

## REGULAMENTO DE EXECUÇÃO (UE) N.º 1197/2011 DA COMISSÃO

de 21 de Novembro de 2011

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 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 <sup>(1)</sup>, nomeadamente o artigo 4.º <sup>(2)</sup>,

Considerando o seguinte:

- (1) O Regulamento (CE) n.º 474/2006 da Comissão, de 22 de Março de 2006, estabeleceu a lista comunitária das transportadoras aéreas que são objecto de uma proibição de operação na Comunidade, prevista no capítulo II do Regulamento (CE) n.º 2111/2005.
- (2) Nos termos do artigo 4.º, n.º 3, do Regulamento (CE) n.º 2111/2005, alguns Estados-Membros e a Agência Europeia para a Segurança da Aviação (a seguir designada por «AESA») transmitiram à Comissão informações relevantes no contexto da actualização da lista comunitária. Alguns países terceiros também comunicaram informações relevantes. Consequentemente, a lista comunitária deve ser actualizada.
- (3) A Comissão informou todas as transportadoras aéreas em causa directamente ou, 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 <sup>(3)</sup>.

(5) O Comité da Segurança Aérea tomou conhecimento das exposições feitas pela AESA sobre os resultados da análise dos relatórios de auditoria efectuada pela Organização da Aviação Civil Internacional (ICAO) no âmbito do Programa Universal de Auditoria da Supervisão da Segurança (USOAP), bem como dos projectos de assistência técnica levados a cabo nos países afectados pelo Regulamento (CE) n.º 2111/2005. Foi informado dos pedidos de assistência técnica e de cooperação adicionais destinados a melhorar a capacidade administrativa e técnica das autoridades da aviação civil, tendo em vista corrigir eventuais incumprimentos das normas internacionais aplicáveis.

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

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

**Transportadoras aéreas da União Europeia**

(8) Na sequência da análise realizada pela AESA dos dados das inspecções efectuadas na plataforma de estacionamento às aeronaves de determinadas transportadoras aéreas da União no âmbito do programa SAFA, bem das inspecções de normalização levadas a cabo pela AESA e das inspecções e auditorias realizadas pelas autoridades nacionais da aviação em determinadas áreas específicas, alguns Estados Membros adoptaram certas medidas executórias que comunicaram à Comissão e ao Comité da Segurança Aérea: Chipre decidiu revogar o COA da transportadora aérea Eurocyprya Airlines em 5 de Agosto de 2011; a Itália informou que as licenças de transporte aéreo das transportadoras aéreas Livingston e ItaliAirlines continuam suspensas; a França decidiu revogar o COA da Blue Line em 6 de Outubro de 2010. A Grécia decidiu

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

<sup>(2)</sup> JO L 143 de 30.4.2004, p. 76.

<sup>(3)</sup> JO L 373 de 31.12.1991, p. 4.

revogar o COA da First Airways em 21 de Outubro de 2010, da Athens Airways em 20 de Julho de 2011, da Air Go Airlines em 2 de Setembro de 2011 e da Argo Airways em 9 de Setembro de 2011, bem como limitar a validade da licença da transportadora aérea Hellenic Imperial Airways a cinco meses, até 2 de Fevereiro de 2012, devido ao actual reforço da vigilância das operações aéreas e da manutenção da transportadora; o Reino Unido confirmou que o reforço da actividade de vigilância das transportadoras aéreas Jet2.com, Oasis e Titan Airways não revelou novos problemas de segurança; os Países Baixos decidiram suspender o COA da Solid-air em 28 de Setembro e o da Amsterdam Airlines em 4 de Novembro de 2011; a Alemanha decidiu revogar o COA da ACH Hamburg GmbH em 29 de Junho de 2011. Além disso, na expectativa do aumento previsto do seu pessoal em 2012, a LBA continua a focar a sua actividade de supervisão nas transportadoras aéreas identificadas como apresentando riscos mais elevados; Portugal informou que o COA da Luzair caducou em 19 de Setembro de 2011, estando em curso o processo de recertificação da transportadora aérea, e que, na medida em que o reforço da vigilância da White Airways não revelou problemas de segurança, a transportadora aérea voltou a ser objecto de uma vigilância normal; por último, a Suécia decidiu suspender o COA da transportadora aérea Flyg Centrum AB em 16 de Setembro de 2011 e as transportadoras aéreas Nova Air e AirSweden Aviation AB apresentaram planos de medidas correctivas que estão a ser analisados pelas autoridades competentes da Suécia; entretanto, estas transportadoras aéreas continuam a ser objecto de uma vigilância reforçada.

#### *Transportadoras aéreas de Espanha*

- (9) Na sequência da adopção do Regulamento de Execução (UE) n.º 390/2011 da Comissão, em 19 de Abril de 2011 <sup>(1)</sup>, duas análises periódicas subsequentes dos dados das inspecções SAFA realizadas pela AESA continuam a revelar um número elevado de transportadoras aéreas licenciadas em Espanha cujos resultados das inspecções SAFA assinalam mais de uma constatação grave por inspecção. Consequentemente, a Comissão prosseguiu as consultas formais das autoridades competentes de Espanha (AESA), lançadas em 14 de Março de 2011.
- (10) Numa reunião realizada em 19 de Outubro de 2011, a AESA informou a Comissão das medidas adoptadas até à data para corrigir, de forma sustentável, os problemas de segurança detectados em transportadoras aéreas espanholas. Concretamente, a AESA informou a Comissão de que o COA da transportadora aérea Flighline havia sido renovado, na sequência das medidas correctivas adoptadas pela companhia, embora com uma limitação: a exclusão das aeronaves de tipo Metro III. No caso da Zorex S.A., a AESA havia iniciado um procedimento de suspensão e adoptado medidas provisórias, em Maio de 2011, para impedir as operações da transportadora aérea. Na sequência de acções correctivas por parte da companhia, as referidas medidas foram canceladas. Porém, tendo ficado comprovado que a transportadora aérea não estava a corrigir, de forma satisfatória, os problemas de segurança, foi iniciado um novo procedimento de suspensão em 7 de Outubro de 2011. No caso da Alba Star, a AESA

já havia detectado problemas relacionados com o desempenho desta transportadora aérea no plano da segurança, estando a reforçar a sua supervisão. Com base nas suas próprias auditorias e inspecções, a AESA havia determinado que as restantes transportadoras aéreas espanholas que tinham registado maus resultados nas inspecções SAFA não apresentavam qualquer risco imediato para a segurança, mas que continuariam a ser objecto de uma supervisão reforçada.

- (11) A AESA informou igualmente que os COA da Baleares Link Express e da Eurocontinental haviam sido revogados em 27 de Junho de 2011.
- (12) Durante a reunião do Comité da Segurança Aérea, a AESA prestou informações actualizadas sobre as novas medidas adoptadas. Comunicou que o COA da Zorex S.A. havia sido suspenso em 7 de Novembro de 2011, que a transportadora aérea Alba Star fora subordinada a inspecções específicas em 24 de Outubro de 2011, sem que tivessem sido detectadas discrepâncias significativas, e que as duas últimas inspecções SAFA não haviam assinalado quaisquer constatações. Além disso, a transportadora aérea IMD Airways S.L. tinha sido objecto de uma série de inspecções em 20 e 24 de Outubro, bem como em 3 e 4 de Novembro de 2011, sem que delas resultassem constatações significativas.
- (13) Tendo em conta as medidas adoptadas pela AESA para corrigir as deficiências de segurança detectadas nas transportadoras aéreas espanholas, considera-se que, actualmente, as operações destas transportadoras são suficientemente controladas por esta autoridade, a fim de evitar quaisquer riscos graves para a segurança, pelo que não são necessárias novas medidas. Entretanto, a Comissão, em cooperação com a AESA, continuará a acompanhar o desempenho das transportadoras aéreas espanholas na área da segurança.

#### **Transportadoras aéreas da Albânia**

- (14) A ICAO efectuou, em Dezembro de 2009, uma auditoria global da segurança à Albânia no âmbito do seu Programa Universal de Auditoria da Supervisão da Segurança (USOAP). O relatório da auditoria revelou a existência de inúmeras deficiências significativas no que respeita à capacidade das autoridades competentes da Albânia para assumirem as responsabilidades que lhes incumbem na área da supervisão da segurança da aviação. Na data da publicação do relatório final decorrente desta auditoria, a ICAO considerou que mais de 59% das suas normas não eram aplicadas de forma eficaz. Em certos aspectos cruciais, como a correcção de problemas de segurança, mais de 80% das normas da ICAO não eram aplicadas de forma eficaz. Além disso, as autoridades competentes da Albânia não propuseram planos adequados de medidas correctivas, conforme o demonstra o facto de a ICAO não ter considerado aceitáveis mais de 90% das medidas correctivas que lhe foram apresentadas por estas autoridades, em Agosto de 2010, nos domínios da legislação, da organização, da concessão de licenças, das operações, da aeronavegabilidade e da investigação de acidentes/incidentes. Acresce que as autoridades competentes da Albânia não notificaram a aplicação dos supracitados planos de medidas correctivas.

<sup>(1)</sup> JO L 104 de 20.4.2011, p. 10.

