

**REGULAMENTO DE EXECUÇÃO (UE) 2016/2214 DA COMISSÃO****de 8 de dezembro de 2016****que altera o Regulamento (CE) n.º 474/2006 no que respeita à lista das transportadoras aéreas que são objeto de uma proibição de operação na União****(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 objeto 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 Diretiva 2004/36/CE <sup>(1)</sup>, nomeadamente o artigo 4.º, n.º 2,

Considerando o seguinte:

- (1) O Regulamento (CE) n.º 474/2006 da Comissão <sup>(2)</sup> estabelece a lista das transportadoras aéreas que são objeto de uma proibição de operação na União, a que se refere o 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, determinados Estados-Membros e a Agência Europeia para a Segurança da Aviação («AESA») transmitiram à Comissão informações pertinentes para a atualização daquela lista. Alguns países terceiros e organizações internacionais também transmitiram informações pertinentes. Importa atualizar a lista com base nessas informações.
- (3) A Comissão informou todas as transportadoras aéreas em causa, diretamente ou através das autoridades responsáveis pela sua supervisão regulamentar, sobre 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.
- (4) A Comissão concedeu às transportadoras aéreas em causa a possibilidade de consultarem os documentos comunicados pelos Estados-Membros, de apresentarem as suas observações por escrito e de fazerem uma exposição oral à Comissão e ao comité instituído pelo Regulamento (CEE) n.º 3922/1991 do Conselho <sup>(3)</sup> («Comité da Segurança Aérea»).
- (5) A Comissão informou o Comité da Segurança Aérea das consultas conjuntas em curso, ao abrigo dos Regulamentos (CE) n.º 2111/2005 e (CE) n.º 473/2006 da Comissão <sup>(4)</sup>, com as autoridades competentes e as transportadoras aéreas do Afeganistão, do Benim, do Cazaquistão, da Índia, da Indonésia, do Irão, da Líbia, de Moçambique, da República Quirguiz e da Tailândia. A Comissão informou também o Comité da Segurança Aérea sobre a situação da segurança da aviação nos Camarões, no Iraque, no Líbano, no Nepal, nas Filipinas, na República Democrática do Congo, na República Dominicana e no Sudão e sobre as consultas técnicas com a Federação da Rússia.
- (6) A AESA apresentou à Comissão e ao Comité da Segurança Aérea os resultados da análise dos relatórios das auditorias realizadas pela Organização da Aviação Civil Internacional («OACI»), no âmbito do seu Programa Universal de Auditoria da Supervisão da Segurança. Neste contexto, os Estados-Membros foram convidados a dar prioridade, nas inspeções a efetuar na plataforma de estacionamento, às transportadoras aéreas licenciadas nos Estados em que a OACI detetou problemas de segurança graves («PSG») ou relativamente aos quais a AESA tenha concluído que o sistema de supervisão da segurança apresenta deficiências graves. Além das consultas realizadas pela Comissão nos termos do Regulamento (CE) n.º 2111/2005, a atribuição de prioridade nas inspeções a efetuar na plataforma de estacionamento permite recolher informações suplementares sobre o desempenho, em termos de segurança, das transportadoras aéreas licenciadas nesses Estados.

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

<sup>(2)</sup> Regulamento (CE) n.º 474/2006 da Comissão, de 22 de março de 2006, que estabelece a lista comunitária das transportadoras aéreas que são objeto de uma proibição de operação na Comunidade, prevista no capítulo II do Regulamento (CE) n.º 2111/2005 do Parlamento Europeu e do Conselho (JO L 84 de 23.3.2006, p. 14).

<sup>(3)</sup> Regulamento (CEE) n.º 3922/91 do Conselho, de 16 de dezembro de 1991, relativo à harmonização de normas técnicas e dos procedimentos administrativos no setor da aviação civil (JO L 373 de 31.12.1991, p. 4).

<sup>(4)</sup> Regulamento (CE) n.º 473/2006 da Comissão, de 22 de março de 2006, que estabelece regras de execução para a lista comunitária de transportadoras aéreas que são objeto de uma proibição de operação na Comunidade, prevista no capítulo II do Regulamento (CE) n.º 2111/2005 do Parlamento Europeu e do Conselho (JO L 84 de 23.3.2006, p. 8).

- (7) A AESA também comunicou à Comissão e ao Comité da Segurança Aérea os resultados das inspeções efetuadas na plataforma de estacionamento, no âmbito do Programa de Avaliação da Segurança das Aeronaves Estrangeiras («SAFA»), em conformidade com o Regulamento (UE) n.º 965/2012 da Comissão <sup>(1)</sup>.
- (8) Além disso, a AESA informou a Comissão e o Comité da Segurança Aérea sobre os projetos de assistência técnica desenvolvidos nos Estados abrangidos por medidas ou atividades de monitorização previstas no Regulamento (CE) n.º 2111/2005. Prestou igualmente informações sobre os planos e pedidos de reforço de assistência técnica e de cooperação com o objetivo de melhorar a capacidade administrativa e técnica das autoridades da aviação civil, tendo em vista ajudar a solucionar eventuais problemas de incumprimento das normas internacionais da aviação civil aplicáveis. Os Estados-Membros foram convidados a dar resposta a esses pedidos, em termos bilaterais, em coordenação com a Comissão e com a AESA. Neste contexto, a Comissão salientou a utilidade de se manter informada a comunidade aeronáutica internacional, designadamente através da base de dados da rede «SCAN» (Safety Collaborative Assistance Network) da OACI, sobre a assistência técnica prestada pela União e pelos seus Estados-Membros com vista a reforçar a segurança da aviação à escala mundial.
- (9) O Eurocontrol informou a Comissão e o Comité da Segurança Aérea sobre a situação do sistema de alerta do programa SAFA e sobre as estatísticas respeitantes às mensagens de alerta relativas a transportadoras aéreas alvo de proibição.

#### **Transportadoras aéreas da União**

- (10) Na sequência da análise das informações recolhidas no decurso de inspeções SAFA na plataforma de estacionamento a aeronaves de transportadoras aéreas da União e das inspeções de normalização realizadas pela AESA, assim como durante as inspeções e auditorias específicas levadas a efeito pelas autoridades da aviação nacionais, vários Estados-Membros adotaram medidas de execução, que comunicaram à Comissão e ao Comité da Segurança Aérea. A Grécia informou a Comissão e o Comité da Segurança Aérea sobre as medidas que tinha tomado no tocante à transportadora aérea *Olympus Airways*.
- (11) Os Estados-Membros reiteraram a sua disponibilidade para tomarem as medidas necessárias sempre que quaisquer informações de segurança pertinentes indiquem riscos iminentes decorrentes do incumprimento das normas de segurança adequadas pelas transportadoras aéreas da União.

