadas para colmatar o grave problema de segurança detectado pela ICAO, bem como na ausência de progressos significativos na resolução dos problemas constatados durante a auditoria da ICAO, considera-se que as autoridades competentes da República do Congo não estão aptas, na fase actual, a implementar e controlar a aplicação das normas de segurança pertinentes por parte de todas as transportadoras sob o seu controlo regulamentar. Consequentemente, todas as transportadoras aéreas certificadas por estas autoridades devem permanecer na lista do anexo A.
- (64) A Comissão prosseguirá activamente as consultas das autoridades competentes da República do Congo sobre as medidas por estas adoptadas para reforçar a segurança da aviação e está disposta a efectuar uma segunda missão de assistência técnica em 2011 destinada a desenvolver a capacidade administrativa e técnica destas autoridades no domínio da aviação civil.

⁽¹⁾ JO L 312 de 27.11.2009, p. 16.

Transportadoras aéreas do Quirguistão

- (65) As autoridades competentes do Quirguistão solicitaram uma audiência ao Comité da Segurança Aérea, a qual teve lugar em 10 de Novembro de 2010. Informaram que prosseguem uma reforma ambiciosa do sector da aviação, iniciada em 2006 para reforçar a segurança dos transportes aéreos. As autoridades competentes registam nomeadamente progressos a nível da criação de capacidades, com o recrutamento de novos inspectores qualificados, que deverá prosseguir nos próximos meses. A legislação estatal no domínio da aviação está a ser revista para garantir o cumprimento das normas de segurança internacionais até Novembro de 2011.
- (66) As autoridades competentes do Quirguistão informaram que emitiram um novo COA à transportadora aérea CAAS. Com base nos critérios comuns, considera-se que a CAAS deve ser incluída na lista do anexo A.
- (67) As autoridades competentes do Quirguistão informaram igualmente que haviam suspenso o COA de três transportadoras aéreas – Itek Air, TransAero e Asian Air. Por outro lado, comunicaram que adoptaram medidas de controlo da aplicação relativamente às transportadoras Golden Rules Airlines, Kyrgyzstan Airline, Max Avia e Tenir Airlines. Porém, não conseguiram demonstrar que a licença ou o COA destas transportadoras fora revogado. Assim, com base nos critérios comuns, considera-se que estas transportadoras devem permanecer na lista do anexo A.
- (68) Tendo em conta que não foram comunicados à Comissão, até à data, quaisquer elementos comprovativos da plena aplicação de medidas correctivas adequadas pelas transportadoras aéreas certificadas no Quirguistão e pelas autoridades responsáveis pela sua supervisão regulamentar, considera-se, com base nos critérios comuns, que estas transportadoras aéreas devem permanecer na lista do anexo A.
- (69) A Comissão incita as autoridades competentes do Quirguistão a prosseguirem os seus esforços de resolução de todos problemas de incumprimento constatados no decurso da auditoria efectuada pela ICAO, em Abril de 2009, como parte do seu Programa Universal de Auditoria da Supervisão da Segurança (USOAP). A Comissão Europeia, assistida pela Agência Europeia para a Segurança da Aviação e com o apoio dos Estados-Membros, está disposta a efectuar uma avaliação no local, quando a aplicação do plano de medidas apresentado à ICAO tiver avançado o suficiente. O objectivo desta visita consistiria em verificar a implementação dos requisitos de segurança aplicáveis pelas autoridades competentes e pelas empresas sob a sua supervisão.

Transportadoras aéreas do Gabão

- (70) As autoridades competentes do Gabão (ANAC) efectuaram consultas da Comissão, da Agência Europeia para a

Segurança da Aviação e das autoridades competentes da França, em 26 de Outubro de 2010, para apresentar os progressos alcançados até à data. A ANAC informou que o quadro legislativo está actualmente a ser revisto, com uma reforma do código da aviação civil que inclui as seguintes medidas: a) uma reorganização da ANAC, cuja adopção se encontra prevista até 31 de Dezembro de 2010; b) a criação progressiva de um conjunto abrangente de regulamentações aeronáuticas do Gabão (RAG), que entrará gradualmente em vigor até 2011. A ANAC comunicou ulteriores progressos na criação de capacidades, com o recrutamento de novos inspectores. A ANAC assinalou igualmente progressos na supervisão das transportadoras aéreas e no controlo da aplicação da regulamentação de segurança em vigor (RACAM), conforme o demonstra a suspensão do COA da transportadora aérea Air Services, em 30 de Julho de 2010, e a suspensão temporária do COA da transportadora aérea Allegiance, entre 22 de Agosto e 2 de Setembro de 2010.

- (71) No entanto, a ANAC não demonstrou que aplicara medidas correctivas adequadas antes da renovação do COA da transportadora aérea Allegiance. Por outro lado, o número e a natureza de algumas das deficiências detectadas revelam que podem ser necessárias novas medidas de controlo da aplicação, caso as transportadoras aéreas certificadas no Gabão não apliquem as normas de segurança em vigor.
- (72) Atendendo a que não foram comunicados à Comissão, até à data, quaisquer elementos comprovativos da plena aplicação de medidas correctivas e preventivas adequadas pelas transportadoras aéreas constantes da lista comunitária e pelas autoridades responsáveis pela sua supervisão regulamentar, considera-se, com base nos critérios comuns, que estas transportadoras aéreas devem continuar a ser objecto de uma proibição de operação (anexo A) ou de restrições de operação (anexo B), consoante o caso.
- (73) A ANAC informou que emitiu um novo COA à transportadora aérea Afric Aviation, em 25 de Setembro de 2010, sem demonstrar que a certificação e a supervisão desta transportadora aérea satisfazem plenamente as regras de segurança internacionais aplicáveis. Assim, com base nos critérios comuns, considera-se que a Afric Aviation deve ser incluída na lista do anexo A.
- (74) Os Estados-Membros continuarão a acompanhar o desempenho das transportadoras aéreas certificadas no Gabão mediante inspecções específicas na plataforma de estacionamento, efectuadas no âmbito do programa SAFA, a fim de controlar a conformidade sustentável das suas operações e da sua manutenção com as normas de segurança aplicáveis. Caso as inspecções na plataforma de estacionamento detectem problemas de segurança, a Comissão será obrigada a reexaminar as medidas aplicáveis a estas transportadoras na próxima reunião do Comité da Segurança Aérea.