- (15) A AESA procedeu a uma inspecção global da normalização à Albânia em Janeiro de 2010. O relatório final desta inspecção revelou deficiências significativas em todas as áreas auditadas, deficiências essas que deviam ser imediatamente corrigidas. A AESA informou, no entanto, que as autoridades competentes da Albânia (ACAA) haviam apresentado um plano de acção global que tinha sido considerado aceitável e fora aprovado em 29 de Abril de 2010, para além de uma série de medidas correctivas a aplicar progressivamente até ao final de 2011, incluindo medidas imediatas para corrigir as deficiências de segurança. Após as audições da ACAA pelo Comité da Segurança Aérea em Março <sup>(1)</sup> e Junho de 2010 <sup>(2)</sup>, respectivamente, as autoridades competentes da Albânia foram instadas a adoptar as medidas necessárias para continuar a aplicar, de modo eficaz e em tempo útil, os planos de acção acordados com a AESA, concedendo prioridade à correcção das deficiências que, caso não sejam rapidamente rectificadas, colocam problemas de segurança. Considerou-se, nomeadamente, que era da máxima importância acelerar o reforço das capacidades da autoridade e assegurar a supervisão da segurança de todas as transportadoras aéreas certificadas na Albânia, em conformidade com os regulamentos de segurança aplicáveis, bem como adoptar, se necessário, medidas executórias.
- (16) A AESA prosseguiu activamente as consultas das autoridades competentes da Albânia destinadas a acompanhar os planos de medidas apresentados por estas autoridades para corrigir as deficiências significativas detectadas pela AESA durante a inspecção global da normalização global realizada na Albânia em Janeiro de 2010. Para o efeito, a AESA efectuou, em Julho de 2011, inspecções de acompanhamento nas áreas da aeronavegabilidade e das operações aéreas. Os relatórios finais decorrentes destas inspecções, enviados à ACAA em 10 de Agosto e 2 de Setembro de 2011, respectivamente, revelam não só que os planos de medidas correctivas acordados não foram aplicados em tempo útil, mas também que foram comunicadas novas deficiências. Na área da aeronavegabilidade, a AESA conclui que as autoridades competentes da Albânia não deram uma resposta adequada a três constatações de não-conformidade detectadas na sequência da inspecção de Janeiro de 2010, nem encerraram, de forma satisfatória, três outras constatações, contrariamente a declarações anteriores daquelas autoridades <sup>(3)</sup>, e considera que quatro das constatações afectam a segurança. Consequentemente, a ACAA não está em condições de assumir as responsabilidades que lhe incumbem na área da supervisão da aeronavegabilidade, na medida em que não contratou pessoal qualificado para o efeito e que os contratos celebrados anteriormente com pessoal externo para obviar a esta situação cessaram em Janeiro de 2011. Por conseguinte, nem a legislação albanesa em vigor na área da aeronavegabilidade nem os titulares de certificados eram objecto de supervisão no momento da inspecção. Na área das operações aéreas, a AESA conclui que as autoridades competentes da Albânia não deram uma resposta adequada a quatro constatações de não-conformidade detectadas na sequência da inspecção de Janeiro de 2010, nem encerraram, de forma satisfatória, duas outras constatações, contrariamente a declarações anteriores daquelas autoridades <sup>(4)</sup>, e considera que cinco das constatações afectam a segurança. Consequentemente, as autoridades competentes da Albânia não estão em condições de assumir eficazmente as responsabilidades que lhes incumbem na área da supervisão das operações aéreas, na medida em que a ACAA não contratou pessoal qualificado em número suficiente para o efeito e que os contratos celebrados anteriormente com pessoal externo para obviar a esta situação foram interrompidos. Por conseguinte, a aplicação da legislação albanesa em vigor na área das operações aéreas e a supervisão dos titulares de certificados são pouco sólidas e muitos aspectos cruciais da segurança não são objecto de supervisão.
- (17) As autoridades competentes italianas, que haviam lançado um vasto projecto de geminação com as autoridades competentes da Albânia em Setembro de 2010, informaram que estas últimas, devido a uma falta de pessoal competente, recorreram muito pouco, até à data, à assistência proposta para reforçar a sua capacidade técnica e administrativa.
- (18) Tendo em conta o que precede, a Comissão prosseguiu activamente as consultas da ACAA, solicitando a apresentação de informações, por escrito, até 11 de Outubro de 2011, sobre a supervisão da segurança das transportadoras aéreas licenciadas na Albânia. Em 21 de Outubro de 2011, foram realizadas novas consultas das autoridades competentes da França e da Itália, com o apoio da AESA. A ACAA foi igualmente convidada a comparecer perante o Comité da Segurança Aérea, tendo sido ouvida em 9 de Novembro de 2011. A ACAA não prestou informações adicionais sobre as medidas adoptadas para corrigir as deficiências comunicadas pela ICAO, nem apresentou elementos de prova de que todas as deficiências identificadas pela AESA nas suas inspecções de normalização haviam sido corrigidas, em tempo útil, ou objecto de medidas correctivas consideradas aceitáveis pela AESA. A AESA confirmou que apenas um número limitado de medidas foi considerado aceitável, exclusivamente na área das operações. As autoridades competentes da Albânia confirmaram que não dispõem de inspetores qualificados e que continuam a contar apenas com três consultores externos, contratados de forma indirecta, apenas em regime de tempo parcial e a curto prazo, até Dezembro de 2011, para assumirem, em seu nome, as responsabilidades que lhes incumbem na área da supervisão. A ACAA não demonstrou, porém, a continuidade da supervisão, nem a ausência de conflito de interesses dos agentes contratados. A ACAA também não indicou o

<sup>(1)</sup> Considerandos 55 a 58 do Regulamento (CE) n.º 273/2010, de 30 de Março de 2010, JO L 84 de 31.3.2010, p. 30.

<sup>(2)</sup> Considerandos 24 a 30 do Regulamento (CE) n.º 590/2010, de 5 de Julho de 2010, JO L 170 de 6.7.2010, p. 9.

<sup>(3)</sup> Inspeção de normalização da AESA AIR.AL.06.2011, 6 constatações de não-conformidade pendentes, com as referências AL#10418(d), 10419(d), 10423(c), 10426(c), 10427(d) e 10428(d).

<sup>(4)</sup> Inspeção de normalização da AESA OPS.AL.06.2011, 4 constatações de não-conformidade pendentes, com as referências F3(d) no que respeita aos programas de formação, F4(d) no que respeita ao manual de inspecções, F7(c) em matéria de SPP e F9(d) no que respeita à supervisão contínua.

alcance das actividades de vigilância levadas a cabo na área da aeronavegabilidade e reconheceu que a supervisão da segurança havia sido interrompida durante vários meses, em 2010/2011, devido a dificuldades relacionadas com os contratos destes peritos.

- (19) As autoridades competentes da Albânia declararam, todavia, que a legislação de base relativa à instituição da ACAA foi alterada em 10 de Novembro de 2011 para permitir uma maior independência financeira e melhores condições de trabalho para o pessoal e que está a ser organizado um convite internacional à apresentação de propostas de fornecimento de assistência técnica por um período de cinco anos, tendo em vista a assinatura dos contratos no início de 2012. Reconheceram que o recurso a pessoal contratado no exterior não substitui a necessidade de recrutamento de inspectores qualificados, a tempo inteiro, pela ACAA, para lhe permitir controlar as funções de supervisão da segurança, e comprometeram-se a recrutar esse pessoal o mais rapidamente possível.
- (20) A transportadora aérea Albanian Airlines, certificada na Albânia, foi convidada a comparecer perante o Comité da Segurança Aérea, tendo sido ouvida em 9 de Novembro de 2011, na presença da ACAA. Não obstante o facto de a validade do COA ter sido alargada, em 17 de Junho de 2011, para acrescentar uma terceira aeronave de tipo BAE-146, com a matrícula ZA-MAN, não foram apresentados elementos de prova de que as autoridades competentes da Albânia realizaram verificações previamente à emissão do certificado de aeronavegabilidade e ao aditamento da aeronave ao COA. Além disso, embora o COA tenha sido renovado em 27 de Julho de 2011 pelas autoridades competentes da Albânia, não foi possível apresentar elementos de prova da realização de verificações na área da aeronavegabilidade previamente à renovação; no que respeita às operações, as verificações *ex-ante* foram igualmente limitadas. Embora a Albanian Airlines tenha instituído um sistema funcional de gestão da qualidade, não foram apresentados elementos de prova de que todas as deficiências detectadas pela ACAA e pela AESA em 2011 foram corrigidas, em tempo útil, nomeadamente as relacionadas com o manual de operações e a formação da tripulação de voo e de cabina. A ACAA comunicou, apresentando para o efeito elementos de prova, por escrito, em 10 de Novembro, a revogação, com efeitos imediatos, do COA da transportadora aérea Albanian Airlines. O Comité da Segurança Aérea tomou nota desta decisão das autoridades competentes da Albânia.
- (21) A transportadora aérea Belle Air, certificada na Albânia, foi convidada a comparecer perante o Comité da Segurança Aérea, tendo sido ouvida em 9 de Novembro de 2011, na presença da ACAA. A Belle Air indicou que, das cinco aeronaves por si exploradas, apenas uma aeronave de tipo Boeing DC-9-82 está registada na Albânia, estando as restantes aeronaves de tipo Airbus A318/319/320/321 e ATR72 registadas em França, com as matrículas F-ORAA, F-ORAD, F-ORAE e F-ORAG. A companhia demonstrou que as aeronaves registadas em França são geridas por um organismo de gestão da aeronavegabilidade contínua, em regime de contrato e aprovado pelas autoridades competentes francesas, as quais confirmaram que a aeronavegabilidade e a concessão de licenças às tripulações em causa continuam

subordinadas à sua supervisão da segurança. A Belle Air demonstrou igualmente que havia instituído controlos internos das suas actividades, nomeadamente através de sistemas de gestão da segurança e da qualidade. A ACAA comunicou, apresentando para o efeito elementos de prova, por escrito, em 10 de Novembro, a retirada, com efeitos imediatos, do certificado de aeronavegabilidade da aeronave com a matrícula ZA-ARD, explorada até essa data pela Belle Air, e a sua imobilização imediata até à conclusão do processo de certificação deste aparelho. O Comité da Segurança Aérea tomou nota desta decisão das autoridades competentes da Albânia.