#### **Transportadoras aéreas do Afeganistão**

- (12) Por carta de 10 de janeiro de 2016, a autoridade da aviação civil da República Islâmica do Afeganistão («ACAA») informou a Comissão sobre os progressos na implementação da legislação relativa à aviação e dos regulamentos relativos à aviação civil do Afeganistão, na organização da ACAA, incluindo no atinente ao pessoal e à formação de inspetores, nos procedimentos de certificação das transportadoras aéreas, nos resultados das atividades de supervisão da segurança de transportadoras aéreas certificadas no Afeganistão durante os anos de 2014 e 2015, nas ocorrências associadas à segurança, bem como relativamente às investigações sobre acidentes recentes.
- (13) Estas informações mostram que foi instaurado um sistema básico de supervisão da segurança no Afeganistão, mas que é necessário prosseguir o desenvolvimento no que se refere à aplicação efetiva de todas as normas de segurança da aviação civil internacional. As informações prestadas pela ACAA sobre as atividades de supervisão da segurança são superficiais. Embora a ACAA tenha tirado conclusões e feito observações no âmbito das auditorias e inspeções, não foram apresentados elementos de prova que substanciem essas conclusões, incluindo uma análise das causas profundas e um acompanhamento adequado por parte das transportadoras aéreas.
- (14) A ACAA comunicou que a transportadora aérea *Pamir Airlines* deixou de ser titular de um certificado de operador aéreo e que as transportadoras aéreas *Afghan Jet International Airlines* (AOC 008) e *East Horizon Airlines* (AOC 1013) foram certificadas pela ACAA. Contudo, a ACAA não apresentou provas de que a supervisão da segurança destas duas transportadoras aéreas está assegurada em conformidade com as normas de segurança internacionais.
- (15) Em conformidade com os critérios comuns estabelecidos no anexo do Regulamento (CE) n.º 2111/2005, considera-se, por conseguinte, que a lista comunitária das transportadoras aéreas que são objeto de uma proibição de operação na União deve ser alterada, de modo a suprimir a transportadora aérea *Pamir Airlines* do anexo A do Regulamento (CE) n.º 474/2006 e a incluir no mesmo anexo as transportadoras aéreas *Afghan Jet Airlines* e *East Horizon Airlines*.

<sup>(1)</sup> Regulamento (UE) n.º 965/2012 da Comissão, de 5 de outubro de 2012, que estabelece os requisitos técnicos e os procedimentos administrativos para as operações aéreas, em conformidade com o Regulamento (CE) n.º 216/2008 do Parlamento Europeu e do Conselho (JO L 296 de 25.10.2012, p. 1).

### Transportadoras aéreas do Benim

- (16) Por carta de 20 de julho de 2016, a Agência Nacional da Aviação Civil do Benim («ANAC do Benim») informou a Comissão de que os certificados de operador aéreo das transportadoras aéreas *Aero Benin*, *Benin Golf Air*, *Cotair*, *Royal Air Limited*, *Trans Air Benin*, *Alafia Jet*, *Benin Littoral Airways* e *Africa Airways* foram revogados.
- (17) Por carta de 18 de novembro de 2016, a ANAC do Benim informou a Comissão de que, após a última atualização, foi certificada uma nova transportadora aérea, ou seja, a *Air Taxi Benin* (AOC N.º BEN 004 ATB-5). No entanto, a ANAC do Benim não apresentou provas de que a supervisão da segurança destas transportadoras aéreas está garantida em conformidade com as normas de segurança internacionais.
- (18) De acordo com os critérios comuns estabelecidos no anexo do Regulamento (CE) n.º 2111/2005, considera-se, por conseguinte, que a lista comunitária das transportadoras aéreas proibidas de operar na União deve ser alterada, de modo a incluir no anexo A do Regulamento (CE) n.º 474/2006 a transportadora aérea *Air Taxi Benin* e a suprimir do mesmo anexo as transportadoras aéreas *Aero Benin*, *Benin Golf Air*, *Cotair*, *Royal Air Limited*, *Trans Air Benin*, *Alafia Jet*, *Benin Littoral Airways* e *Africa Airways*.

### Transportadoras aéreas da Índia

- (19) Em 8 de novembro de 2016, tiveram lugar consultas técnicas entre a Comissão, a AESA, um Estado-Membro e representantes da Direção-Geral da Aviação Civil da Índia («DGCA da Índia») e da transportadora aérea *Air India*, certificada na Índia. Essas consultas foram efetuadas no contexto do anterior acordo com a DGCA da Índia, nos termos do artigo 3.º, n.º 2, do Regulamento (CE) n.º 473/2006, com vista a realizar periodicamente consultas técnicas com a Comissão, a fim de debater as obrigações da DGCA da Índia no que respeita à certificação e supervisão das transportadoras aéreas por ela certificadas.
- (20) Durante essas consultas, a DGCA da Índia prestou informações, entre as quais uma análise específica, designadamente a partir da sua unidade dedicada às inspeções na plataforma de estacionamento, do desempenho das transportadoras aéreas da Índia no âmbito do programa SAFA, incluindo a *Air India*. Mais especificamente, a DGCA da Índia forneceu informações sobre a sua interação com a *Air India* e outras transportadoras aéreas certificadas na Índia, no contexto das suas obrigações de certificação e supervisão. A este respeito, a DGCA da Índia apresentou uma sinopse das atividades de supervisão, que incluiu uma síntese dos dados referentes a 2015 e 2016. A DGCA da Índia forneceu também uma atualização sobre o seu programa de desenvolvimento no domínio da gestão das bases de dados.
- (21) A *Air India* prestou informações atualizadas sobre o programa de gestão SAFA, incluindo dados específicos sobre a forma como gere a informação recorrente sobre tendências SAFA. Em relação ao seu sistema de gestão da segurança e da qualidade, a *Air India* apresentou um relatório sobre a sua reunião interna e a sua estrutura organizativa, a forma como a divulgação de informações sobre a segurança dos voos se processa e o seu empenho junto das partes interessadas a nível interno e externo.
- (22) Durante as consultas, a Comissão reiterou à DGCA da Índia uma série de elementos relativamente às obrigações de certificação e de supervisão que lhe incumbem. Concretamente, sem deixar de ter em conta a forma transparente como a DGCA da Índia prestou à Comissão informações relacionadas com a segurança, subsiste uma necessidade premente de uma abordagem proativa por parte da DGCA da Índia no sentido de desenvolver processos internos em matéria de certificação e supervisão, incluindo o rastreio e a monitorização da supervisão da segurança e o acompanhamento dos resultados.
- (23) No que diz respeito à *Air India*, apesar do nível de pormenor e da transparência das informações fornecidas pela mesma, a Comissão reiterou que a introdução de melhorias sustentáveis no âmbito do programa SAFA deve continuar a ser uma prioridade.
- (24) A Comissão registou as informações fornecidas pela DGCA da Índia e pela *Air India*. Considera-se que, com base nas informações atualmente disponíveis, incluindo as informações pormenorizadas prestadas pela DGCA da Índia e pela *Air India* na consulta técnica da reunião de 8 de novembro de 2016, bem como a concessão pela AESA de várias autorizações de operador de país terceiro («TCO») ao abrigo do Regulamento (UE) n.º 452/2014 da Comissão <sup>(1)</sup> a várias transportadoras aéreas certificadas na Índia, incluindo a *Air India*, não existem atualmente quaisquer motivos para impor uma proibição ou restrições operacionais às transportadoras aéreas certificadas na Índia.

<sup>(1)</sup> Regulamento (UE) n.º 452/2014 da Comissão, de 29 de abril de 2014, que estabelece os requisitos técnicos e os procedimentos administrativos para as operações aéreas dos operadores de países terceiros, em conformidade com o Regulamento (CE) n.º 216/2008 do Parlamento Europeu e do Conselho (JO L 133 de 6.5.2014, p. 12).

- (25) De acordo com os critérios comuns estabelecidos no anexo do Regulamento (CE) n.º 2111/2005, considera-se, por conseguinte, não haver atualmente fundamentos para alterar a lista das transportadoras aéreas objeto de uma proibição de operação na União, nela incluindo transportadoras aéreas da Índia.
- (26) A Comissão tenciona prosseguir as suas consultas oficiais com a DGCA da Índia, em conformidade com o disposto no artigo 3.º, n.º 2, do Regulamento (CE) n.º 473/2006 da Comissão, em especial para discutir, numa base contínua, as medidas de segurança implementadas pela DGCA da Índia e pelas transportadoras aéreas certificadas na Índia, incluindo a *Air India*.
- (27) Os Estados-Membros devem continuar a verificar o cumprimento efetivo das normas de segurança pertinentes, atribuindo prioridade às transportadoras aéreas indianas nas inspeções a efetuar na plataforma de estacionamento, em conformidade com o Regulamento (UE) n.º 965/2012.
- (28) Caso surjam informações de segurança pertinentes, que indiquem riscos iminentes, decorrentes do incumprimento das normas de segurança internacionais, a Comissão poderá ver-se obrigada a tomar novas medidas, em conformidade com o Regulamento (CE) n.º 2111/2005.