Transportadoras aéreas da República das Filipinas

- (75) A Comissão, assistida pela Agência Europeia para a Segurança da Aviação e pelas autoridades competentes da Alemanha e da Espanha, efectuou uma visita de avaliação da segurança às Filipinas, em Outubro de 2010, a fim de apreciar os progressos alcançados pelas autoridades competentes das Filipinas (CAAP) e por certas transportadoras aéreas sob a sua supervisão na aplicação das medidas adoptadas para corrigir os problemas de segurança descritos no Regulamento (UE) n.º 273/2010.
- (76) O relatório resultante desta avaliação confirma que, sob a chefia do seu novo Director-Geral, a autoridade de aviação civil empreendeu, desde Abril de 2010, um conjunto de reformas ambiciosas do sistema de supervisão da aviação civil vigente na República das Filipinas. As medidas adoptadas apontam claramente na direcção certa, considerando-se que permitem, desde que aplicadas de forma eficaz e sustentável, uma melhoria significativa do cumprimento das normas de segurança impostas pela Organização da Aviação Civil Internacional (ICAO). Estas medidas implicam, nomeadamente, a) uma reformulação das regras e da regulamentação de aplicação em vigor, em conformidade com a lei de base sobre a aviação civil; b) uma revisão completa da regulamentação em vigor em matéria de aviação civil; c) a nomeação de um número significativo de membros do pessoal, de acordo com critérios de qualificação reforçados; d) a manutenção de programas de formação abrangentes para o pessoal recrutado; e) a modernização das instalações e a oferta de sistemas de informação adequados, que permitam o controlo das aprovações e licenças; f) a certificação das transportadoras aéreas que, embora prossigam as suas actividades comerciais, ainda não estão certificadas em conformidade com a regulamentação em vigor em matéria de aviação civil; g) o desenvolvimento de planos de vigilância globais, incluindo todos os aspectos das operações; e h) a correcção dos problemas de segurança eventualmente encontrados.
- (77) O relatório salienta igualmente que, não obstante os compromissos assumidos pela CAAP e os esforços enviados desde Abril de 2010, estas reformas ambiciosas não puderam ser concluídas em poucos meses, nomeadamente devido à lentidão do processo de recrutamento e nomeação nas Filipinas, que não está sob o controlo da CAAP, e à ausência de recursos adequados. Será necessário mais tempo para permitir que os progressos sejam sustentáveis e os resultados reconhecidos. Embora a CAAP tenha adoptado medidas para corrigir o grave problema de segurança notificado pela ICAO a todas as partes contratantes em 2009, os progressos registados até à data não foram suficientes para o sanar. De igual modo, não obstante as medidas adoptadas pela CAAP para corrigir os problemas de incumprimento constatados e comunicados pela FAA em 2007, os progressos registados até à data não foram suficientes para serem reconhecidos pela FAA dos EUA como conformes com as normas de segurança internacionais (categoria 1). Perante estas conclusões, considera-se que, na fase actual, todas as transportadoras aéreas certificadas na República das Filipinas devem permanecer na lista do anexo A.

- (78) A Comissão insta as Filipinas a cumprirem o calendário de execução dos seus compromissos em relação à comunidade internacional, nomeadamente no que respeita à resolução do grave problema de segurança notificado pela ICAO. Para tal, é essencial que a CAAP continue a agir com a necessária independência e que garanta a nomeação de pessoal suficiente, capaz de cumprir os critérios de qualificação que lhe permitam assumir, de forma eficaz, as suas responsabilidades em relação à comunidade internacional e assegurar uma supervisão sólida, em conformidade com as normas de segurança aplicáveis. O apoio do Governo das Filipinas à CAAP é fundamental para alcançar estes objectivos.

Transportadoras aéreas da Federação da Rússia

- (79) Na sequência da adopção do Regulamento (UE) n.º 590/2010, a Comissão recebeu informações das autoridades competentes da Federação da Rússia segundo as quais todas as restrições de operação anteriormente aplicáveis à transportadora aérea YAK Service haviam sido suprimidas em 11 de Agosto de 2010, devido aos resultados satisfatórios das actividades de supervisão realizadas por estas autoridades. Contudo, a Comissão não recebeu os resultados pedidos de todas as actividades de vigilância relacionadas com a verificação da aplicação correcta de medidas correctivas, bem como da certificação, em conformidade com as normas da ICAO, do equipamento instalado na aeronave da transportadora aérea usada para operar voos internacionais.
- (80) Acresce que, no âmbito da monitorização contínua do desempenho das transportadoras aéreas que voam para a União, realizada com base nos resultados das inspecções na plataforma de estacionamento efectuadas às aeronaves destas transportadoras, a Comissão informou as autoridades competentes da Federação da Rússia, em 11 de Outubro de 2010, dos resultados das inspecções realizadas a transportadoras aéreas russas durante os doze meses anteriores.
- (81) Tais resultados indicaram que, no caso de certas transportadoras aéreas russas, não obstante o número limitado de inspecções efectuadas, regista-se uma taxa constante de problemas constatados, equivalente a mais de dois problemas graves e/ou importantes por cada inspecção durante os últimos 2 anos. Estes resultados demonstram que são necessários melhoramentos para que estas transportadoras aéreas cumpram plenamente as normas de segurança internacionais. As consultas entre a Comissão e as autoridades competentes da Federação da Rússia sobre o desempenho das transportadoras aéreas russas em matéria de segurança realizaram-se em Moscovo, a 18 de Outubro de 2010. Nesta reunião, as autoridades competentes da Federação da Rússia aceitaram facultar à Comissão os elementos seguintes: a) documentação pedida em 2 de Setembro de 2010 relativamente à YAK Service (comunicação, em inglês, dos resultados de todas as actividades de vigilância relacionadas com a verificação da aplicação correcta de medidas correctivas, bem como da certificação, em conformidade com as normas da

ICAO, do equipamento actualmente instalado na aeronave da companhia usada para operar voos internacionais; o novo COA da companhia, emitido na sequência da supressão das restrições, bem como as especificações técnicas); b) os resultados das actividades de vigilância das autoridades russas sobre as transportadoras aéreas russas relativamente às quais a Comissão enviou relatórios e uma análise das inspecções SAFA na plataforma de estacionamento. Acresce que, nesta reunião, as autoridades competentes da Federação da Rússia anunciaram que enviariam igualmente à Comissão os relatórios e a análise do desempenho (incidentes, metodologia de cálculo de rácios, etc.) respeitantes às inspecções na plataforma de estacionamento efectuadas a aeronaves de transportadoras da UE que voam para a Federação da Rússia.