- (22) A Comissão e o Comité da Segurança Aérea reconhecem os esforços envidados para reformar o sistema de aviação civil na Albânia, nomeadamente a criação de um novo quadro legislativo conforme às normas de segurança internacionais e europeias, e para corrigir as deficiências de segurança comunicadas pela ICAO e pela AESA e detectadas durante as consultas, bem como as medidas executórias adoptadas pela ACAA e o compromisso de recrutar, no mais breve prazo, inspectores qualificados em regime permanente.
- (23) A ACAA também solicitou formalmente a assistência das autoridades competentes italianas, no âmbito de um acordo de cooperação estabelecido entre estas autoridades, a fim de reforçar as capacidades administrativas e técnicas da ACAA na área da supervisão da segurança, designadamente das operações aéreas. As autoridades competentes italianas informaram o Comité da Segurança Aérea da sua disponibilidade para aplicarem este programa, no mais breve prazo, a fim de permitir que a ACAA possa exercer, de forma eficaz, a supervisão das transportadoras aéreas sob o seu controlo regulamentar até dispor do pessoal qualificado necessário para o fazer de forma independente.
- (24) Tendo em conta esta evolução, considera-se que, com base nos critérios comuns, não são necessárias, na fase actual, novas medidas. Os Estados-Membros verificarão, todavia, o efectivo cumprimento das normas de segurança pertinentes, conferindo prioridade nas inspecções a efectuar na plataforma de estacionamento às aeronaves das transportadoras aéreas certificadas na Albânia, em conformidade com o Regulamento n.º 351/2008.
- (25) A Comissão e o Comité da Segurança Aérea incitam a Albânia a avançar de forma decisiva no sentido do reforço da capacidade técnica e administrativa da ACAA e convidam esta última a cooperar plenamente e de forma transparente com a ICAO e a AESA, a fim de obter progressos rápidos e substanciais na aplicação dos planos de medidas correctivas adequados para corrigir todas as deficiências detectadas. A Comissão e o Comité da Segurança Aérea reavaliarão a situação em tempo útil.

#### TAAG - Linhas Aéreas de Angola

- (26) Por força do Regulamento (CE) n.º 273/2010 <sup>(1)</sup>, a TAAG - Linhas Aéreas de Angola, certificada em Angola, está autorizada a efectuar operações na UE somente com quatro aeronaves de tipo Boeing 737-700, com as matrículas D2-TBF, D2-TBG, D2-TBH e D2-TBJ, e com três

<sup>(1)</sup> Regulamento (CE) n.º 273/2010 da Comissão, de 30 de Março de 2010, JO L 84 de 31.3.2010, p. 25, ver nomeadamente os n.ºs 59 a 68.

aeronaves de tipo Boeing 777-200, com as matrículas D2-TED, D2-TEE e D2-TEF. A TAAG informou que, na sequência da renovação da sua frota, as aeronaves de tipo Boeing B747 foram totalmente suprimidas e substituídas, em Junho/Julho de 2011, por duas aeronaves de tipo Boeing 777-300, com as matrículas D2-TEG e D2-TEH; a TAAG solicitou que estas aeronaves fossem igualmente autorizadas a efectuar voos na UE.

- (27) A TAAG - Linhas Aéreas de Angola apresentou uma exposição, por escrito, ao Comité da Segurança Aérea, tendo sido ouvida em 9 de Novembro de 2011. A TAAG demonstrou a sua capacidade para garantir a segurança e a pontualidade das operações das aeronaves de tipo Boeing B777-200 e 777-300.
- (28) As autoridades competentes de Angola (INAVIC) confirmaram ao Comité da Segurança Aérea, apresentando elementos de prova, que a ampliação da frota da TAAG às aeronaves de tipo B777-300 foi devidamente aprovada; o INAVIC declarou igualmente que a transportadora aérea é objecto de supervisão contínua e que no decurso desta não foi detectado nenhum problema de segurança. No que respeita ao incidente ocorrido em Dezembro de 2010 por ocasião do sobrevoo de Lisboa e Luanda, as investigações em curso por parte das autoridades competentes não revelaram deficiências na área das operações ou da manutenção da TAAG, nem conduziram à formulação de recomendações específicas à companhia.
- (29) As autoridades competentes de Portugal comunicaram que não tinham sido detectados problemas de segurança nas inspecções na plataforma de estacionamento efectuadas em Portugal às aeronaves exploradas pela TAAG.
- (30) Com base nos critérios comuns, considera-se que a TAAG deve ser autorizada a efectuar operações com destino à UE, utilizando as duas aeronaves suplementares de tipo Boeing B777-300ER, com as matrículas D2-TEG e D2-TEH, que devem, por conseguinte, ser aditadas ao anexo B. As operações desta transportadora com destino à União Europeia devem continuar a ser objecto de uma verificação adequada do efectivo cumprimento das normas de segurança pertinentes, conferindo prioridade nas inspecções a efectuar na plataforma de estacionamento às aeronaves desta transportadora aérea, nos termos do Regulamento n.º 351/2008.

#### Al Wafeer Air

- (31) Na sequência da análise realizada pela AESA dos resultados das inspecções SAFA na plataforma de estacionamento <sup>(1)</sup> às aeronaves operadas com destino à UE pela transportadora aérea Al Wafeer Air, certificada na Arábia Saudita, que revelou recorrente não-conformidade grave com as normas de segurança internacionais, a Comissão iniciou, em 5 de Agosto de 2011, consultas formais das autoridades competentes da Arábia Saudita. Estas informaram, em 14 de Setembro, que o COA da Al Wafeer Air havia sido suspenso e apresentaram garantias de que a transportadora não seria autorizada a retomar as suas operações sem assegurar que as deficiências detectadas no âmbito das inspecções SAFA tinham sido corrigidas. A

Comissão prosseguirá as suas consultas das autoridades competentes da Arábia Saudita para garantir o acompanhamento deste processo.

#### Pakistan International Airways

- (32) A Comissão iniciou consultas das autoridades competentes do Paquistão em 8 de Setembro de 2011, a fim de dar resposta às constatações feitas na área da aeronavegabilidade por ocasião de inúmeras inspecções efectuadas na plataforma de estacionamento <sup>(2)</sup> a aeronaves exploradas pela Pakistan International Airways (PIA) com destino à União desde Setembro de 2010. Estas consultas foram lançadas em resultado de uma análise das inspecções SAFA efectuada pela AESA e, designadamente, de uma inspecção SAFA a uma aeronave de tipo Airbus A310, com a matrícula AP-BGO, realizada pelas autoridades competentes francesas <sup>(3)</sup>, na sequência da qual o aparelho teve de efectuar um voo de transporte, sem carga, para o Paquistão com vista à realização de operações de manutenção correctivas.
- (33) Na sua resposta de 17 de Setembro de 2011, as autoridades competentes do Paquistão (PCAA) prestaram informações sobre as medidas por si adoptadas para corrigir as não-conformidades detectadas. A resposta incluía pormenores sobre um plano de medidas correctivas, elaborado pela PIA, que enunciava 15 medidas específicas previstas pela transportadora aérea, a maioria das quais devia estar concluída até 30 de Outubro de 2011.
- (34) Em 31 de Outubro de 2011, a PCAA informou a Comissão sobre os progressos registados pela PIA na conclusão do seu plano de medidas correctivas e sobre as medidas por si adoptadas. Das quinze medidas previstas no plano da PIA, oito tinham sido concluídas e as restantes deveriam sê-lo o mais tardar até 15 de Dezembro de 2011. A PCAA tinha apresentado um plano em treze pontos destinado a abordar a cultura da segurança da PIA, o estado de aeronavegabilidade das suas aeronaves e as medidas de melhoria sistémica da companhia aérea.
- (35) Os Estados-Membros incitam a Comissão a prosseguir a consulta das autoridades competentes do Paquistão e da transportadora aérea, a fim de garantir a sustentabilidade a longo prazo das eventuais medidas correctivas adoptadas. Para o efeito, os Estados-Membros continuarão a verificar o efectivo cumprimento das normas de segurança pertinentes, conferindo prioridade nas inspecções a efectuar na plataforma de estacionamento às aeronaves

<sup>(1)</sup> DGAC/F-2010-2383, DGAC/F-2010-2540, DGAC/F-2010-2298 e CAA-UK-2010-0993.