### Transportadoras aéreas da Indonésia

- (29) Prosseguem as consultas com a Direção-Geral da Aviação Civil da Indonésia («DGCA da Indonésia»), com vista a acompanhar os progressos da DGCA da Indonésia no sentido de garantir a conformidade do sistema de supervisão da segurança da Indonésia com as normas de segurança internacionais. Neste contexto, por carta de 15 de novembro de 2016, a DGCA da Indonésia prestou informações adicionais à Comissão.
- (30) Essa carta inclui informações sobre a decisão tomada em 15 de agosto de 2016 pela Administração Federal da Aviação dos Estados Unidos («FAA») de elevar o estatuto da Indonésia à categoria 1 do programa de avaliação da segurança da aviação internacional da FAA. A DGCA da Indonésia espera uma Missão Coordenada de Validação da OACI para verificar os progressos realizados. Todavia, a avaliação feita pela Comissão e as informações facultadas pela DGCA da Indonésia demonstram que a aplicação efetiva das normas de segurança internacionais continua a processar-se a um nível reduzido, devendo a DGCA da Indonésia prosseguir o trabalho de aplicação de medidas corretivas.
- (31) Na referida carta, a DGCA da Indonésia informou ainda a Comissão de que, após a última atualização, foram certificadas quatro novas transportadoras aéreas: o AOC n.º 135-037 foi emitido para a *Tri M.G. Intra Asia Airlines* em 11 de novembro de 2015; o AOC n.º 135-054 foi emitido para a *AMA* em 29 de dezembro de 2015; o AOC n.º 135-057 foi emitido para a *Indo Star Aviation* em 29 de junho de 2016; e o AOC n.º 135-058 foi emitido para a *Spirit Aviation Sentosa* em 7 de março de 2016. No entanto, a DGCA da Indonésia não apresentou elementos de prova suscetíveis de garantir que a supervisão da segurança destas transportadoras aéreas se processa em conformidade com as normas de segurança internacionais.
- (32) De acordo com os critérios comuns estabelecidos no anexo do Regulamento (CE) n.º 2111/2005, considera-se, por conseguinte, que a lista das transportadoras aéreas proibidas de operar na União deve ser alterada de modo a incluir no anexo A do Regulamento (CE) n.º 474/2006 as transportadoras aéreas *Tri M.G. Intra Asia Airlines*, *AMA*, *Indo Star Aviation* e *Spirit Aviation Sentosa*.
- (33) Os Estados-Membros devem continuar a verificar o cumprimento efetivo das normas de segurança pertinentes, atribuindo prioridade às inspeções na plataforma de estacionamento das transportadoras aéreas certificadas na Indonésia, em conformidade com o Regulamento (UE) n.º 965/2012.

### Transportadoras aéreas do Irão

- (34) Em cinco ocasiões diferentes, entre 8 de outubro de 2014 e 16 de dezembro de 2015, a AESA escreveu à Organização da Aviação Civil da República Islâmica do Irão («CAO-IRI»), manifestando a sua preocupação com questões de segurança relacionadas com os resultados das inspeções efetuadas à plataforma de estacionamento da transportadora aérea *Iran Aseman Airlines* no âmbito do programa SAFA. Os dados SAFA corroboram um número elevado de resultados recorrentes que põem em causa o desempenho de segurança da transportadora *Iran Aseman Airlines*.
- (35) Em 15 de outubro de 2014, a *Iran Aseman Airlines* apresentou à AESA um pedido de autorização de operador de país terceiro («TCO»). A AESA avaliou esse pedido em conformidade com os requisitos do Regulamento (UE) n.º 452/2014 da Comissão.

- (36) Ao proceder à avaliação da segurança de operador de país terceiro relativamente à *Iran Aseman Airlines*, a AESA exprimiou a sua preocupação por a *Iran Aseman Airlines* não ter apresentado provas do cumprimento dos requisitos aplicáveis. A AESA concluiu, por conseguinte, que uma nova avaliação não levaria a conceder uma autorização de TCO à *Iran Aseman Airlines*, que não cumpria, pois, os requisitos aplicáveis do Regulamento (UE) n.º 452/2014 da Comissão. Assim, em 3 de agosto de 2016, a AESA rejeitou este pedido de TCO por motivos de segurança.
- (37) Em 8 de novembro de 2016, a Comissão solicitou informações à CAO-IRI sobre as medidas adotadas na sequência do indeferimento do pedido de TCO da *Iran Aseman Airlines*. Uma vez que os problemas de segurança não tinham sido resolvidos, foi dada a oportunidade à CAO-IRI e à *Iran Aseman Airlines* de serem ouvidas pela Comissão e pelo Comité da Segurança Aérea em 22 de novembro de 2016, em conformidade com o Regulamento (CE) n.º 2111/2005.
- (38) Nessa ocasião, a CAO-IRI prestou informações à Comissão e ao Comité da Segurança Aérea sobre o desenvolvimento da sua organização, a execução de novos regulamentos, as atividades de supervisão da segurança e as medidas de execução adotadas em função das constatações observadas em relação às transportadoras aéreas do Irão, em geral, e da *Iran Aseman Airlines*, em particular. Prestou igualmente informações sobre as suas atividades de promoção da segurança.
- (39) A *Iran Aseman Airlines* prestou informações à Comissão e ao Comité da Segurança Aérea sobre as medidas corretivas adotadas na sequência da avaliação de segurança TCO, incluindo do ponto de vista da formação e das qualificações da tripulação, das limitações de tempo de voo e de serviço, do controlo da aeronavegabilidade e da manutenção, do sistema de gestão da segurança e da qualidade, da formação de pessoal e da resposta às constatações da SAFA. Todavia, as informações fornecidas não continham elementos de prova suficientes em relação à introdução de melhorias nestes domínios, nomeadamente no que se refere à gestão da aeronavegabilidade da *Iran Aseman Airlines* ou ao funcionamento do seu sistema de gestão da segurança e da qualidade.
- (40) A informação atualmente disponível, com base nos resultados das inspeções SAFA e da avaliação de segurança TCO, em conjunto com a informação facultada pela *Iran Aseman Airlines*, aponta para uma série de deficiências graves da *Iran Aseman Airlines*, que esta transportadora não parece ser capaz de resolver, tal com demonstrado, nomeadamente, pelo plano de ação corretiva inadequado e insuficiente apresentado em resposta às constatações no quadro da avaliação de segurança TCO.
- (41) De acordo com os critérios comuns estabelecidos no anexo do Regulamento (CE) n.º 2111/2005, considera-se, por conseguinte, que a lista comunitária das transportadoras aéreas proibidas de operar na União deve ser alterada, de modo a incluir no anexo A do Regulamento (CE) n.º 474/2006 a transportadora aérea *Iran Aseman Airlines*.
- (42) Os Estados-Membros devem continuar a verificar o cumprimento efetivo das normas de segurança pertinentes, atribuindo prioridade nas inspeções a efetuar na plataforma de estacionamento às transportadoras aéreas certificadas no Irão, em conformidade com o Regulamento (UE) n.º 965/2012.
- (43) Caso surjam informações de segurança pertinentes, que indiquem riscos iminentes, decorrentes do incumprimento das normas de segurança internacionais, a Comissão poderá ver-se obrigada a tomar novas medidas, em conformidade com o Regulamento (CE) n.º 2111/2005.