(82) Na sequência desta reunião, as autoridades competentes da Federação da Rússia enviaram, em 25 de Outubro, correspondência relativa à YAK Service, que demonstra que certos equipamentos instalados na aeronave operada pela YAK Service foram recertificados pelo Comité Interestatal da Aviação (MAK). Porém, na reunião do Comité da Segurança Aérea realizada em 10 de Novembro de 2010, as autoridades competentes da Federação da Rússia não facultaram elementos comprovativos de que todas as aeronaves operadas pela YAK Service estão providas dos equipamentos úteis obrigatórios impostos pela ICAO, necessários para o transporte aéreo comercial internacional. Consequentemente, duas aeronaves que constam do COA desta transportadora aérea, com as matrículas RA-87648 e RA-88308, não devem ser operadas na União Europeia. Os Estados-Membros continuarão a verificar o cumprimento efectivo das normas de segurança pertinentes pela YAK Service mediante a atribuição de prioridade nas inspecções a efectuar às aeronaves desta transportadora aérea, em conformidade com o Regulamento (CE) n.º 351/2008.

(83) Na reunião do Comité da Segurança Aérea, as autoridades competentes da Federação da Rússia não facultaram quaisquer elementos comprovativos dos resultados das suas actividades de supervisão de diversas transportadoras aéreas certificadas na Federação da Rússia, conforme solicitado pela Comissão.

(84) Na reunião do Comité da Segurança Aérea, as autoridades competentes da Federação da Rússia confirmaram igualmente que as aeronaves abaixo mencionadas permanecem excluídas do transporte aéreo comercial internacional, por não disporem do equipamento obrigatório imposto pela ICAO:

a) Aircompany Yakutia: Antonov AN-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: as aeronaves Tupolev TU-154M: RA-85672 e RA-85682, anteriormente operadas pela Atlant Soyuz, são actualmente operadas por outras transportadoras aéreas certificadas na Federação da Rússia;

c) Gazpromavia: Tupolev TU-154M: RA-85625 e RA-85774; Yakovlev Yak-40: RA-87511, RA-88300 e RA-88186; Yak-40K: RA-21505, RA-98109 e RA-8830; 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); todos (1) os helicópteros EC-120B: RA-04116;

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

e) Krasnoyarsky Airlines: a aeronave de tipo TU-154M: RA-85672, anteriormente incluída no COA da Krasnoyarsky Airlines, que foi revogado em 2009, é actualmente operada pela Atlant Soyuz; a aeronave do mesmo tipo, com a matrícula RA-85682, é operada por outra transportadora aérea certificada na Federação da Rússia;

f) Kuban Airlines: Yakovlev Yak-42: RA-42331, RA-42336, RA-42350, RA-42538 e RA-42541; a aeronave do mesmo tipo, com a matrícula RA-42526, não é actualmente operada por razões financeiras;

g) Orenburg Airlines: Tupolev TU-154B: RA-85602; todas as aeronaves TU-134 (matrícula desconhecida); todas as aeronaves Antonov An-24 (matrícula desconhecida); todas as aeronaves An-2 (matrícula desconhecida); todos os helicópteros Mi-2 (matrícula desconhecida); 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: aeronaves Yakovlev Yak-42D: RA-42374, RA-42433 e RA-42347, operadas por outra transportadora aérea russa; Tupolev TU-134A: RA-65970, RA-65691, RA-65973, RA-65065 e RA-65102; Antonov AN-24RV: aeronaves RA-46625 e RA-47818, que são actualmente operadas por outra transportadora russa;

j) Ural Airlines: Tupolev TU-154B: RA-85508 (as aeronaves RA-85319, RA-85337, RA-85357, RA-85375, RA-85374 e RA-85432 não são actualmente operadas por razões financeiras);

- k) UTAir: Tupolev TU-154M: RA-85733, RA-85755, RA-85806 e RA-85820; todas (24) as aeronaves TU-134: RA-65024, RA-65033, RA-65127, RA-65148, RA-65560, RA-65572, RA-65575, RA-65607, RA-65608, RA-65609, RA-65611, RA-65613, RA-65616, RA-65620, RA-65622, RA-65728, RA-65755, RA-65777, RA-65780, RA-65793, RA-65901, RA-65902 e RA-65977; as aeronaves RA-65143 e RA-65916 são operadas por outra transportadora russa; todas (1) as aeronaves TU-134B: RA-65726; todas (10) as aeronaves Yakovlev Yak-40: RA-87348 (não operada actualmente por razões financeiras), RA-87907, RA-87941, RA-87997, RA-88209, RA-88227 e RA-88280; as aeronaves do mesmo tipo, com as matrículas RA-87292 e RA-88244, foram retiradas de serviço; 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 de tipo AN-24B, com as matrículas RA-46388 e RA-87348, não são operadas por razões financeiras; as aeronaves com as matrículas RA-46267 e RA-47289, bem como as aeronaves de tipo AN-24RV, com as matrículas RA-46509, RA-46519 e RA-47800, são operadas por outra transportadora russa;
- l) Rússia (STC Rússia): Tupolev TU-134: RA-65979, as aeronaves com as matrículas RA-65904, RA-65905, RA-65911, RA-65921 e RA-65555 são operadas por outra transportadora russa; Ilyushin IL-18: a aeronave RA-75454 é operada por outra transportadora russa; Yakovlev Yak-40: as aeronaves RA-87203, RA-87968, RA-87971, RA-87972 e RA-88200 são operadas por outra transportadora russa;
- m) Russair: aeronave Tupolev TU-134A3, com a matrícula RA 65124; aeronave TU-154, com a matrícula RA-65124.

- (85) A Comissão e o Comité da Segurança Aérea tomaram nota da exposição e dos documentos apresentados pela autoridade competente da Federação da Rússia e continuarão a diligenciar no sentido da resolução sustentável de problemas de incumprimento em matéria de segurança, detectados durante as inspecções SAFA na plata-

forma de estacionamento, através de ulteriores consultas técnicas da autoridade competente da Federação da Rússia. Entretanto, os Estados-Membros continuarão a verificar o cumprimento efectivo das normas de segurança pertinentes pelas transportadoras aéreas russas mediante a atribuição de prioridade nas inspecções a efectuar na plataforma de estacionamento às aeronaves destas transportadoras, em conformidade com o Regulamento (CE) n.º 351/2008, e a Comissão continuará a acompanhar de perto as medidas por estas adoptadas.