<sup>(2)</sup> AESA-E-2010-632, AESA-E-2011-361, AESA-E-2011-361, AESA-E-2011-455, AESA-E-2011-581, AESA-E-2011-701, CAA-N-2010-102, CAA-N-2010-119, CAA-N-2010-120, CAA-N-2011-5, CAA-N-2011-24, CAA-N-2011-38, CAA-UK-2010-918, CAA-UK-2010-958, CAA-UK-2010-1083, CAA-UK-2011-114, CAA-UK-2011-185, CAA-UK-2011-187, CAA-UK-2011-326, CAA-UK-2011-398, CAA-UK-2011-664, CAA-UK-2011-751, CAADK-2010-62, DGAC/F-2010-2034, DGAC/F-2010-2214, DGAC/F-2010-2518, DGAC/F-2010-2639, DGAC/F-2011-376, DGAC/F-2011-608, DGAC/F-2011-878, DGAC/F-2011-1138, DGAC/F-2011-1370, DGAC/F-2011-1560, DGAC/F-2011-1777, DGAC/F-2011-1811, DGAC/F-2011-2084, ENAC-IT-2011-219, ENAC-IT-2011-569, LBA/D-2010-1573, LBA/D-2011-534, LBA/D-2011-721 e LBA/D-2011-1003.

<sup>(3)</sup> DGAC/F-2011-1811.

desta transportadora, nos termos do Regulamento (CE) n.º 351/2008, a fim de confirmar ou não a eficácia das medidas correctivas adoptadas pela PIA. No entanto, caso estas inspecções revelem que as medidas adoptadas pela PIA não corrigiram os problemas de segurança detectados, a Comissão não terá outra solução senão agir no sentido de limitar os riscos para a segurança.

### Transportadoras aéreas da Federação da Rússia

(36) Na sequência de duas análises periódicas subsequentes dos dados das inspecções SAFA realizadas pela AESA, segundo as quais diversas transportadoras aéreas licenciadas na Federação da Rússia continuam a registar mais de uma constatação grave por inspecção SAFA, para além do facto de algumas destas transportadoras aéreas terem conhecido acidentes mortais em 2011, a Comissão efectuou consultas das autoridades competentes da Federação da Rússia ( FATA, agência federal do transporte aéreo da Federação da Rússia), à margem da cimeira da aviação UE-Rússia, organizada em São Petersburgo, a 12 e 13 de Outubro de 2011.

(37) Em 27 de Outubro, foram realizadas novas consultas destas autoridades, a fim de obter informações pormenorizadas sobre o desempenho na área da segurança das transportadoras aéreas que operam com destino à União e a segurança das operações de certos tipos de aeronaves implicadas em acidentes mortais de transportadoras aéreas russas ocorridos na Federação da Rússia em 2010 e 2011. Durante estas consultas, duas transportadoras aéreas certificadas por estas autoridades – VIM AVIA (VIM AIRLINES) e TATARSTAN AIRLINES – foram igualmente ouvidas pela Comissão, pela AESA, pelo Eurocontrol e por um Estado-Membro.

(38) No decurso destas consultas, a FATA informou que certos tipos de aeronaves –Tupolev TU-134 e Tupolev TU-154B-2 e TU-154M – exploradas por determinadas transportadoras aéreas russas eram objecto de diversas medidas que envolviam a sua aeronavegabilidade contínua, informações obrigatórias sobre a aeronavegabilidade dos equipamentos nelas instalados, bem como procedimentos para as suas operações. A FATA informou igualmente a Comissão de que certos equipamentos obrigatórios nos voos internacionais (GPWS/TAWS) seriam também obrigatórios nos voos domésticos na Federação da Rússia a partir de 1 de Janeiro de 2012.

(39) Na reunião do Comité da Segurança Aérea de 8 de Novembro de 2011, a FATA comunicou as seguintes medidas executórias aplicadas às transportadoras aéreas sob o seu controlo regulamentar:

(a) Revogação dos COA das 12 transportadoras aéreas seguintes, que efectuem operações de transporte aéreo comercial com destino à União:

- 2nd Aviation Unit Sverdlovsk (código de identificação da ICAO: UKU), em 2.3.2011, MOSKVA (código de identificação da ICAO: MOA), em 23.3.2011, AVIAL NB (código de identificação da ICAO: NVI), em 15.7.2011, AVIAENERGO

(código de identificação da ICAO: ERG), em 18.7.2011, CONTINENT (código de identificação da ICAO: CNE), em 2.8.2011, em combinação com as declarações dos operadores em causa;

- RUSAIR (código de identificação da ICAO: CGI), em 13.7.2011, com base nos factos que emergiram do acidente de 20.6.2011, em que esteve implicada a aeronave de tipo TU-134, explorada pela transportadora aérea;

- YAK SERVICE (código de identificação da ICAO: AKY), em 23.9.2011, com base nos factos que emergiram do acidente de 7 de Setembro de 2011, em que esteve implicada a aeronave de tipo YA-42, explorada pela transportadora aérea, e nos resultados de uma inspecção efectuada pela FATA à transportadora aérea em 22.9.2011;

- AEROSTARZ (código de identificação da ICAO: ASE), em 28.10.2011, AVIANOVA (código de identificação da ICAO: VNV), em 10.10.2011, KAVMINVODYAVIA (código de identificação da ICAO: MVD), em 27.9.2011, na sequência dos resultados das inspecções efectuadas pela FATA a estas transportadoras aéreas em 20.10.2011, 4.10.2011 e 27.9.2011, respectivamente;

- SKY EXPRESS (código de identificação da ICAO: SXR), em 31.10.2011, na sequência de indicadores industriais, da situação financeira da transportadora aérea e dos resultados de uma inspecção efectuada pela FATA à transportadora aérea em 6.10.2011;

- AERORENT (código de identificação da ICAO: NRO), em 7.11.2011, na sequência do incumprimento dos requisitos de certificação e dos resultados da inspecção efectuada pela FATA em 27.9.2011;

(b) Alteração dos COA das 6 transportadoras aéreas seguintes, que efectuem operações de transporte aéreo comercial com destino à União, associada à imposição de restrições de operação pela FATA em 2 de Novembro de 2011:

- AVIASTAR-TU, UTAIR-CARGO, TATARSTAN AIRLINES, DAGHESTAN, YAKUTIA e VIM AVIA (VIM AIRLINES).

(40) No que respeita ao desempenho dos operadores Yakutia e Tatarstan Airlines, cujas operações têm sido acompanhadas de forma contínua desde 2007 e que foram ouvidos pela Comissão e pelos membros do Comité da Segurança Aérea em Abril de 2008, a Comissão chamou a atenção da FATA para os resultados da análise pela

AESA das inspecções SAFA na plataforma de estacionamento, que indicam que certas fragilidades relacionadas com a aeronavegabilidade e as operações não foram corrigidas, de forma eficaz, pelas medidas adoptadas anteriormente. A FATA informou que havia solicitado às autoridades regionais competentes responsáveis pela supervisão destas transportadoras aéreas que investigassem os resultados das inspecções SAFA e garantissem a aplicação de medidas adequadas por estas transportadoras para corrigir eventuais deficiências detectadas.

- (41) Estas transportadoras aéreas foram ouvidas pelo Comité da Segurança Aérea em 8 de Novembro de 2011, tendo feito exposições para demonstrar que haviam dado resposta às constatações feitas anteriormente, durante as inspecções SAFA na plataforma de estacionamento. Ambas declararam que tinham interrompido as operações com destino à União, na sequência da decisão da FATA de 2 de Novembro de 2011.
- (42) No que respeita à transportadora aérea VIM AVIA (VIM AIRLINES), a Comissão chamou a atenção da FATA para duas questões que suscitaram preocupações quanto ao efectivo cumprimento das normas de segurança pertinentes, nomeadamente a correspondência enviada pelas autoridades competentes da França à FATA após uma inspecção num aeroporto francês<sup>(1)</sup>, de que resultaram inúmeras constatações significativas e graves que afectam a segurança das operações e conduziram à imobilização da aeronave e à restrição imposta por estas autoridades ao voo de regresso (voo de transporte), bem como a revogação, em 24 de Maio de 2011, do certificado de manutenção emitido pela AESA em nome da transportadora aérea (EASA 145.0410), na sequência da suspensão desta, em 24 de Setembro de 2010, tendo em conta a incapacidade da VIM AVIA (VIM AIRLINES) para dar resposta adequada às constatações feitas, em conformidade com a legislação pertinente<sup>(2)</sup>. As constatações pendentes, que conduziram à revogação do certificado de manutenção, confirmaram a existência de deficiências na área da aeronavegabilidade, constatadas no decurso de diversas inspecções SAFA efectuadas em aeroportos da União<sup>(3)</sup>, nomeadamente as que se prendem com defeitos ou danos não detectados e com defeitos ou danos conhecidos mas não avaliados ou monitorizados, bem como com danos ou defeitos que excedem os limites aceitáveis no plano da manutenção.
- (43) Durante a sua exposição ao Comité da Segurança Aérea, a VIM AVIA (VIM AIRLINES) não demonstrou dispor de

um sistema funcional de gestão da segurança para assegurar que o operador é capaz de detectar, avaliar, gerir e controlar correctamente os riscos, de modo a garantir a segurança das operações. A VIM AVIA (VIM AIRLINES) declarou que tinha interrompido as operações com destino à União, na sequência da decisão da FATA de 2 de Novembro de 2011.