#### **Transportadoras aéreas do Cazaquistão**

- (44) Desde julho de 2009, todas as transportadoras aéreas certificadas no Cazaquistão, com exceção de uma, a *Air Astana*, estão completamente proibidas de operar, principalmente devido à incapacidade da autoridade responsável pela supervisão da segurança das transportadoras aéreas certificadas naquele país, o Comité da Aviação Civil do Cazaquistão («CAC»), em aplicar e fazer cumprir as normas de segurança internacionais aplicáveis. A transportadora aérea *Air Astana* foi suprimida do anexo B do Regulamento (CE) n.º 474/2006 em dezembro de 2015, estando atualmente autorizada a operar com destino à União.
- (45) Realizou-se no Cazaquistão, em abril de 2016, uma missão coordenada de validação da OACI. Essa missão permitiu à OACI concluir que a implementação efetiva das normas internacionais de segurança melhorou em 74 %. Em 20 de abril de 2016, a OACI retirou os problemas de segurança graves em relação à certificação das transportadoras aéreas, que se encontravam ainda pendentes.
- (46) De 19 a 23 de setembro, foi efetuada uma visita de avaliação de segurança da União ao Cazaquistão. Participaram nessa visita de avaliação peritos da Comissão, da AESA e dos Estados-Membros. No decurso da mesma, o CAC demonstrou ter feito progressos consideráveis nos últimos anos. O CAC centrou-se na aplicação das normas e

práticas recomendadas da OACI. Embora o CAC tenha uma abordagem da segurança da aviação baseada na conformidade, recentemente deu início à implementação de técnicas de gestão da segurança da aviação modernas, incluindo um programa de segurança do Estado. Foram envidados esforços para recrutar e formar mais inspetores com vista à supervisão do setor da aviação no Cazaquistão. A equipa executiva do CAC tem uma vasta experiência e o nível de conhecimentos do seu pessoal é, em geral, elevado. O sistema de supervisão do CAC baseia-se na verificação da conformidade em relação às regras aplicáveis no Cazaquistão, embora esteja assente numa abordagem relativamente rígida em função de uma lista de controlo.

- (47) As provas indicam que a execução global das tarefas cometidas ao CAC se processou em conformidade com as normas da OACI, que o CAC dispõe de um plano de auditoria e de supervisão da segurança das transportadoras aéreas certificadas no Cazaquistão, o qual é de facto implementado, e que procede a inspeções nas plataformas de estacionamento.
- (48) A título de amostra das transportadoras aéreas certificadas no Cazaquistão, a União efetuou visitas a duas transportadoras aéreas no quadro da sua missão de avaliação no local. Esta amostra incluía as duas maiores transportadoras aéreas, que ainda estavam incluídas no anexo A do Regulamento (CE) n.º 474/2006 aquando da visita. A visita teve por objetivo verificar o grau de conformidade com as normas de segurança internacionais. Além disso, de acordo com os critérios comuns estabelecidos no anexo do Regulamento (CE) n.º 2111/2005, a visita avaliou o empenho e a capacidade de cada uma destas transportadoras para corrigir as deficiências de segurança detetadas. A principal conclusão das visitas a essas transportadoras aéreas é que não há falta de vontade ou de capacidade para corrigir as deficiências de segurança detetadas.
- (49) Em 23 de novembro de 2016, o CAC apresentou à Comissão e ao Comité da Segurança Aérea as medidas adotadas no Cazaquistão a fim de melhorar a segurança da aviação. As principais medidas adotadas consistem na alteração da legislação nacional e dos regulamentos conexos em matéria de aviação civil, em melhorias relacionadas com a estrutura e o pessoal do CAC, no aumento do número de inspetores, na atualização do sistema de gestão da qualificação e formação dos inspetores, incluindo a formação inicial, contínua e no posto de trabalho. Além disso, o CAC explicou que desenvolveu procedimentos adicionais e listas de verificação, elaborou um programa de supervisão da segurança, prosseguiu atividades de supervisão da segurança e adotou um mecanismo para dar resposta às preocupações de segurança. As melhorias no sistema de supervisão da segurança estão patentes nas medidas de execução adotadas pelo CAC em 2015 e 2016.
- (50) Na sua apresentação, o CAC procedeu a uma síntese das medidas corretivas tomadas em resposta às constatações dos peritos durante a visita de avaliação da União no local. As medidas corretivas apresentadas incluem a atualização de vários procedimentos, bem como listas de verificação, com o intuito de melhorar as atividades de supervisão da segurança, a implementação de uma base de dados eletrónica a fim de facilitar o processo de supervisão, a introdução de um mecanismo voluntário de notificação de incidentes, a elaboração de um novo programa de formação para 2017 e atividades complementares de formação destinadas a formar mais inspetores com vista à inspeção de mercadorias perigosas nas plataformas de estacionamento.
- (51) Em 23 de novembro de 2016, a título de amostra, a transportadora aérea *Aircompany SCAT* fez uma apresentação à Comissão e ao Comité da Segurança Aérea sobre o seu desenvolvimento, incluindo a sua história, a rede, a frota, as perspetivas e os planos para o futuro. A *Aircompany SCAT* prestou também informações sobre a sua manutenção e a organização da formação, incluindo pormenores específicos sobre o seu sistema de gestão de segurança e as inspeções e auditorias efetuadas. A *Aircompany SCAT* referiu que se encontra registada no Programa Operacional de Auditoria de Segurança («IOSA») da Associação Internacional dos Transportes Aéreos («IATA») e que a organização de manutenção é titular de um certificado de aprovação da organização de manutenção emitido pela AESA.
- (52) Com base nas informações disponíveis, incluindo os resultados da visita de avaliação da União no local e as informações fornecidas na audição perante o Comité da Segurança Aérea de 23 de novembro de 2016, a Comissão considera que o CAC tem feito progressos constantes e contínuos. A Comissão reconhece também que o CAC se mostrou disposto a dialogar de forma contínua com a Comissão e que está plenamente ciente de que tem de prosseguir os seus esforços no sentido de melhorar o cumprimento das suas obrigações de supervisão e dar resposta às preocupações de segurança. Concluiu-se que o CAC tem capacidade para assumir as suas responsabilidades no domínio da supervisão das transportadoras aéreas certificadas no Cazaquistão. Durante a audição, o CAC comprometeu-se a estabelecer um diálogo permanente com a Comissão no domínio da segurança, nomeadamente através de reuniões suplementares, se e quando a Comissão o considerasse necessário.
- (53) Quanto à *Aircompany SCAT*, a transportadora aérea certificada no Cazaquistão que tinha sido convidada para participar na audição a título de amostra, a informação que forneceu em 23 de novembro de 2016 foi considerada satisfatória. Em particular, forneceu informações pormenorizadas sobre o seu sistema de gestão da segurança.

- (54) Com base nas constatações da visita da União ao Cazaquistão, que incluiu visitas ao CAC e a duas transportadoras aéreas, na apresentação feita pelo CAC e pela transportadora aérea *Aircompany SCAT*, há provas suficientes do cumprimento pelo CAC e pelas transportadoras aéreas certificadas no Cazaquistão das normas de segurança internacionais e das práticas recomendadas.
- (55) De acordo com os critérios comuns estabelecidos no anexo do Regulamento (CE) n.º 2111/2005, considera-se, por conseguinte, que a lista das transportadoras aéreas objeto de uma proibição de operar na União deve ser alterada para retirar do anexo A do Regulamento (CE) n.º 474/2006 todas as transportadoras aéreas certificadas na República do Cazaquistão.
- (56) Os Estados-Membros devem continuar a verificar se as transportadoras aéreas certificadas no Cazaquistão cumprem efetivamente as normas de segurança pertinentes, atribuindo a prioridade às inspeções nas plataformas de estacionamento, em conformidade com o Regulamento (UE) n.º 965/2012.
- (57) Caso surjam informações de segurança pertinentes, que indiquem riscos iminentes, decorrentes do incumprimento das normas de segurança internacionais, a Comissão poderá ver-se obrigada a tomar novas medidas, em conformidade com o Regulamento (CE) n.º 2111/2005.