Considerações de ordem geral sobre as restantes transportadoras incluídas nas listas dos anexos A e B

- (86) Não obstante os pedidos específicos por parte da Comissão, não lhe foram comunicados, até à data, quaisquer elementos comprovativos da plena aplicação de medidas correctivas adequadas pelas restantes transportadoras aéreas incluídas na lista comunitária, actualizada em 6 de Setembro de 2010, e pelas autoridades responsáveis pela supervisão regulamentar destas transportadoras. Assim, com base nos critérios comuns, considera-se que estas transportadoras aéreas devem continuar a ser objecto de uma proibição de operação (anexo A) ou de restrições de operação (anexo B), consoante o caso.
- (87) 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 que consta do anexo A do presente regulamento.
2. O anexo B é substituído pelo texto que consta 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 22 de Novembro de 2010.

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

ANEXO A

LISTA DAS TRANSPORTADORAS AÉREAS CUJAS OPERAÇÕES SÃO OBJECTO DE PROIBIÇÃO NA UE ⁽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
BLUE WING AIRLINES	SRBWA-01/2002	BWI	Suriname
MERIDIAN AIRWAYS LTD	AOC 023	MAG	República do Gana
SIEM REAP AIRWAYS INTERNATIONAL	AOC/013/00	SRH	Reino do Camboja
SILVERBACK CARGO FREIGHTERS	Desconhecido	VRB	República do Ruanda
Todas as transportadoras aéreas certificadas pelas autoridades do Afeganistão responsáveis pela supervisão regulamentar, incluindo:			República Islâmica do Afeganistão
ARIANA AFGHAN AIRLINES	AOC 009	AFG	República Islâmica do Afeganistão
KAM AIR	AOC 001	KMF	República Islâmica do Afeganistão
PAMIR AIRLINES	Desconhecido	PIR	República Islâmica do Afeganistão
SAFI AIRWAYS	AOC 181	SFW	República Islâmica do Afeganistão
Todas as transportadoras aéreas certificadas pelas autoridades de Angola responsáveis pela supervisão regulamentar, à excepção da TAAG – Linhas Aéreas de Angola, que consta do anexo B, incluindo:			República de Angola
AEROJET	015	Desconhecido	República de Angola
AIR26	004	DCD	República de Angola
AIR GEMINI	002	GLL	República de Angola
AIR GICANGO	009	Desconhecido	República de Angola
AIR JET	003	MBC	República de Angola
AIR NAVE	017	Desconhecido	República de Angola
ALADA	005	RAD	República de Angola
ANGOLA AIR SERVICES	006	Desconhecido	República de Angola
DIEXIM	007	Desconhecido	República de Angola
GIRA GLOBO	008	GGL	República de Angola
HELIANG	010	Desconhecido	República de Angola
HELIMALONGO	011	Desconhecido	República de Angola
MAVEWA	016	Desconhecido	República de Angola
PHA	019	Desconhecido	República de Angola
RUI & CONCEIÇÃO	012	Desconhecido	República de Angola
SAL	013	Desconhecido	República de Angola
SERVISAIR	018	Desconhecido	República de Angola
SONAIR	014	SOR	República de Angola

⁽¹⁾ As transportadoras aéreas constantes da lista do anexo A podem ser autorizadas a exercer direitos de tráfego se utilizarem aeronaves fretadas com tripulação de 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
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	AEB	República do Benim
AFRICA AIRWAYS	Desconhecido	AFF	República do Benim
ALAFIA JET	PEA N.º 014/ANAC/ /MDCTTATP-PR/DEA/ /SCS	Indisponível	República do Benim
BENIN GOLF AIR	PEA N.º 012/MDCTTP- -PR/ANAC/DEA/SCS	BGL	República do Benim
BENIN LITTORAL AIRWAYS	PEA N.º 013/ /MDCTTATP-PR/ /ANAC/DEA/SCS	LTL	República do Benim
COTAIR	PEA N.º 015/ /MDCTTATP-PR/ /ANAC/DEA/SCS	COB	República do Benim
ROYAL AIR	PEA N.º 11/ANAC/ /MDCTTP-PR/DEA/SCS	BNR	República do Benim
TRANS AIR BENIN	PEA N.º 016/ /MDCTTATP-PR/ /ANAC/DEA/SCS	TNB	República do Benim
Todas as transportadoras aéreas certificadas pelas autoridades da República do Congo responsáveis pela supervisão regulamentar, incluindo:			República do Congo
AERO SERVICE	RAC06-002	RSR	República do Congo
EQUAFLIGHT SERVICES	RAC 06-003	EKA	República do Congo
SOCIETE NOUVELLE AIR CONGO	RAC 06-004	Desconhecido	República do Congo
TRANS AIR CONGO	RAC 06-001	Desconhecido	República do Congo
Todas as transportadoras aéreas certificadas pelas autoridades da República Democrática do Congo (RDC) responsáveis pela supervisão regulamentar, incluindo:			República Democrática do Congo (RDC)
AFRICAN AIR SERVICES COMMUTER	409/CAB/MIN/TVC/ /051/09	Desconhecido	República Democrática do Congo (RDC)
AIR KASAI	409/CAB/MIN/TVC/ /036/08	Desconhecido	República Democrática do Congo (RDC)
AIR KATANGA	409/CAB/MIN/TVC/ /031/08	Desconhecido	República Democrática do Congo (RDC)
AIR TROPIQUES	409/CAB/MIN/TVC/ /029/08	Desconhecido	República Democrática do Congo (RDC)
BLUE AIRLINES	409/CAB/MIN/TVC/ /028/08	BUL	República Democrática do Congo (RDC)