- (44) Com base na informação prestada pelo Eurocontrol, o Comité da Segurança Aérea teve conhecimento de que as três transportadoras aéreas – VIM AVIA (VIM AIRLINES), YAKUTIA e TATARSTAN AIRLINES – efectuaram realmente diversos voos com destino à UE, mesmo após 2 de Novembro de 2011. O Comité da Segurança Aérea também foi informado de que a transportadora aérea AERO RENT, cujo COA foi revogado pela FATA, efectuou voos comerciais com partida da UE após a data da decisão de revogação.
- (45) À luz destas informações, a Comissão foi obrigada a solicitar esclarecimentos urgentes à FATA, a fim de obter garantias de que as diversas medidas executórias (revogação dos COA e imposição de restrições de operação) aplicadas às transportadoras aéreas russas eram efectivamente cumpridas.
- (46) Após terem analisado a documentação apresentada por esta transportadora aérea e ouvido as suas exposições no quadro do Comité da Segurança Aérea, a Comissão e o Comité da Segurança Aérea manifestaram dúvidas sobre a capacidade da VIM AVIA (VIM AIRLINES) para retomar as operações com destino à União Europeia, a menos que recebam as indispensáveis provas documentais de que a transportadora aplicou plenamente as medidas correctivas para dar resposta, de forma sustentável, às constatações resultantes das actividades de inspecção SAFA e de vigilância contínua da FATA.
- (47) Em 10 de Novembro de 2011, a Comissão solicitou informações à FATA, a fim de obter garantias, até 14 de Novembro de 2011, de que as operações das transportadoras aéreas em causa com destino à União eram efectivamente objecto de restrições, até as transportadoras demonstrarem que haviam dado uma resposta adequada e sustentável a todas as constatações resultantes das actividades de inspecção SAFA e de vigilância contínua da FATA. Em 14 de Novembro, a FATA apresentou provas documentais que confirmam que as operações da transportadora aérea VIM AVIA (VIM AIRLINES) continuarão a ser objecto de restrições até 1 de Abril de 2012 e que as operações das cinco restantes transportadoras aéreas russas foram objecto de restrições até estas demonstrarem à FATA que corrigiram, de forma eficaz, todos os problemas de segurança que emergiram das inspecções SAFA na plataforma de estacionamento. A FATA confirmou igualmente que estava a adoptar as medidas necessárias para garantir o efectivo cumprimento das suas decisões por todas as transportadoras aéreas objecto de restrições de operação.

<sup>(1)</sup> DGAC/F-2011-2145.

<sup>(2)</sup> Regulamento (CE) n.º 2042/2003 da Comissão, JO L 315 de 28.11.2003, p. 1.

<sup>(3)</sup> SDAT-2011-0058; ENAC-IT-2011-0027; ENAC-IT-2011-0180; SCCA-2010-0002; GDCA-2010-0028; AESA-E-2010-0922; CAA-HUN-2011-0023; ENAC-IT-2011-0510; AESA-E-2010-0690; ENAC-IT-2010-0649; LBA/D-2011-0594; CAA-NL-2011-0143; DGAC/F-2011-2145; ENAC-IT-2010-0796; CAA-NL-2011-0141; SCCA-2011-0009; CAA-N-2011-0013; ENAC-IT-2011-0020; ENAC-IT-2011-0103; GDCA-2011-0029; SAFA-BUL-2011-0064; SAFA-DGAC/F-2011-0445; SAFA-BUL-2011-0015; HCAAGR-2011-0039; ENAC-IT-2011-0092; LBA/D-2010-1312; BUL-2010-0105; SCCA-2010-0008; CAA-SR-2011-0044; HCAAGR-2010-0397; DGAC/F-2010-2689 e HCAAGR-2010-0414.

- (48) À luz da documentação apresentada pela FATA, considera-se que, na fase actual e com base nos critérios comuns, não se revela necessária a aplicação de novas medidas à VIM AVIA (VIM AIRLINES). A Comissão reexaminará o desempenho desta transportadora aérea na reunião do Comité da Segurança Aérea de Março de 2012.
- (49) O Comité da Segurança Aérea manifestou o desejo de prosseguir um diálogo construtivo com a FATA sobre todas as questões que afectam a segurança. A Comissão e o Comité da Segurança Aérea acompanharão de perto o desempenho das transportadoras aéreas cujas operações com destino à União foram objecto de restrições impostas pela FATA, a fim de garantir que estas retomam as suas operações após terem demonstrado que deram cabal resposta a todas as constatações feitas na sequência das inspecções na plataforma de estacionamento efectuadas na UE. A Comissão e o Comité da Segurança Aérea continuarão a procurar soluções sustentáveis para as não-conformidades na área da segurança, detectadas no decurso das inspecções SAFA na plataforma de estacionamento, em futuras consultas técnicas da FATA. Entretanto, os Estados-Membros continuarão a verificar o efectivo cumprimento das normas de segurança pertinentes pelas transportadoras aéreas russas, conferindo 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 acompanhará de perto as medidas por estas adoptadas.

#### Jordan Aviation

- (50) Tomando por base uma análise dos resultados das inspecções SAFA efectuadas a certas transportadoras aéreas certificadas no Reino Hachemita da Jordânia desde 2010, a Comissão iniciou consultas das autoridades competentes da aviação civil da Jordânia (CARC), em 1 de Setembro de 2011, a fim de obter garantias de que as deficiências de segurança detectadas durante as inspecções SAFA foram corrigidas de forma sustentável e, não sendo esse o caso, de que foram adoptadas medidas adequadas para atenuar os riscos de segurança identificados.
- (51) Na sua resposta de 19 de Setembro de 2011, a CARC não facultou elementos de prova concludentes de que as transportadoras aéreas em causa aplicaram, de forma eficaz, medidas correctivas e preventivas. Além disso, a ausência de informação sobre a análise das causas profundas das deficiências de segurança, associada a uma deterioração crescente dos resultados das inspecções SAFA a diversos operadores aéreos certificados no Reino Hachemita da Jordânia, suscitaram certas interrogações relacionadas com a capacidade de as autoridades competentes deste país procederem, de forma adequada, à supervisão contínua das transportadoras aéreas que certificam.
- (52) A Comissão enviou novos pedidos de informação em 6 de Outubro de 2011 e convidou a CARC a participar numa reunião em Bruxelas, a 21 de Outubro de 2011, para esclarecer as questões supramencionadas. Durante

esta reunião, a CARC enunciou uma série de medidas por si lançadas, em Setembro de 2011, para reforçar a supervisão das transportadoras aéreas certificadas na Jordânia e assegurar que os resultados das inspecções na plataforma de estacionamento efectuadas no âmbito do programa europeu de avaliação da segurança das aeronaves não comunitárias (SAFA) são devidamente tidos em conta na supervisão das transportadoras aéreas da Jordânia, de modo a corrigir, de forma sustentável, as deficiências de segurança detectadas durante essas inspecções. Esta reunião não permitiu, todavia, apresentar esclarecimentos suficientes sobre o desempenho da transportadora aérea Jordan Aviation na área da segurança.

- (53) No caso da Jordan Aviation, os relatórios SAFA assinalaram deficiências significativas na gestão da aeronavegabilidade e das operações da aeronave de tipo Boeing B-767. Concretamente, após uma inspecção SAFA da aeronave B767, com a matrícula JY-JAG, efectuada em França<sup>(1)</sup>, as graves deficiências de aeronavegabilidade detectadas exigiram o transporte da aeronave, sem carga, para operações de manutenção correctivas. O número de constatações feitas em cada inspecção SAFA, bem como a recorrência das deficiências de segurança constatadas desde 2010, apontam para um grave problema de segurança. Consequentemente, a CARC e o operador Jordan Aviation foram convidados a fazer exposições ao Comité da Segurança Aérea em Novembro de 2011.
- (54) Durante a sua audição pelo Comité da Segurança Aérea, em 9 de Novembro de 2011, a CARC e a Jordan Aviation reconheceram as vantagens das consultas estabelecidas com a Comissão, assistida pela AESA e pelos Estados-Membros. Estas consultas levaram à criação, por ambas as entidades, de um plano de medidas destinado a corrigir as deficiências de segurança detectadas durante as inspecções SAFA, bem como as fragilidades identificadas nos seus próprios processos internos. O Comité reconheceu os esforços envidados no sentido de encontrar soluções sustentáveis para as deficiências de segurança e tomou nota do compromisso assumido pela CARC e pela Jordan Air de aplicarem integralmente o plano apresentado durante a audição.
- (55) Embora se congratule com as iniciativas encorajadoras tomadas pela transportadora aérea, o Comité manifestou a sua preocupação quanto à capacidade actual da Jordan Aviation para reduzir os riscos de segurança relacionados com as operações comerciais da sua aeronave de tipo Boeing B-767. Tendo em conta as inúmeras e recorrentes deficiências de segurança detectadas no decurso das inspecções efectuadas na plataforma de estacionamento à aeronave de tipo Boeing B-767, operada pela Jordan Aviation, e a insuficiente capacidade da companhia para aplicar, até à data, um plano adequado de medidas correctivas e preventivas, bem como a ausência de uma supervisão da segurança adequada pela CARC, considera-se, com base nos critérios comuns, que a Jordan Aviation deve constar do anexo B e que as suas operações devem ser sujeitas a restrições, de modo a excluir

<sup>(1)</sup> DGAC/F-2011-269.

todas as aeronaves de tipo Boeing B-767. A transportadora aérea deve ser autorizada a efectuar voos com destino à União recorrendo aos restantes tipos de aeronaves constantes do seu COA, em conformidade com o anexo B.