#### **Transportadoras aéreas da República Quirguiz**

- (58) De 25 de janeiro a 5 de fevereiro de 2016 decorreu uma auditoria da OACI do Programa Universal de Auditoria da Supervisão da segurança do sistema de aviação civil quirguiz. Com base nos resultados da auditoria, a OACI identificou um grave problema de segurança no domínio do licenciamento e da formação do pessoal, no que respeita à emissão de licenças e qualificações de piloto na República Quirguiz. Em 30 de junho de 2016, a OACI anunciou que a República Quirguiz tinha implementado ações corretivas e que o grave problema de segurança relativo ao licenciamento do pessoal tinha sido resolvido. No entanto, os problemas de segurança graves relacionados com o processo de certificação para a emissão de certificados de operador aéreo, identificados pela OACI em 16 de julho de 2015, estão ainda por resolver.
- (59) Em 8 de julho de 2016, foram realizadas consultas entre a Comissão e os representantes da Agência da Aviação Civil da República Quirguiz. Nessas consultas, os representantes indicaram que a República Quirguiz pretendia cooperar com a Comissão e fornecer atualizações sobre os progressos técnicos obtidos a fim de cumprir as suas obrigações internacionais em matéria de segurança aérea.
- (60) Com base nas informações limitadas prestadas pela Agência da Aviação Civil da República Quirguiz, a Comissão considera que, embora o empenho demonstrado pela República Quirguiz em dialogar com a Comissão seja louvável, os progressos são insuficientes no que se refere à melhoria da aplicação das normas internacionais de segurança para dar cumprimento às obrigações de certificação e supervisão da Agência da Aviação Civil da República Quirguiz.
- (61) De acordo com os critérios comuns estabelecidos no anexo do Regulamento (CE) n.º 2111/2005, considera-se, por conseguinte, não haver atualmente fundamento para alterar a lista da União das transportadoras aéreas objeto de proibição de operação na União, relativamente às transportadoras aéreas da República Quirguiz.

#### **Transportadoras aéreas da Líbia**

- (62) Em 27 de julho de 2016 decorreram consultas técnicas entre a Comissão e a autoridade da aviação civil da Líbia («LYCAA») tendo por objeto, designadamente, a atual proibição de operação imposta a todas as transportadoras aéreas da Líbia ao abrigo do Regulamento (CE) n.º 2111/2005.
- (63) Durante as consultas, a LYCAA apresentou informações pormenorizadas sobre os seus planos de desenvolvimento no atinente às suas obrigações de certificação e supervisão em relação às transportadoras aéreas da Líbia. A LYCAA informou que, dentro dos limites de um contexto operacional complexo, está empenhada em respeitar as suas obrigações internacionais em matéria de segurança da aviação.
- (64) A Comissão congratula-se com os esforços da LYCAA e com o facto de esta demonstrar o seu empenho em colaborar com a Comissão, prestando informações atualizadas à Comissão sobre o estado das suas obrigações de certificação e supervisão.

- (65) Porém, a Comissão salienta que o difícil quadro operacional na Líbia, bem como as consequências do mesmo para a LYCAA no que se refere à sua capacidade para assumir as suas obrigações no domínio da supervisão, continuam a ser uma preocupação fundamental, uma vez que impedem a limitação dos riscos para a segurança da aviação que levaram à decisão de incluir todas as transportadoras aéreas certificadas na Líbia na lista da UE relativa ao nível de segurança aérea. Considera-se que, com base em todas as informações disponíveis, a Líbia não pode atualmente cumprir as suas obrigações internacionais de segurança da aviação.
- (66) De acordo com os critérios comuns estabelecidos no anexo do Regulamento (CE) n.º 2111/2005, considera-se, por conseguinte, não haver atualmente fundamento para alterar a lista das transportadoras aéreas objeto de uma proibição de operação na União relativamente às transportadoras aéreas da Líbia.

#### **Transportadoras aéreas de Moçambique**

- (67) No período anterior, a Comissão e a AESA continuaram a prestar assistência técnica às autoridades competentes de Moçambique. Em 10 de novembro de 2016, as autoridades da aviação civil de Moçambique, ou seja, o Instituto de Aviação Civil de Moçambique («IACM»), informou a Comissão de que empreendeu recentemente um número considerável de ações destinadas a melhorar os seus regulamentos, as infraestruturas e a organização, bem como a sua capacidade de supervisão no que se refere às normas de voo e aos aeródromos. Além disso, o IACM confirmou que foi recrutado pessoal e prestada formação contínua em todos os domínios técnicos.
- (68) Contudo, nesta fase, a capacidade do IACM para supervisionar as atividades da aviação civil em Moçambique ainda não está plenamente conforme com as normas de segurança internacionais. Por conseguinte, a insuficiência de provas não permite justificar uma decisão de ajustar a proibição de operação de todas as transportadoras aéreas certificadas em Moçambique.
- (69) Embora as melhorias não sejam suficientes para garantir um ajustamento da atual proibição, a situação é suficientemente prometedora para justificar uma nova visita de avaliação da União no local, nos próximos meses.
- (70) De acordo com a lista apresentada pelo IACM em 16 de novembro de 2016, foram certificadas duas novas transportadoras aéreas em Moçambique, a saber, a *Archipelago Charters Lda* (AOC MOZ-25), envolvida em operações comerciais com helicópteros e a *Solenta Aviation Mozambique SA* (AOC MOZ-23), uma empresa de aviação comercial. Com base na mesma lista, o IACM informou a Comissão de que o AOC da transportadora aérea SAM — *Solenta Aviation Mozambique SA* (AOC MOZ-10), envolvida na aviação de negócios, tinha sido revogado.
- (71) Em conformidade com os critérios comuns estabelecidos no anexo do Regulamento (CE) n.º 2111/2005, considera-se, por conseguinte, que a lista comunitária das transportadoras aéreas que são objeto de uma proibição de operação na União deve ser alterada de modo a incluir no anexo A do Regulamento (CE) n.º 474/2006 as transportadoras aéreas *Archipelago Charters Lda* e *Solenta Aviation Mozambique SA* e a suprimir do mesmo anexo a transportadora aérea SAM — *Solenta Aviation Mozambique SA*.

#### **Transportadoras aéreas da Federação da Rússia**

- (72) No período anterior, a Comissão, a AESA e as autoridades competentes dos Estados-Membros continuaram a acompanhar de perto o desempenho, do ponto de vista da segurança, das transportadoras aéreas certificadas na Federação da Rússia que operam na União, nomeadamente atribuindo prioridade às inspeções das plataforma de estacionamento de determinadas transportadoras russas em conformidade com o Regulamento (UE) n.º 965/2012.
- (73) Em 28 de outubro de 2016, a Comissão, assistida pela AESA, reuniu-se com representantes da Agência Federal Russa do Transporte Aéreo («FATA»). O objetivo desta reunião era analisar o desempenho, em termos de segurança, das transportadoras aéreas russas com base nos relatórios das inspeções SAFA na plataforma de estacionamento, no período compreendido entre 18 de outubro de 2015 e 17 de outubro de 2016, e identificar os casos que merecem especial atenção.
- (74) Durante a reunião, a Comissão analisou mais em pormenor as constatações SAFA em relação a seis transportadoras aéreas da Federação da Rússia. A FATA informou a Comissão de que tomou medidas executórias em relação a uma destas transportadoras aéreas, tendo imposto uma proibição de a mesma operar com destino à União.