Nome da pessoa jurídica da transportadora aérea, conforme consta do seu COA (e sua designação comercial, caso seja diferente)	Número do certificado de operador aéreo (COA) ou número da licença de exploração	Número ICAO que designa a companhia aérea	Estado do operador
BRAVO AIR CONGO	409/CAB/MIN/TC/ /0090/2006	BRV	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)
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)
CONGO EXPRESS	409/CAB/MIN/TVC/ /083/2009	EXY	República Democrática do Congo (RDC)
COMPAGNIE AFRICAINE D'AVIATION (CAA)	409/CAB/MIN/TVC/ /035/08	Desconhecido	República Democrática do Congo (RDC)
DOREN AIR CONGO	409/CAB/MIN/TVC/ /0032/08	Desconhecido	República Democrática do Congo (RDC)
ENTREPRISE WORLD AIRWAYS (EWA)	409/CAB/MIN/TVC/ /003/08	EWS	República Democrática do Congo (RDC)
FILAIR	409/CAB/MIN/TVC/ /037/08	Desconhecido	República Democrática do Congo (RDC)
GALAXY KAVATSI	409/CAB/MIN/TVC/ /027/08	Desconhecido	República Democrática do Congo (RDC)
GILEMBE AIR SOUTENANCE (GISAIR)	409/CAB/MIN/TVC/ /053/09	Desconhecido	República Democrática do Congo (RDC)
GOMA EXPRESS	409/CAB/MIN/TC/ /0051/2006	Desconhecido	República Democrática do Congo (RDC)
GOMAIR	409/CAB/MIN/TVC/ /045/09	Desconhecido	República Democrática do Congo (RDC)
HEWA BORA AIRWAYS (HBA)	409/CAB/MIN/TVC/ /038/08	ALX	República Democrática do Congo (RDC)
INTERNATIONAL TRANS AIR BUSINESS (ITAB)	409/CAB/MIN/TVC/ /033/08	Desconhecido	República Democrática do Congo (RDC)
KIN AVIA	409/CAB/MIN/TVC/ /042/09	Desconhecido	República Democrática do Congo (RDC)
LIGNES AERIENNES CONGOLAISES (LAC)	Assinatura ministerial (ordonnance n.º 78/205)	LCG	República Democrática do Congo (RDC)
MALU AVIATION	409/CAB/MIN/TVC/ /04008	Desconhecido	República Democrática do Congo (RDC)
MANGO AVIATION	409/CAB/MIN/TVC/ /034/08	Desconhecido	República Democrática do Congo (RDC)
SAFE AIR COMPANY	409/CAB/MIN/TVC/ /025/08	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
SERVICES AIR	409/CAB/MIN/TVC/ /030/08	Desconhecido	República Democrática do Congo (RDC)
SWALA AVIATION	409/CAB/MIN/TVC/ /050/09	Desconhecido	República Democrática do Congo (RDC)
TMK AIR COMMUTER	409/CAB/MIN/TVC/ /044/09	Desconhecido	República Democrática do Congo (RDC)
TRACEP CONGO AVIATION	409/CAB/MIN/TVC/ /046/09	Desconhecido	República Democrática do Congo (RDC)
TRANS AIR CARGO SERVICES	409/CAB/MIN/TVC/ /024/08	Desconhecido	República Democrática do Congo (RDC)
WIMBI DIRA AIRWAYS	409/CAB/MIN/TVC/ /039/08	WDA	República Democrática do Congo (RDC)
ZAABU INTERNATIONAL	409/CAB/MIN/TVC/ /049/09	Desconhecido	República Democrática do Congo (RDC)
Todas as transportadoras aéreas certificadas pelas autoridades de Jibuti responsáveis pela supervisão regulamentar, incluindo:			Jibuti
DAALLO AIRLINES	Desconhecido	DAO	Jibuti
Todas as transportadoras aéreas certificadas pelas autoridades da Guiné Equatorial responsáveis pela supervisão regulamentar, incluindo:			Guiné Equatorial
CRONOS AIRLINES	Desconhecido	Desconhecido	Guiné Equatorial
CEIBA INTERCONTINENTAL	Desconhecido	CEL	Guiné Equatorial
EGAMS	Desconhecido	EGM	Guiné Equatorial
EUROGUINEANA DE AVIACION Y TRANSPORTES	2006/001/MTTCT/ /DGAC/SOPS	EUG	Guiné Equatorial
GENERAL WORK AVIACION	002/ANAC	Indisponível	Guiné Equatorial
GETRA - GUINEA ECUATORIAL DE TRANSPORTES AEREOS	739	GET	Guiné Equatorial
GUINEA AIRWAYS	738	Indisponível	Guiné Equatorial
STAR EQUATORIAL AIRLINES	Desconhecido	Desconhecido	Guiné Equatorial
UTAGE – UNION DE TRANSPORT AEREO DE GUINEA ECUATORIAL	737	UTG	Guiné Equatorial
Todas as transportadoras aéreas certificadas pelas autoridades da Indonésia responsáveis pela supervisão regulamentar, à exceção da Garuda Indonésia, da Airfast Indonésia, da Mandala Airlines, da Ekspres Transportasi Antarbenua, da Indonésia Air Asia e da Metro Batávia, incluindo:			República da Indonésia
AIR PACIFIC UTAMA	135-020	Desconhecido	República da Indonésia
ALFA TRANS DIRGANTATA	135-012	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
ASCO NUSA AIR	135-022	Desconhecido	República da Indonésia
ASI PUDJIASTUTI	135-028	Desconhecido	República da Indonésia
AVIASTAR MANDIRI	135-029	Desconhecido	República da Indonésia
CARDIG AIR	121-013	Desconhecido	República da Indonésia
DABI AIR NUSANTARA	135-030	Desconhecido	República da Indonésia
DERAYA AIR TAXI	135-013	DRY	República da Indonésia
DERAZONA AIR SERVICE	135-010	DRZ	República da Indonésia
DIRGANTARA AIR SERVICE	135-014	DIR	República da Indonésia
EASTINDO	135-038	Desconhecido	República da Indonésia
GATARI AIR SERVICE	135-018	GHS	República da Indonésia
INDONESIA AIR TRANSPORT	135-034	IDA	República da Indonésia
INTAN ANGKASA AIR SERVICE	135-019	Desconhecido	República da Indonésia
JOHNLIN AIR TRANSPORT	135-043	Desconhecido	República da Indonésia
KAL STAR	121-037	KLS	República da Indonésia
KARTIKA AIRLINES	121-003	KAE	República da Indonésia
KURA-KURA AVIATION	135-016	KUR	República da Indonésia
LION MENTARI AIRLINES	121-010	LNI	República da Indonésia
MANUNGAL AIR SERVICE	121-020	Desconhecido	República da Indonésia
MEGANTARA	121-025	MKE	República da Indonésia
MERPATI NUSANTARA AIRLINES	121-002	MNA	República da Indonésia
MIMIKA AIR	135-007	Desconhecido	República da Indonésia
NATIONAL UTILITY HELICOPTER	135-011	Desconhecido	República da Indonésia
NUSANTARA AIR CHARTER	121-022	Desconhecido	República da Indonésia
NUSANTARA BUANA AIR	135-041	Desconhecido	República da Indonésia
NYAMAN AIR	135-042	Desconhecido	República da Indonésia
PELITA AIR SERVICE	121-008	PAS	República da Indonésia
PENERBANGAN ANGKASA SEMESTA	135-026	Desconhecido	República da Indonésia
PURA WISATA BARUNA	135-025	Desconhecido	República da Indonésia
REPUBLIC EXPRESS AIRLINES	121-040	RPH	República da Indonésia
RIAU AIRLINES	121-016	RIU	República da Indonésia
SAMPOERNA AIR NUSANTARA	135-036	SAE	República da Indonésia
SAYAP GARUDA INDAH	135-004	Desconhecido	República da Indonésia
SKY AVIATION	135-044	Desconhecido	República da Indonésia
SMAC	135-015	SMC	República da Indonésia
SRIWIJAYA AIR	121-035	SJY	República da Indonésia
SURVEI UDARA PENAS	135-006	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
TRANSWISATA PRIMA AVIATION	135-021	Desconhecido	República da Indonésia
TRAVEL EXPRESS AVIATION SERVICE	121-038	XAR	República da Indonésia
TRAVIRA UTAMA	135-009	Desconhecido	República da Indonésia
TRI MG INTRA ASIA AIRLINES	121-018	TMG	República da Indonésia
TRIGANA AIR SERVICE	121-006	TGN	República da Indonésia
UNINDO	135-040	Desconhecido	República da Indonésia
WING ABADI AIRLINES	121-012	WON	República da Indonésia
Todas as transportadoras aéreas certificadas pelas autoridades do Cazaquistão responsáveis pela supervisão regulamentar, à exceção da Air Astana, incluindo:			República do Cazaquistão
AERO AIR COMPANY	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	AKS	República do Cazaquistão
ALMATY AVIATION	Desconhecido	LMT	República do Cazaquistão
ARKHABAY	Desconhecido	KEK	República do Cazaquistão
ASIA CONTINENTAL AIRLINES	AK-0345-08	CID	República do Cazaquistão
ASIA CONTINENTAL AVIALINES	AK-0371-08	RRK	República do Cazaquistão
ASIA WINGS	AK-0390-09	AWA	República do Cazaquistão
ATMA AIRLINES	AK-0372-08	AMA	República do Cazaquistão
ATYRAU AYE JOLY	AK-0321-07	JOL	República do Cazaquistão
AVIA-JAYNAR	Desconhecido	SAP	República do Cazaquistão
BEYBARS AIRCOMPANY	Desconhecido	BBS	República do Cazaquistão
BERKUT AIR/BEK AIR	AK-0311-07	BKT/BEK	República do Cazaquistão
BURUNDAYAVIA AIRLINES	AK-0374-08	BRY	República do Cazaquistão
COMLUX	AK-0352-08	KAZ	República do Cazaquistão
DETA AIR	AK-0344-08	DET	República do Cazaquistão
EAST WING	AK-0332-07	EWZ	República do Cazaquistão
EASTERN EXPRESS	AK-0358-08	LIS	República do Cazaquistão
EURO-ASIA AIR	AK-0384-09	EAK	República do Cazaquistão
EURO-ASIA AIR INTERNATIONAL	Desconhecido	KZE	República do Cazaquistão