- (56) Os Estados-Membros incitam a Comissão a prosseguir a consulta das autoridades competentes do Reino Hachemita da Jordânia, a fim de garantir a execução efectiva das normas de segurança internacionais por parte destas autoridades, bem como a sustentabilidade a longo prazo das medidas correctivas e preventivas aplicadas por todas as transportadoras aéreas em causa. Entretanto, os Estados-Membros continuarão a verificar o efectivo cumprimento das normas de segurança pertinentes, conferindo prioridade nas inspecções a efectuar na plataforma de estacionamento às aeronaves desta transportadora, nos termos do Regulamento (CE) n.º 351/2008.
- (57) A Comissão está disposta a apoiar os esforços envidados pela CARC e pela Jordan Aviation através de uma visita de avaliação, com a participação dos Estados-Membros e da AESA, para verificar o desempenho da Jordan Aviation na área da segurança, bem como os progressos registados pela CARC na área da supervisão dos operadores aéreos certificados no Reino Hachemita da Jordânia.

#### **Rollins Air**

- (58) A Comissão iniciou consultas formais da companhia Rollins Air, certificada pelas autoridades competentes das Honduras, na sequência de informações prestadas pelas autoridades competentes francesas indicando a sua decisão de não concederem direitos de tráfego a esta transportadora aérea na pendência da correcção das deficiências de segurança detectadas durante a avaliação do questionário técnico, bem como de informações suplementares facultadas pela Rollins Air para efeitos da recepção da autorização de aterragem (emissão de um relatório-tipo SAFA).
- (59) A companhia foi convidada a esclarecer as questões abaixo indicadas e a fazer exposições ao Comité da Segurança Aérea em 8 de Novembro de 2011: a) prova da aplicação de um programa de análise de dados de voo, conforme às disposições da ICAO; b) prova de que a França, incluindo os seus territórios ultramarinos, fazia parte da zona de operações autorizada para a aeronave de tipo L1011-500, com a matrícula HR-AVN, conforme previsto pela sua autoridade competente; c) prova de que os pilotos implicados no voo previsto tinham sido aprovados nos indispensáveis exames de proficiência nos últimos 12 meses e d) prova de que ambos os membros da tripulação de voo proposta pela transportadora aérea tinham idades superiores aos limites admissíveis pela ICAO.
- (60) Nem a Rollins Air nem a autoridade competente das Honduras (DGAC) estiveram presentes na reunião do Comité da Segurança Aérea. A DGAC concedeu poderes à representação diplomática das Honduras junto do Reino da Bélgica para, em 9 de Novembro de 2011, informar o Comité da Segurança Aérea sobre a sua posição oficial, segundo a qual a DGAC iniciou um procedimento de cancelamento da matrícula da aeronave HR-AVN do registo nacional das Honduras e a Rollins Air já

não está autorizada a efectuar operações com a aeronave supracitada. Porém, a Rollins Air explora outras aeronaves deste tipo e não foram apresentadas informações suplementares sobre as questões acima evocadas.

- (61) O Comité tomou em consideração o facto de as Honduras estarem classificadas na categoria 2 do programa IASA da Administração Federal da Aviação dos EUA, o que sugere deficiências sistémicas das autoridades competentes das Honduras para darem cumprimento, de forma eficaz, às obrigações que lhes incumbem na área da certificação e da supervisão das transportadoras aéreas sob o seu controlo regulamentar.
- (62) Consequentemente, com base nos critérios comuns, considera-se que a Rollins Air deve ser incluída no anexo A, na pendência da apresentação de elementos de prova da correcção das deficiências assinaladas no relatório-tipo, publicado pelas autoridades competentes francesas.

#### **Transportadoras aéreas da República do Congo**

- (63) As autoridades competentes da República do Congo (ANAC) comunicaram a emissão de um novo COA em nome da transportadora aérea Equatorial Congo Airlines S.A., em 23 de Setembro de 2011, sem demonstrarem que a certificação e a supervisão desta transportadora aérea são plenamente conformes com as normas de segurança internacionais aplicáveis. Consequentemente, com base nos critérios comuns, considera-se que a Equatorial Congo Airlines S.A. deve ser igualmente incluída no anexo A.

#### **Transportadoras aéreas da República Democrática do Congo**

- (64) Existem elementos de prova de que as autoridades competentes da República Democrática do Congo (AAC) emitiram um novo COA em nome da transportadora aérea Stellar Airways, embora não haja provas de que a certificação e a supervisão desta transportadora aérea são plenamente conformes com as normas de segurança internacionais aplicáveis. Consequentemente, com base nos critérios comuns, considera-se que a Stellar Airways deve ser igualmente incluída no anexo A.

#### **Transportadoras aéreas das Filipinas**

- (65) A Comissão foi informada de que as autoridades competentes das Filipinas (CAAP) teriam emitido novos COA em nome de certas transportadoras aéreas, nomeadamente a Aeromajestic e a Interisland Airlines. A CAAP não deu resposta ao pedido de informação da Comissão, enviado em 26 de Outubro de 2011, sobre a validade dos certificados destas companhias nem demonstrou que a sua certificação e supervisão são conformes com as normas de segurança internacionais aplicáveis. Consequentemente, com base nos critérios comuns, considera-se que estas transportadoras devem ser igualmente incluídas no anexo A.

**Considerações de ordem geral sobre as restantes transportadoras incluídas nos anexos A e B**

(66) Não obstante os pedidos específicos apresentados nesse sentido, as restantes transportadoras aéreas incluídas na lista comunitária actualizada em 19 de Abril de 2011 e as autoridades responsáveis pela sua supervisão regulamentar não comunicaram à Comissão, até à data, quaisquer elementos comprovativos da plena aplicação das medidas correctivas adequadas. Consequentemente, com base nos critérios comuns, considera-se que estas transportadoras aéreas devem, consoante o caso, continuar a ser objecto de uma proibição de operação (anexo A) ou de restrições de operação (anexo B).

(67) 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.

O presente regulamento é obrigatório em todos os seus elementos e directamente aplicável nos Estados-Membros, em conformidade com os Tratados.

Feito em Bruxelas, em 21 de Novembro de 2011.

*Pela Comissão,  
pelo Presidente,  
Joaquín ALMUNIA  
Vice-Presidente*

## ANEXO A

LISTA DAS TRANSPORTADORAS AÉREAS CUJAS OPERAÇÕES SÃO OBJECTO DE PROIBIÇÃO NA UE <sup>(1)</sup>

Nome da pessoa jurídica da transportadora aérea, conforme consta do seu COA (e sua designação comercial, caso seja diferente)	Número do certificado de operador aéreo (COA) ou número da licença de exploração	Número ICAO que designa a companhia aérea	Estado do operador
BLUE WING AIRLINES	SRBWA-01/2002	BWI	Suriname
MERIDIAN AIRWAYS LTD	AOC 023	MAG	República do Gana
ROLLINS AIR	HR-005	RAV	Honduras
SILVERBACK CARGO FREIGHTERS	Desconhecido	VRB	República do Ruanda
<b>Todas as transportadoras aéreas certificadas pelas autoridades do Afeganistão responsáveis pela supervisão regulamentar, incluindo:</b>			<b>República Islâmica do Afeganistão</b>
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
<b>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:</b>			<b>República de Angola</b>
AEROJET	AO 008-01/11	Desconhecido	República de Angola
AIR26	AO 003-01/11-DCD	DCD	República de Angola
AIR GICANGO	009	Desconhecido	República de Angola
AIR JET	AO 006-01/11-MBC	MBC	República de Angola
AIR NAVE	017	Desconhecido	República de Angola
ANGOLA AIR SERVICES	006	Desconhecido	República de Angola
DIEXIM	007	Desconhecido	República de Angola
FLY540	AO 004-01 FLYA	Desconhecido	República de Angola
GIRA GLOBO	008	GGL	República de Angola
HELIANG	010	Desconhecido	República de Angola