- (75) Com base nas informações disponíveis, concluiu-se não ser necessária uma audição perante a Comissão e o Comité da Segurança Aérea das autoridades da aviação russas ou das transportadoras aéreas certificadas na Federação da Rússia.
- (76) De acordo com os critérios comuns estabelecidos no anexo do Regulamento (CE) n.º 2111/2005, considera-se, por conseguinte, não haver atualmente fundamentos para alterar a lista das transportadoras aéreas objeto de uma proibição de operação na União, nela incluindo transportadoras da Federação da Rússia.
- (77) Os Estados-Membros devem continuar a verificar o cumprimento efetivo das normas de segurança internacionais pelas transportadoras aéreas russas, atribuindo-lhes prioridade nas inspeções na plataforma de estacionamento, em conformidade com o Regulamento (UE) n.º 965/2012.
- (78) Se essas inspeções revelarem um risco de segurança iminente devido ao incumprimento das normas de segurança pertinentes, a Comissão poderá ver-se obrigada a tomar medidas contra as transportadoras aéreas da Federação da Rússia, em conformidade com o Regulamento (CE) n.º 2111/2005.

#### **Transportadoras aéreas da Tailândia**

- (79) Em 13 de setembro de 2016 realizou-se uma reunião técnica entre a Comissão, a AESA e a autoridade da aviação civil da Tailândia («CAAT»). No decurso desta reunião, a CAAT prestou informações atualizadas à Comissão sobre a aplicação do plano de medidas corretivas elaborado pela CAAT para dar resposta às constatações observadas e ao problema grave de segurança identificado pela OACI, após a auditoria da OACI de janeiro de 2015. A CAAT prestou informações sobre as melhorias introduzidas desde maio de 2016, relativas ao seu regime de financiamento, ao desenvolvimento da respetiva organização, incluindo o número de inspetores disponíveis, os gestores recentemente nomeados, a introdução de um sistema de gestão da informação, a melhoria do direito primário em matéria de aviação, a atualização das regras de funcionamento e dos manuais internos, a formação de inspetores e um novo arranque das atividades de supervisão de segurança na Tailândia.
- (80) A CAAT está atualmente a trabalhar na recertificação das transportadoras aéreas da Tailândia, de acordo com a abordagem estruturada em cinco fases. O arranque deste projeto teve lugar em 12 de setembro de 2016 e o mesmo deverá estar concluído em setembro de 2017 para as 25 transportadoras aéreas que operam a nível internacional. De acordo com a CAAT, os inspetores são em número suficiente e o apoio dos prestadores de assistência técnica está disponível para realizar o projeto. Mais importante ainda, a CAAT continua a não aceitar o pedido de novos certificados de operador aéreo de novas transportadoras aéreas e o aumento das atividades das transportadoras aéreas existentes encontra-se limitado. Tal contribui para gerir a carga de trabalho do projeto de certificação, impedindo a introdução de novos riscos de segurança.
- (81) Com base na informação apresentada durante a reunião, tornou-se claro que, embora a CAAT tinha indicado que se trata de uma prioridade, regista-se um atraso na supervisão e fiscalização corrente das atividades da aviação. As atividades de inspeção incidem principalmente sobre a aeronavegabilidade e não sobre as operações de voo. De acordo com a CAAT, a supervisão e fiscalização corrente das atividades de aviação deverá melhorar gradualmente à medida que forem recrutados e formados novos inspetores e quando o sistema automatizado de monitorização se encontrar plenamente implementado.
- (82) Em 14 de novembro de 2016, a CAAT forneceu informações adicionais sobre os progressos na implementação de medidas corretivas, bem como informações pormenorizadas sobre as atividades recentes de supervisão e vigilância. Tal demonstra que a CAAT procede a inspeções operacionais, que as respetivas constatações são divulgadas e que as transportadoras aéreas dispõem de um processo para reagir a essas constatações e adotar medidas corretivas, que, por sua vez, são aceites pela CAAT.
- (83) O Governo da Tailândia e a CAAT revelam um claro empenho em melhorar o sistema de supervisão da segurança na Tailândia, tendo a CAAT apresentado provas da realização de progressos relevantes nos últimos seis meses. Acresce que as informações de segurança disponíveis relativas às transportadoras aéreas certificadas na Tailândia não justificam a decisão de impor uma proibição ou restrições operacionais. A fim de acompanhar de perto a situação e em conformidade com o artigo 3.º, n.º 2, do Regulamento (CE) n.º 473/2006, devem ser prosseguidas as consultas com as autoridades da Tailândia.

- (84) De acordo com os critérios comuns estabelecidos no anexo do Regulamento (CE) n.º 2111/2005, considera-se, por conseguinte, não haver atualmente fundamentos para alterar a lista das transportadoras aéreas objeto de uma proibição de operação na União no que diz respeito à Tailândia.
- (85) Os Estados-Membros devem continuar a verificar o cumprimento efetivo das normas de segurança pertinentes, atribuindo prioridade nas inspeções a efetuar na plataforma de estacionamento às transportadoras aéreas certificadas na Tailândia, em conformidade com o Regulamento (UE) n.º 965/2012.
- (86) Caso surjam informações de segurança pertinentes, que indiquem riscos iminentes, decorrentes do incumprimento das normas de segurança internacionais, a Comissão poderá ver-se obrigada a tomar novas medidas, em conformidade com o Regulamento (CE) n.º 2111/2005.
- (87) O Regulamento (CE) n.º 474/2006 deverá, por conseguinte, ser alterado em conformidade,
- (88) As medidas previstas no presente regulamento estão em conformidade com o parecer do Comité da Segurança Aérea,

ADOTOU O PRESENTE REGULAMENTO:

*Artigo 1.º*

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

- 1) O anexo A é substituído pelo texto do anexo I do presente regulamento;
- 2) O anexo B é substituído pelo texto do anexo II 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 diretamente aplicável em todos os Estados-Membros.

Feito em Bruxelas, em 8 de dezembro de 2016.

*Pela Comissão*  
*Em nome do Presidente,*  
Violeta BULC  
*Membro da Comissão*

## ANEXO I

## «ANEXO A

**LISTA DAS TRANSPORTADORAS AÉREAS QUE ESTÃO PROIBIDAS DE OPERAR NA UNIÃO, COM EXCEÇÕES <sup>(1)</sup>**

Nome da entidade jurídica da transportadora aérea, conforme consta do COA (e sua designação comercial, se for diferente)	Número do certificado de operador aéreo (COA) ou número da licença de exploração	Número OACI que designa a companhia aérea	Estado do operador
(1)	(2)	(3)	(4)
BLUE WING AIRLINES	SRBWA-01/2002	BWI	Suriname
IRAN ASEMAN AIRLINES	FS-102	IRC	República Islâmica do Irão
IRAQI AIRWAYS	001	IAW	Iraque
<b>Todas as transportadoras aéreas certificadas pelas autoridades do Afeganistão responsáveis pela supervisão regulamentar, designadamente:</b>			<b>República Islâmica do Afeganistão</b>
AFGHAN JET INTERNATIONAL AIRLINES	COA 008	AJA	República Islâmica do Afeganistão
ARIANA AFGHAN AIRLINES	COA 009	AFG	República Islâmica do Afeganistão
EAST HORIZON AIRLINES	COA 1013	EHN	República Islâmica do Afeganistão
KAM AIR	COA 001	KMF	República Islâmica do Afeganistão
SAFI AIRWAYS	COA 181	SFW	República Islâmica do Afeganistão
<b>Todas as transportadoras aéreas certificadas pelas autoridades de Angola responsáveis pela supervisão regulamentar, à exceção da TAAG Angola Airlines, que figura no anexo B, designadamente:</b>			<b>República de Angola</b>
AEROJET	AO 008-01/11	TEJ	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

<sup>(1)</sup> As transportadoras aéreas constantes da lista do anexo A podem ser autorizadas a exercer direitos de tráfego se utilizarem aeronaves fretadas com tripulação a uma transportadora aérea que não seja objeto de uma proibição de operação, desde que sejam respeitadas as normas de segurança pertinentes.