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
FLY JET KZ	AK-0391-09	FJK	República do Cazaquistão
INVESTAVIA	AK-0342-08	TLG	República do Cazaquistão
IRTYSH AIR	AK-0381-09	MZA	República do Cazaquistão
JET AIRLINES	AK-0349-09	SOZ	República do Cazaquistão
JET ONE	AK-0367-08	JKZ	República do Cazaquistão
KAZAIR JET	AK-0387-09	KEJ	República do Cazaquistão
KAZAIRTRANS AIRLINE	AK-0347-08	KUY	República do Cazaquistão
KAZAIRWEST	Desconhecido	KAW	República do Cazaquistão
KAZAVIA	Desconhecido	KKA	República do Cazaquistão
KAZAVIASPAS	Desconhecido	KZS	República do Cazaquistão
KOKSHETAU	AK-0357-08	KRT	República do Cazaquistão
MEGA AIRLINES	AK-0356-08	MGK	República do Cazaquistão
MIRAS	AK-0315-07	MIF	República do Cazaquistão
ORLAN 2000 AIRCOMPANY	Desconhecido	KOV	República do Cazaquistão
PANKH CENTER KAZAKHSTAN	Desconhecido	Desconhecido	República do Cazaquistão
PRIME AVIATION	Desconhecido	PKZ	República do Cazaquistão
SAMAL AIR	Desconhecido	SAV	República do Cazaquistão
SAYAKHAT AIRLINES	AK-0359-08	SAH	República do Cazaquistão
SEMEYAVIA	Desconhecido	SMK	República do Cazaquistão
SCAT	AK-0350-08	VSV	República do Cazaquistão
SKYBUS	AK-0364-08	BYK	República do Cazaquistão
SKYJET	AK-0307-09	SEK	República do Cazaquistão
UST-KAMENOGORSK	AK-0385-09	UCK	República do Cazaquistão
ZHETYSU AIRCOMPANY	Desconhecido	JTU	República do Cazaquistão
ZHERSU AVIA	Desconhecido	RZU	República do Cazaquistão
ZHEKZAKGANAIR	Desconhecido	KZH	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
ASIAN AIR	36	AAZ	República do Quirguistão
AVIA TRAFFIC COMPANY	23	AVJ	República do Quirguistão
AEROSTAN (EX BISTAIR-FEZ BISHKEK)	08	BSC	República do Quirguistão
CAAS	13	CBK	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
CLICK AIRWAYS	11	CGK	República do Quirguistão
DAMES	20	DAM	República do Quirguistão
EASTOK AVIA	15	EEA	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 AIRLINE	Desconhecido	KGA	República do Quirguistão
MAX AVIA	33	MAI	República do Quirguistão
S GROUP AVIATION	6	SGL	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	VAC	República do Quirguistão
Todas as transportadoras aéreas certificadas pelas autoridades da Libéria responsáveis pela supervisão regulamentar			Libéria
Todas as transportadoras aéreas certificadas pelas autoridades da República do Gabão responsáveis pela supervisão regulamentar, à exceção da Gabon Airlines, da Afrijet e da SN2AG, que constam do anexo B, incluindo:			República do Gabão
AFRIC AVIATION		Desconhecido	República do Gabão
AIR SERVICES SA	004/MTAC/ANAC-G/ /DSA	RVS	República do Gabão
AIR TOURIST (ALLEGIANCE)	007/MTAC/ANAC-G/ /DSA	LGE	República do Gabão
NATIONALE ET REGIONALE TRANSPORT (NATIONALE)	008/MTAC/ANAC-G/ /DSA	NRG	República do Gabão
SCD AVIATION	005/MTAC/ANAC-G/ /DSA	SCY	República do Gabão
SKY GABON	009/MTAC/ANAC-G/ /DSA	SKG	República do Gabão
SOLENTA AVIATION GABON	006/MTAC/ANAC-G/ /DSA	Desconhecido	República do Gabão
Todas as transportadoras aéreas certificadas pelas autoridades da República da Mauritânia responsáveis pela supervisão regulamentar, incluindo:			República da Mauritânia
MAURITANIA AIRWAYS		MTW	República da Mauritânia