<sup>(1)</sup> As transportadoras aéreas constantes da lista do anexo A podem ser autorizadas a exercer direitos de tráfego se utilizarem aeronaves fretadas com tripulação 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
HELIMALONGO	AO 005-01/11	Desconhecido	República de Angola
MAVEWA	016	Desconhecido	República de Angola
SONAIR	AO 002-01/10-SOR	SOR	República de Angola
<b>Todas as transportadoras aéreas certificadas pelas autoridades do Benim responsáveis pela supervisão regulamentar, incluindo:</b>			<b>República do Benim</b>
AERO BENIN	PEA N.º 014/MDCTTTATP-PR/ANAC/DEA/SCS	AEB	República do Benim
AFRICA AIRWAYS	Desconhecido	AFF	República do Benim
ALAFIA JET	PEA N.º 014/ANAC/MDCTTTATP-PR/DEA/SCS	Não disponível	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/MDCTTTATP-PR/ANAC/DEA/SCS	LTL	República do Benim
COTAIR	PEA N.º 015/MDCTTTATP-PR/ANAC/DEA/SCS	COB	República do Benim
ROYAL AIR	PEA N.º 11/ANAC/MDCTTP-PR/DEA/SCS	BNR	República do Benim
TRANS AIR BENIN	PEA N.º 016/MDCTTTATP-PR/ANAC/DEA/SCS	TNB	República do Benim
<b>Todas as transportadoras aéreas certificadas pelas autoridades da República do Congo responsáveis pela supervisão regulamentar, incluindo:</b>			<b>República do Congo</b>
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
EQUATORIAL CONGO AIRLINES S.A.	RAC 06-014	Desconhecido	República do Congo
<b>Todas as transportadoras aéreas certificadas pelas autoridades da República Democrática do Congo (RDC) responsáveis pela supervisão regulamentar, incluindo:</b>			<b>República Democrática do Congo (RDC)</b>

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
AFRICAN AIR SERVICES COMMUTER	409/CAB/MIN/ TVC/051/09	Desconhecido	República Democrática do Congo (RDC)
AIR KASAI	409/CAB/MIN/TVC/036/08	Desconhecido	República Democrática do Congo (RDC)
AIR KATANGA	409/CAB/MIN/ TVC/031/08	Desconhecido	República Democrática do Congo (RDC)
AIR TROPIQUES	409/CAB/MIN/ TVC/029/08	Desconhecido	República Democrática do Congo (RDC)
BLUE AIRLINES	409/CAB/MIN/ TVC/028/08	BUL	República Democrática do Congo (RDC)
BRAVO AIR CONGO	409/CAB/MIN/TC/0090/2006	BRV	República Democrática do Congo (RDC)
BUSINESS AVIATION	409/CAB/MIN/ TVC/048/09	ABB	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/ /083/20098	Desconhecido	República Democrática do Congo (RDC)
COMPAGNIE AFRICAINE D'AVIATION (CAA)	409/CAB/MIN/TVC/035/08	Desconhecido	República Democrática do Congo (RDC)
DOREN AIR CONGO	409/CAB/MIN/TVC/0032/08	Desconhecido	República Democrática do Congo (RDC)
ENTREPRISE WORLD AIRWAYS (EWA)	409/CAB/MIN/TVC/003/08	EWS	República Democrática do Congo (RDC)
FILAIR	409/CAB/MIN/TVC/037/08	Desconhecido	República Democrática do Congo (RDC)
GALAXY KAVATSI	409/CAB/MIN/TVC/027/08	Desconhecido	República Democrática do Congo (RDC)
GILEMBE AIR SOUTENANCE (GISAIR)	409/CAB/MIN/TVC/053/09	Desconhecido	República Democrática do Congo (RDC)
GOMA EXPRESS	409/CAB/MIN/TC/0051/2006	Desconhecido	República Democrática do Congo (RDC)
GOMAIR	409/CAB/MIN/TVC/045/09	Desconhecido	República Democrática do Congo (RDC)

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
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)
KORONGO AIRLINES	409/CAB/MIN/TVC/001/2011	Desconhecido	República Democrática do Congo (RDC)
LIGNES AÉRIENNES 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)
SERVICES AIR	409/CAB/MIN/TVC/030/08	Desconhecido	República Democrática do Congo (RDC)
STELLAR AIRWAYS	AAC/DG/DTA/TM/787/2011	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)
<b>Todas as transportadoras aéreas certificadas pelas autoridades de Jibuti responsáveis pela supervisão regulamentar, incluindo:</b>			<b>Jibuti</b>
DAALLO AIRLINES	Desconhecido	DAO	Jibuti

Nome da pessoa jurídica da transportadora aérea, conforme consta do seu COA (e sua designação comercial, caso seja diferente)	Número do certificado de operador aéreo (COA) ou número da licença de exploração	Número ICAO que designa a companhia aérea	Estado do operador
<b>Todas as transportadoras aéreas certificadas pelas autoridades da Guiné Equatorial responsáveis pela supervisão regulamentar, incluindo:</b>			<b>Guiné Equatorial</b>
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	Não disponível	Guiné Equatorial
GETRA - GUINEA ECUATORIAL DE TRANSPORTES AEREOS	739	GET	Guiné Equatorial
GUINEA AIRWAYS	738	Não disponível	Guiné Equatorial
STAR EQUATORIAL AIRLINES	Desconhecido	Desconhecido	Guiné Equatorial
UTAGE – UNION DE TRANSPORTE AEREO DE GUINEA ECUATORIAL	737	UTG	Guiné Equatorial
<b>Todas as transportadoras aéreas certificadas pelas autoridades da Indonésia responsáveis pela supervisão regulamentar, à exceção da Garuda Indonesia, da Airfast Indonesia, da Mandala Airlines, da Ekspres Transportasi Antarbenua, da Indonesia Air Asia e da Metro Batavia, incluindo:</b>			<b>República da Indonésia</b>
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
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

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	KLS	República da Indonésia
KARTIKA AIRLINES	121-003	KAE	República da Indonésia
KURA-KURA AVIATION	135-016	KUR	República da Indonésia
LION MENTARI AIRLINES	121-010	LNI	República da Indonésia
MANUNGGAL AIR SERVICE	121-020	Desconhecido	República da Indonésia
MEGANTARA	121-025	MKE	República da Indonésia
MERPATI NUSANTARA AIRLINES	121-002	MNA	República da Indonésia
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
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
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

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
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
<b>Todas as transportadoras aéreas certificadas pelas autoridades do Cazaquistão responsáveis pela supervisão regulamentar, à exceção da Air Astana, incluindo:</b>			<b>República do Cazaquistão</b>
AERO AIR COMPANY	AK-0429-10	ILK	República do Cazaquistão
AIR ALMATY	AK-0409-09	LMY	República do Cazaquistão
AIR TRUST AIRCOMPANY	AK-0412-10	RTR	República do Cazaquistão
AK SUNKAR AIRCOMPANY	AK-0396-09	AKS	República do Cazaquistão
ASIA CONTINENTAL AIRLINES	AK-0345-08	CID	República do Cazaquistão
ASIA WINGS	AK-0390-09	AWA	República do Cazaquistão
ATMA AIRLINES	AK-0437-10	AMA	República do Cazaquistão
AVIA-JAYNAR / AVIA-ZHAYNAR	AK-0435-10	SAP	República do Cazaquistão
BEYBARS AIRCOMPANY	AK-0383-09	BBS	República do Cazaquistão
BERKUT AIR/BEK AIR	AK-0428-10	BEK	República do Cazaquistão
BURUNDAYAVIA AIRLINES	AK-0415-10	BRY	República do Cazaquistão
COMLUX	AK-0399-09	KAZ	República do Cazaquistão
DETA AIR	AK-0417-10	DET	República do Cazaquistão
EAST WING	AK-0411-09	EWZ	República do Cazaquistão
EASTERN EXPRESS	AK-0427-10	LIS	República do Cazaquistão
EURO-ASIA AIR	AK-0384-09	EAK	República do Cazaquistão
EURO-ASIA AIR INTERNATIONAL	AK-0389-09	KZE	República do Cazaquistão
FLY JET KZ	AK-0391-09	FJK	República do Cazaquistão
INVESTAVIA	AK-0342-08	TLG	República do Cazaquistão
IRTYSH AIR	AK-0439-11	MZA	República do Cazaquistão
JET AIRLINES	AK-0419-10	SOZ	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
JET ONE	AK-0433-10	JKZ	República do Cazaquistão
KAZAIR JET	AK-0387-09	KEJ	República do Cazaquistão
KAZAIRTRANS AIRLINE	AK-0349-09	KUY	República do Cazaquistão
KAZAIRWEST	AK-0404-09	KAW	República do Cazaquistão
KAZAVIASPAS	AK-0405-09	KZS	República do Cazaquistão
MEGA AIRLINES	AK-0424-10	MGK	República do Cazaquistão
MIRAS	AK-0402-09	MIF	República do Cazaquistão
PRIME AVIATION	AK-0393-09	PKZ	República do Cazaquistão
SAMAL AIR	AK-0407-09	SAV	República do Cazaquistão
SAYAKHAT AIRLINES	AK-0426-10	SAH	República do Cazaquistão
SEMEYAVIA	AK-400-09	SMK	República do Cazaquistão
SCAT	AK-0420-10	VSV	República do Cazaquistão
SKYBUS	AK-0432-10	BYK	República do Cazaquistão
SKYJET	AK-0398-09	SEK	República do Cazaquistão
UST-KAMENOGORSK / AIR DIVISION OF EKA	AK-0440-11	UCK	República do Cazaquistão
ZHETYSU AIRCOMPANY	AK-0438-11	JTU	República do Cazaquistão
<b>Todas as transportadoras aéreas certificadas pelas autoridades da República do Quirguistão responsáveis pela supervisão regulamentar, incluindo:</b>			<b>República do Quirguistão</b>
AIR MANAS	17	MBB	República do Quirguistão
ASIAN AIR	36	AZZ	República do Quirguistão
AVIA TRAFFIC COMPANY	23	AVJ	República do Quirguistão
AEROSTAN (EX BISTAIR-FEZ BISHKEK)	08	BSC	República do Quirguistão
CENTRAL ASIAN AVIATION SERVICES (CAAS)	13	CBK	República do Quirguistão
CLICK AIRWAYS	11	CGK	República do Quirguistão
DAMES	20	DAM	República do Quirguistão
EASTOK AVIA	15	EEA	República do Quirguistão
ITEK AIR	04	IKA	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
KYRGYZ TRANS AVIA	31	KTC	República do Quirguistão
KYRGYZSTAN	03	LYN	República do Quirguistão
KYRGYZSTAN AIRLINE	Desconhecido	KGA	República do Quirguistão
S GROUP AVIATION	6	SGL	República do Quirguistão
SKY WAY AIR	21	SAB	República do Quirguistão
TRAST AERO	05	TSJ	República do Quirguistão
VALOR AIR	07	VAC	República do Quirguistão
<b>Todas as transportadoras aéreas certificadas pelas autoridades da Libéria responsáveis pela supervisão regulamentar</b>			<b>Libéria</b>
<b>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:</b>			<b>República do Gabão</b>
AFRIC AVIATION	010/MTAC/ANAC-G/DSA	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
<b>Todas as transportadoras aéreas certificadas pelas autoridades da República da Mauritânia responsáveis pela supervisão regulamentar, incluindo:</b>			<b>República da Mauritânia</b>
MAURITANIA AIRWAYS		MTW	República da Mauritânia
<b>Todas as transportadoras aéreas certificadas pelas autoridades da República de Moçambique responsáveis pela supervisão regulamentar, incluindo:</b>			<b>República de Moçambique</b>
MOZAMBIQUE AIRLINES – LINHAS AÉREAS DE MOÇAMBIQUE	MOZ-01/2010	LAM	República de Moçambique