(1)	(2)	(3)	(4)
AIR26	AO 003-01/11-DCD	DCD	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
HELLANG	010	Desconhecido	República de Angola
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, designadamente:</b>			<b>República do Benim</b>
AIR TAXI BENIN	BEN 004 ATB-5	Desconhecido	República do Benim
<b>Todas as transportadoras aéreas certificadas pelas autoridades da República do Congo responsáveis pela supervisão regulamentar, designadamente:</b>			<b>República do Congo</b>
AERO SERVICE	RAC06-002	RSR	República do Congo
CANADIAN AIRWAYS CONGO	RAC06-012	Desconhecido	República do Congo
EMERAUDE	RAC06-008	Desconhecido	República do Congo
EQUAFLIGHT SERVICES	RAC 06-003	EKA	República do Congo
EQUAJET	RAC06-007	EKJ	República do Congo
EQUATORIAL CONGO AIRLINES S.A.	RAC 06-014	Desconhecido	República do Congo
MISTRAL AVIATION	RAC06-011	Desconhecido	República do Congo
TRANS AIR CONGO	RAC 06-001	TSG	República do Congo

(1)	(2)	(3)	(4)
<b>Todas as transportadoras aéreas certificadas pelas autoridades da República Democrática do Congo (RDC) responsáveis pela supervisão regulamentar, designadamente:</b>			<b>República Democrática do Congo (RDC)</b>
AIR FAST CONGO	409/CAB/MIN/ /TVC/0112/2011	Desconhecido	República Democrática do Congo (RDC)
AIR KASAI	409/CAB/MIN/ /TVC/0053/2012	Desconhecido	República Democrática do Congo (RDC)
AIR KATANGA	409/CAB/MIN/ /TVC/0056/2012	Desconhecido	República Democrática do Congo (RDC)
AIR TROPIQUES	409/CAB/MIN/ /TVC/00625/2011	Desconhecido	República Democrática do Congo (RDC)
BLUE AIRLINES	106/CAB/MIN/TVC/ /2012	BUL	República Democrática do Congo (RDC)
BLUE SKY	409/CAB/MIN/ /TVC/0028/2012	Desconhecido	República Democrática do Congo (RDC)
BUSY BEE CONGO	409/CAB/MIN/ /TVC/0064/2010	Desconhecido	República Democrática do Congo (RDC)
COMPAGNIE AFRICAINE D'AVIATION (CAA)	409/CAB/MIN/ /TVC/0050/2012	Desconhecido	República Democrática do Congo (RDC)
CONGO AIRWAYS	019/CAB/MIN/TVC/ /2015	Desconhecido	República Democrática do Congo (RDC)
DAKOTA SPRL	409/CAB/MIN/ /TVC/071/2011	Desconhecido	República Democrática do Congo (RDC)
DOREN AIR CONGO	102/CAB/MIN/TVC/ /2012	Desconhecido	República Democrática do Congo (RDC)
GOMAIR	409/CAB/MIN/ /TVC/011/2010	Desconhecido	República Democrática do Congo (RDC)
KIN AVIA	409/CAB/MIN/ /TVC/0059/2010	Desconhecido	República Democrática do Congo (RDC)
KORONGO AIRLINES	409/CAB/MIN/ /TVC/001/2011	KGO	República Democrática do Congo (RDC)
MALU AVIATION	098/CAB/MIN/TVC/ /2012	Desconhecido	República Democrática do Congo (RDC)
MANGO AIRLINES	409/CAB/MIN/ /TVC/009/2011	Desconhecido	República Democrática do Congo (RDC)

(1)	(2)	(3)	(4)
SERVE AIR	004/CAB/MIN/TVC/ /2015	Desconhecido	República Democrática do Congo (RDC)
SERVICES AIR	103/CAB/MIN/TVC/ /2012	Desconhecido	República Democrática do Congo (RDC)
SWALA AVIATION	409/CAB/MIN/ /TVC/0084/2010	Desconhecido	República Democrática do Congo (RDC)
TRANSAIR CARGO SERVICES	409/CAB/MIN/ /TVC/073/2011	Desconhecido	República Democrática do Congo (RDC)
WILL AIRLIFT	409/CAB/MIN/ /TVC/0247/2011	Desconhecido	República Democrática do Congo (RDC)
<b>Todas as transportadoras aéreas certificadas pelas autoridades de Jibuti responsáveis pela supervisão regulamentar, designadamente:</b>			<b>Jibuti</b>
DAALLO AIRLINES	Desconhecido	DAO	Jibuti
<b>Todas as transportadoras aéreas certificadas pelas autoridades da Guiné Equatorial responsáveis pela supervisão regulamentar, designadamente:</b>			<b>Guiné Equatorial</b>
CEIBA INTERCONTINENTAL	2011/0001/MTTCT/ /DGAC/SOPS	CEL	Guiné Equatorial
CRONOS AIRLINES	2011/0004/MTTCT/ /DGAC/SOPS	Desconhecido	Guiné Equatorial
PUNTO AZUL	2012/0006/MTTCT/ /DGAC/SOPS	Desconhecido	Guiné Equatorial
TANGO AIRWAYS	Desconhecido	Desconhecido	Guiné Equatorial
<b>Todas as transportadoras aéreas certificadas pelas autoridades da Eritreia responsáveis pela supervisão regulamentar, designadamente:</b>			<b>Eritreia</b>
ERITREAN AIRLINES	AOC N.º 004	ERT	Eritreia
NASAIR ERITREA	AOC N.º 005	NAS	Eritreia
<b>Todas as transportadoras aéreas certificadas pelas autoridades da República Gabonesa responsáveis pela supervisão regulamentar, à exceção da Afrijet e da SN2AG, que figuram no anexo B, designadamente:</b>			<b>República Gabonesa</b>
AFRIC AVIATION	010/MTAC/ANAC-G/ /DSA	EKG	República Gabonesa

(1)	(2)	(3)	(4)
ALLEGIANCE AIR TOURIST	007/MTAC/ANAC-G/ /DSA	LGE	República Gabonesa
NATIONALE REGIONALE TRANSPORT (N.R.T)	008/MTAC/ANAC-G/ /DSA	NRG	República Gabonesa
SKY GABON	009/MTAC/ANAC-G/ /DSA	SKG	República Gabonesa
SOLENTA AVIATION GABON	006/MTAC/ANAC-G/ /DSA	SVG	República Gabonesa
TROPICAL AIR-GABON	011/MTAC/ANAC-G/ /DSA	Desconhecido	República Gabonesa
<b>Todas as transportadoras aéreas certificadas pelas autoridades da Indonésia responsáveis pela supervisão regulamentar, com exceção da Garuda Indonesia, da Airfast Indonésia, da Ekspres Transportasi Antarbenua, Indonesia Air Asia, Citilink, Lion Air e Batik Air, designadamente:</b>			<b>República da Indonésia</b>
AIR BORN INDONESIA	135-055	Desconhecido	República da Indonésia
AIR PACIFIC UTAMA	135-020	Desconhecido	República da Indonésia
ALDA TRANS PAPUA	135-056	Desconhecido	República da Indonésia
ALFA TRANS DIRGANTARA	135-012	Desconhecido	República da Indonésia
AMA	135-054	Desconhecido	República da Indonésia
ANGKASA SUPER SERVICE	135-050	LBZ	República da Indonésia
ASI PUDJIASTUTI	135-028	SQS	República da Indonésia
AVIASTAR MANDIRI	135-029	VIT	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
EASTINDO	135-038	ESD	República da Indonésia
ELANG LINTAS INDONESIA	135-052	Desconhecido	República da Indonésia
ELANG NUSANTARA AIR	135-053	Desconhecido	República da Indonésia
ENGGANG AIR SERVICE	135-045	Desconhecido	República da Indonésia