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 das Filipinas responsáveis pela supervisão regulamentar, incluindo:			República das Filipinas
AEROWURKS AERIAL SPRAYING SERVICES	2010030	Desconhecido	República das Filipinas
AIR PHILIPPINES CORPORATION	2009006	GAP	República das Filipinas
AIR WOLF AVIATION INC.	200911	Desconhecido	República das Filipinas
AIRTRACK AGRICULTURAL CORPORATION	2010027	Desconhecido	República das Filipinas
ASIA AIRCRAFT OVERSEAS PHILIPPINES INC.	4AN9800036	Desconhecido	República das Filipinas
AVIATION TECHNOLOGY INNOVATORS, INC.	4AN2007005	Desconhecido	República das Filipinas
AVIATOUR'S FLY'N INC.	200910	Desconhecido	República das Filipinas
AYALA AVIATION CORP.	4AN9900003	Desconhecido	República das Filipinas
BEACON	Desconhecido	Desconhecido	República das Filipinas
BENDICE TRANSPORT MANAGEMENT INC.	4AN2008006	Desconhecido	República das Filipinas
CANADIAN HELICOPTERS PHILIPPINES INC.	4AN9800025	Desconhecido	República das Filipinas
CEBU PACIFIC AIR	2009002	CEB	República das Filipinas
CHEMTRAD AVIATION CORPORATION	2009018	Desconhecido	República das Filipinas
CM AERO	4AN2000001	Desconhecido	República das Filipinas
CORPORATE AIR	Desconhecido	Desconhecido	República das Filipinas
CYCLONE AIRWAYS	4AN9900008	Desconhecido	República das Filipinas
FAR EAST AVIATION SERVICES	2009013	Desconhecido	República das Filipinas
F.F. CRUZ AND COMPANY, INC.	2009017	Desconhecido	República das Filipinas
HUMA CORPORATION	2009014	Desconhecido	República das Filipinas
INAEC AVIATION CORP.	4AN2002004	Desconhecido	República das Filipinas
ISLAND AVIATION	2009009	SOY	República das Filipinas
ISLAND TRANSVOYAGER	2010022	Desconhecido	República das Filipinas
LION AIR, INCORPORATED	2009019	Desconhecido	República das Filipinas
MACRO ASIA AIR TAXI SERVICES	2010029	Desconhecido	República das Filipinas
MINDANAO RAINBOW AGRICULTURAL DEVELOPMENT SERVICES	2009016	Desconhecido	República das Filipinas
MISIBIS AVIATION & DEVELOPMENT CORP	2010020	Desconhecido	República das Filipinas
OMNI AVIATION CORP.	2010033	Desconhecido	República das Filipinas

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
PACIFIC EAST ASIA CARGO AIRLINES, INC.	4AS9800006	PEC	República das Filipinas
PACIFIC AIRWAYS CORPORATION	4AN9700007	Desconhecido	República das Filipinas
PACIFIC ALLIANCE CORPORATION	4AN2006001	Desconhecido	República das Filipinas
PHILIPPINE AIRLINES	2009001	PAL	República das Filipinas
PHILIPPINE AGRICULTURAL AVIATION CORP.	4AN9800015	Desconhecido	República das Filipinas
ROYAL AIR CHARTER SERVICES INC.	2010024	Desconhecido	República das Filipinas
ROYAL STAR AVIATION, INC.	2010021	Desconhecido	República das Filipinas
SOUTH EAST ASIA INC.	2009004	Desconhecido	República das Filipinas
SOUTHSTAR AVIATION COMPANY, INC.	4AN9800037	Desconhecido	República das Filipinas
SPIRIT OF MANILA AIRLINES CORPORATION	2009008	MNP	República das Filipinas
SUBIC INTERNATIONAL AIR CHARTER	4AN9900010	Desconhecido	República das Filipinas
SUBIC SEAPLANE, INC.	4AN2000002	Desconhecido	República das Filipinas
TOPFLITE AIRWAYS, INC.	4AN9900012	Desconhecido	República das Filipinas
TRANSGLOBAL AIRWAYS CORPORATION	2009007	TCU	República das Filipinas
WORLD AVIATION, CORP.	Desconhecido	Desconhecido	República das Filipinas
WCC AVIATION COMPANY	2009015	Desconhecido	República das Filipinas
YOKOTA AVIATION, INC.	Desconhecido	Desconhecido	República das Filipinas
ZENITH AIR, INC.	2009012	Desconhecido	República das Filipinas
ZEST AIRWAYS INCORPORATED	2009003	RIT	República das Filipinas
Todas as transportadoras aéreas certificadas pelas autoridades de São Tomé e Príncipe responsáveis pela supervisão regulamentar, incluindo:			São Tomé e Príncipe
AFRICA CONNECTION	10/AOC/2008	Desconhecido	São Tomé e Príncipe
BRITISH GULF INTERNATIONAL COMPANY LTD	01/AOC/2007	BGI	São Tomé e Príncipe
EXECUTIVE JET SERVICES	03/AOC/2006	EJZ	São Tomé e Príncipe
GLOBAL AVIATION OPERATION	04/AOC/2006	Desconhecido	São Tomé e Príncipe
GOLIAF AIR	05/AOC/2001	GLE	São Tomé e Príncipe
ISLAND OIL EXPLORATION	01/AOC/2008	Desconhecido	São Tomé e Príncipe
STP AIRWAYS	03/AOC/2006	STP	São Tomé e Príncipe
TRANSAFRIK INTERNATIONAL LTD	02/AOC/2002	TFK	São Tomé e Príncipe
TRANSCARG	01/AOC/2009	Desconhecido	São Tomé e Príncipe
TRANSLIZ AVIATION (TMS)	02/AOC/2007	TMS	São Tomé e Príncipe