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
MOZAMBIQUE EXPRESS/MEX	02 de 2010	MXE	República de Moçambique
TRANS AIRWAYS/KAYA AIRLINES	03 de 2010	Desconhecido	República de Moçambique
HELICÓPTEROS CAPITAL	Desconhecido	Desconhecido	República de Moçambique
CFA MOZAMBIQUE	Desconhecido	Desconhecido	República de Moçambique
UNIQUE AIR CHARTER	Desconhecido	Desconhecido	República de Moçambique
AEROVISÃO DE MOÇAMBIQUE	Desconhecido	Desconhecido	República de Moçambique
SAFARI AIR	Desconhecido	Desconhecido	República de Moçambique
ETA AIR CHARTER LDA	04 de 2010	Desconhecido	República de Moçambique
EMÍLIO AIR CHARTER LDA	05 de 2010	Desconhecido	República de Moçambique
CFM-TTA SA	07 de 2010	Desconhecido	República de Moçambique
AERO-SERVIÇOS SARL	08 de 2010	Desconhecido	República de Moçambique
VR CROPSPRAYERS LDA	06 de 2010	Desconhecido	República de Moçambique
<b>Todas as transportadoras aéreas certificadas pelas autoridades das Filipinas responsáveis pela supervisão regulamentar, incluindo:</b>			<b>República das Filipinas</b>
AEROMAJESTIC	Desconhecido	Desconhecido	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

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
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
INTERISLAND	Desconhecido	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
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 AIRLINE INC. (SEAIR)	2009004	Desconhecido	República das Filipinas
SOUTHSTAR AVIATION COMPANY, INC.	4AN9800037	Desconhecido	República das Filipinas
SPIRIT OF MANILA AIRLINES CORPORATION	2009008	MNP	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
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
<b>Todas as transportadoras aéreas certificadas pelas autoridades de São Tomé e Príncipe responsáveis pela supervisão regulamentar, incluindo:</b>			<b>São Tomé e Príncipe</b>
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
<b>Todas as transportadoras aéreas certificadas pelas autoridades da Serra Leoa responsáveis pela supervisão regulamentar, incluindo:</b>			<b>Serra Leoa</b>
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

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
PARAMOUNT AIRLINES, LTD	Desconhecido	PRR	Serra Leoa
SEVEN FOUR EIGHT AIR SERVICES LTD	Desconhecido	SVT	Serra Leoa
TEEBAH AIRWAYS	Desconhecido	Desconhecido	Serra Leoa
<b>Todas as transportadoras aéreas certificadas pelas autoridades do Sudão responsáveis pela supervisão regulamentar, incluindo:</b>			<b>República do Sudão</b>
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
<b>Todas as transportadoras aéreas certificadas pelas autoridades da Suazilândia responsáveis pela supervisão regulamentar, incluindo:</b>			<b>Suazilândia</b>
SWAZILAND AIRLINK	Desconhecido	SZL	Suazilândia
<b>Todas as transportadoras aéreas certificadas pelas autoridades da Zâmbia responsáveis pela supervisão regulamentar, incluindo:</b>			<b>Zâmbia</b>
ZAMBEZI AIRLINES	Z/AOC/001/2009	ZMA	Zâmbia

## ANEXO B

LISTA DAS TRANSPORTADORAS AÉREAS CUJAS OPERAÇÕES SÃO OBJECTO DE RESTRIÇÕES DE OPERAÇÃO NA UE <sup>(1)</sup>

Nome da pessoa jurídica da transportadora aérea, conforme consta do seu COA (e sua designação comercial, caso seja diferente)	Número do certificado de operador aéreo (COA)	Número ICAO que designa a companhia aérea	Estado do operador	Tipo de aeronave 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 <sup>(1)</sup>	002/MTAC/ANAC-G/DSA	ABS	República do Gabão	Toda a frota, à excepção de: 2 aeronaves de tipo Falcon 50 e 2 aeronaves de tipo Falcon 900	Toda a frota, à excepção de: TR-LGV; TR-LGY; TR-AFJ e TR-AFR	República do Gabão
AIR ASTANA <sup>(2)</sup>	AK-0388-09	KZR	Cazaquistão	Toda a frota, à excepção de: 2 aeronaves de tipo B-767, 4 aeronaves de tipo B-757, 10 aeronaves de tipo A319/320/321 e 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 e 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 MADAGASCAR	5R-M01/2009	MDG	Madagáscar	Toda a frota, à excepção de: 2 aeronaves de tipo Boeing B-737-300, 2 aeronaves de tipo ATR 72-500, 1 aeronave de tipo ATR 42-500, 1 aeronave de tipo ATR 42-320 e 3 aeronaves de tipo DHC 6-300	Toda a frota, à excepção de: 5R-MFH, 5R-MFI, 5R-MJE, 5R-MJF, 5R-MJG, 5R-MVT, 5R-MGC, 5R-MGD e 5R-MGF	República de Madagáscar
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

<sup>(1)</sup> As transportadoras aéreas constantes da lista do anexo B podem ser autorizadas a exercer direitos de tráfego se utilizarem aeronaves fretadas com tripulação 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	Matrícula(s) e, quando disponível, número(s) de série da construção	Estado de matrícula
GABON AIRLINES <sup>(3)</sup>	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
IRAN AIR <sup>(4)</sup>	FS100	IRA	República Islâmica do Irão	Toda a frota, à excepção de: 14 aeronaves de tipo A-300, 8 aeronaves de tipo A-310 e 1 aeronave B-737	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
JORDAN AVIATION	C002	JAV	Reino Hachemita da Jordânia	Toda a frota, à excepção de: 8 aeronaves de tipo Boeing B-737, 2 aeronaves de tipo Airbus A-310 e 1 aeronave de tipo Airbus A-320	Toda a frota, à excepção de: JY-JAB JY-JAD JY-JAN JY-JAO JY-JAX JY-JAY JY-JAP JY-JAQ JY-JAV JY-JAH JY-JAC	Reino Hachemita da Jordânia
NOUVELLE AIR AF-FAIRES GABON (SN2AG)	003/MTAC/ANAC-G/DSA	NVS	República do Gabão	Toda a frota, à excepção de: 1 aeronave de tipo Challenger CL-601 e 1 aeronave de tipo HS-125-800	Toda a frota, à excepção de: TR-AAG e ZS-AFG	República do Gabão; República da África do Sul

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
TAAG - LINHAS AÉREAS DE ANGOLA	001	DTA	República de Angola	Toda a frota, à excepção de: 5 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-TEG, D2-TEH, D2-TBF, D2-TBG, D2-TBH e D2-TBJ	República de Angola

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

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

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

(<sup>4</sup>) A Iran Air está autorizada a efectuar operações com destino à União Europeia utilizando as aeronaves especificadas nas condições enumeradas no considerando 69 do Regulamento (UE) n.º 590/2010, JO L 170 de 6.7.2010, p. 15.