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 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 do Sudão responsáveis pela supervisão regulamentar, incluindo:			República do Sudão
SUDAN AIRWAYS	Desconhecido	SUD	República do Sudão
SUN AIR COMPANY	051	SNR	República do Sudão
MARSLAND COMPANY	040	MSL	República do Sudão
ATTICO AIRLINES	023	ETC	República do Sudão
FOURTY EIGHT AVIATION	054	WHB	República do Sudão
SUDANESE STATES AVIATION COMPANY	010	SNV	República do Sudão
ALMAJARA AVIATION	Desconhecido	MJA	República do Sudão
BADER AIRLINES	035	BDR	República do Sudão
ALFA AIRLINES	054	AAJ	República do Sudão
AZZA TRANSPORT COMPANY	012	AZZ	República do Sudão
GREEN FLAG AVIATION	017	Desconhecido	República do Sudão
ALMAJAL AVIATION SERVICE	015	MGG	República do Sudão
NOVA AIRLINES	001	NOV	República do Sudão
TARCO AIRLINES	056	Desconhecido	República do Sudão
Todas as transportadoras aéreas certificadas pelas autoridades da Suazilândia responsáveis pela supervisão regulamentar, incluindo:			Suazilândia
SWAZILAND AIRLINK	Desconhecido	SZL	Suazilândia
Todas as transportadoras aéreas certificadas pelas autoridades da Zâmbia responsáveis pela supervisão regulamentar, incluindo:			Zâmbia
ZAMBEZI AIRLINES	Z/AOC/001/2009	ZMA	Zâmbia

ANEXO B

LISTA DAS TRANSPORTADORAS AÉREAS CUJAS OPERAÇÕES SÃO OBJECTO DE RESTRIÇÕES DE OPERAÇÃO NA UE ⁽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 objecto de restrições	Matrícula(s) e, quando disponível, número(s) de série da construção	Estado de matrícula
AIR KORYO	GAC-AOC/KOR-01	KOR	DPRK	Toda a frota, à excepção de: 2 aeronaves de tipo Tu-204	Toda a frota, à excepção de: P-632 e P-633	DPRK
AFRIJET ⁽¹⁾	002/MTAC/ANAC-G/DSA		República do Gabão	Toda a frota, à excepção de: 2 aeronaves de tipo Falcon 50; 2 aeronaves de tipo Falcon 900	Toda a frota, à excepção de: TR-LGV; TR-LGY; TR-AF; TR-AFR	República do Gabão
AIR ASTANA ⁽²⁾	AK-0388-09	KZR	Cazaquistão	Toda a frota, à excepção de: 2 aeronaves de tipo B767; 4 aeronaves de tipo B757; 10 aeronaves de tipo A319/320/321; 5 aeronaves de tipo Fokker 50	Toda a frota, à excepção de: P4-KCA, P4-KCB; P4-EAS, P4-FAS, P4-GAS, P4-MAS; P4-NAS, P4-OAS, P4-PAS, P4-SAS, P4-TAS, P4-UAS, P4-VAS, P4-WAS, P4-YAS, P4-XAS; P4-HAS, P4-IAS, P4-JAS, P4-KAS, P4-LAS	Aruba (Reino dos Países Baixos)
AIRLIFT INTERNATIONAL (GH) LTD	AOC 017	ALE	República do Gana	Toda a frota, à excepção de: 2 aeronaves de tipo DC8-63F	Toda a frota, à excepção de: 9G-TOP e 9G-RAC	República do Gana
AIR SERVICE COMORES	06-819/TA-15/DGACM	KMD	Comores	Toda a frota, à excepção de: LET 410 UVP	Toda a frota, à excepção de: D6-CAM (851336)	Comores
GABON AIRLINES ⁽³⁾	001/MTAC/ANAC	GBK	República do Gabão	Toda a frota, à excepção de: 1 aeronave de tipo Boeing B-767-200	Toda a frota, à excepção de: TR-LHP	República do Gabão

⁽¹⁾ As transportadoras aéreas constantes da lista do anexo B podem ser autorizadas a exercer direitos de tráfego se utilizarem aeronaves fretadas com tripulação de uma transportadora aérea que não seja objecto de proibição de operação, desde que sejam respeitadas as normas de segurança 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)	Número ICAO que designa a companhia aérea	Estado do operador	Tipo de aeronave objecto de restrições	Matricula(s) e, quando disponível, número(s) de série da construção	Estado de matrícula
IRAN AIR ⁽⁴⁾	FS100	IRA	República Islâmica do Irão	Toda a frota, à excepção de: 14 aeronaves de tipo A300, 8 aeronaves de tipo A310, 1 aeronave de tipo B737	Toda a frota, à excepção de: EP-IBA EP-IBB EP-IBC EP-IBD EP-IBG EP-IBH EP-IBI EP-IBJ EP-IBM EP-IBN EP-IBO EP-IBS EP-IBT EP-IBV EP-IBX EP-IBZ EP-ICE EP-ICF EP-IBK EP-IBL EP-IBP EP-IBQ EP-AGA	República Islâmica do Irão
NOUVELLE AIR AFFAIRES GABON (SN2AG)	003/MTAC/ANAC-G/DSA	NVS	República do Gabão	Toda a frota, à excepção de: 1 aeronave de tipo Challenger CL601; 1 aeronave de tipo HS-125-800	Toda a frota, à excepção de: TR-AAG, ZS-AFG	República do Gabão; República da África do Sul
TAAG – LINHAS AÉREAS DE ANGOLA	001	DTA	República de Angola	Toda a frota, à excepção de: 3 aeronaves de tipo Boeing B-777 e 4 aeronaves de tipo Boeing B-737-700	Toda a frota, à excepção de: D2-TED, D2-TEE, D2-TEF, D2-TBF, D2-TBG, D2-TBH, D2-TBJ	República de Angola
UKRAINIAN MEDITERRANEAN	164	UKM	Ucrânia	Toda a frota, à excepção de: 1 aeronave de tipo MD-83	Toda a frota, à excepção de: UR-CFF	Ucrânia

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

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

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

⁽⁴⁾ A Iran Air está autorizada a operar com destino à União Europeia utilizando as aeronaves especificamente mencionadas, nas condições previstas no considerando 69 do Regulamento (UE) n.º 590/2010, JO L 170 de 6.7.2010, p. 15.