(1)	(2)	(3)	(4)
ERSA EASTERN AVIATION	135-047	Desconhecido	República da Indonésia
GATARI AIR SERVICE	135-018	GHS	República da Indonésia
HEVILIFT AVIATION	135-042	Desconhecido	República da Indonésia
INDONESIA AIR ASIA EXTRA	121-054	Desconhecido	República da Indonésia
INDONESIA AIR TRANSPORT	121-034	IDA	República da Indonésia
INDO STAR AVIATION	135-057	Desconhecido	República da Indonésia
INTAN ANGKASA AIR SERVICE	135-019	Desconhecido	República da Indonésia
JAYAWIJAYA DIRGANTARA	121-044	JWD	República da Indonésia
JOHNLIN AIR TRANSPORT	135-043	JLB	República da Indonésia
KAL STAR AVIATION	121-037	KLS	República da Indonésia
KARTIKA AIRLINES	121-003	KAE	República da Indonésia
KOMALA INDONESIA	135-051	Desconhecido	República da Indonésia
KURA-KURA AVIATION	135-016	KUR	República da Indonésia
MARTA BUANA ABADI	135-049	Desconhecido	República da Indonésia
MATTHEW AIR NUSANTARA	135-048	Desconhecido	República da Indonésia
MIMIKA AIR	135-007	Desconhecido	República da Indonésia
MY INDO AIRLINES	121-042	Desconhecido	República da Indonésia
NAM AIR	121-058	Desconhecido	República da Indonésia
NATIONAL UTILITY HELICOPTER	135-011	Desconhecido	República da Indonésia
NUSANTARA AIR CHARTER	121-022	SJK	República da Indonésia
PEGASUS AIR SERVICES	135-036	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
SAYAP GARUDA INDAH	135-004	Desconhecido	República da Indonésia
SMAC	135-015	SMC	República da Indonésia



(1)	(2)	(3)	(4)
SPIRIT AVIATION SENTOSA	135-058	Desconhecido	República da Indonésia
SRIWIJAYA AIR	121-035	SJY	República da Indonésia
SURYA AIR	135-046	Desconhecido	República da Indonésia
TRANSNUSA AVIATION MANDIRI	121-048	TNU	República da Indonésia
TRANSWISATA PRIMA AVIATION	135-021	TWT	República da Indonésia
TRAVEL EXPRESS AVIATION SERVICE	121-038	XAR	República da Indonésia
TRAVIRA UTAMA	135-009	TVV	República da Indonésia
TRI MG-INTRA ASIA AIRLINES	121-018	TMG	República da Indonésia
TRI MG-INTRA ASIA AIRLINES	135-037	Desconhecido	República da Indonésia
TRIGANA AIR SERVICE	121-006	TGN	República da Indonésia
UNINDO	135-040	Desconhecido	República da Indonésia
WESTSTAR AVIATION INDONESIA	135-059	Desconhecido	República da Indonésia
WING ABADI AIRLINES	121-012	WON	República da Indonésia
<b>Todas as transportadoras aéreas certificadas pelas autoridades da República Quirguiz responsáveis pela supervisão regulamentar, designadamente:</b>			<b>República Quirguiz</b>
AIR BISHKEK (ex-EASTOK AVIA)	15	EAA	República Quirguiz
AIR MANAS	17	MBB	República Quirguiz
AVIA TRAFFIC COMPANY	23	AVJ	República Quirguiz
CENTRAL ASIAN AVIATION SERVICES (CAAS)	13	CBK	República Quirguiz
HELI SKY	47	HAC	República Quirguiz
AIR KYRGYZSTAN	03	LYN	República Quirguiz
MANAS AIRWAYS	42	BAM	República Quirguiz
S GROUP INTERNATIONAL (ex-S GROUP AVIATION)	45	IND	República Quirguiz
SKY BISHKEK	43	BIS	República Quirguiz

(1)	(2)	(3)	(4)
SKY KG AIRLINES	41	KGK	República Quirguiz
SKY WAY AIR	39	SAB	República Quirguiz
TEZ JET	46	TEZ	República Quirguiz
VALOR AIR	07	VAC	República Quirguiz
<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 Líbia responsáveis pela supervisão regulamentar, designadamente:</b>			<b>Líbia</b>
AFRIQYAH AIRWAYS	007/01	AAW	Líbia
AIR LIBYA	004/01	TLR	Líbia
BURAQ AIR	002/01	BRQ	Líbia
GHADAMES AIR TRANSPORT	012/05	GHT	Líbia
GLOBAL AVIATION AND SERVICES	008/05	GAK	Líbia
LIBYAN AIRLINES	001/01	LAA	Líbia
PETRO AIR	025/08	PEO	Líbia
<b>Todas as transportadoras aéreas certificadas pelas autoridades da República de Moçambique responsáveis pela supervisão regulamentar, designadamente:</b>			<b>República de Moçambique</b>
ARCHIPELAGO CHARTERS LDA	MOZ-25	Desconhecido	República de Moçambique
AMBASSADOR LDA	MOZ-21	Desconhecido	República de Moçambique
CFM — TRABALHOS E TRANSPORTES AÉREOS LDA	MOZ-07	TTA	República de Moçambique
CHC HELICÓPTEROS LDA	MOZ-22	Desconhecido	República de Moçambique
COA — COASTAL AVIATION	MOZ-15	Desconhecido	República de Moçambique
CPY — CROSPRAYERS	MOZ-06	Desconhecido	República de Moçambique
CRA — CR AVIATION LDA	MOZ-14	Desconhecido	República de Moçambique

(1)	(2)	(3)	(4)
ETA — EMPRESA DE TRANSPORTES AÉREOS LDA	MOZ-04	Desconhecido	República de Moçambique
EVERETT AVIATION LDA	MOZ-18	Desconhecido	República de Moçambique
HCP — HELICÓPTEROS CAPITAL LDA	MOZ-11	Desconhecido	República de Moçambique
INAER AVIATION MOZAMBIQUE LDA	MOZ-19	Desconhecido	República de Moçambique
INTER AIRWAYS LDA	MOZ-24	Desconhecido	República de Moçambique
LAM — LINHAS AÉREAS DE MOÇAMBIQUE S.A.	MOZ-01	LAM	República de Moçambique
MAKOND, LDA	MOZ-20	Desconhecido	República de Moçambique
MEX — MOÇAMBIQUE EXPRESSO, SARL MEX	MOZ-02	MXE	República de Moçambique
OHI — OMNI HELICÓPTEROS INTERNATIONAL LDA	MOZ-17	Desconhecido	República de Moçambique
SAF — SAFARI AIR LDA	MOZ-12	Desconhecido	República de Moçambique
SOLENTA AVIATION MOZAMBIQUE SA	MOZ-23	Desconhecido	República de Moçambique
<b>Todas as transportadoras aéreas certificadas pelas autoridades do Nepal responsáveis pela supervisão regulamentar, designadamente:</b>			<b>República do Nepal</b>
AIR DYNASTY HELI. S.	035/2001	Desconhecido	República do Nepal
AIR KASTHAMANDAP	051/2009	Desconhecido	República do Nepal
BUDDHA AIR	014/1996	BHA	República do Nepal
FISHTAIL AIR	017/2001	Desconhecido	República do Nepal
GOMA AIR	064/2010	Desconhecido	República do Nepal
HIMALAYA AIRLINES	084/2015	Desconhecido	República do Nepal
MAKALU AIR	057A/2009	Desconhecido	República do Nepal
MANANG AIR PVT LTD	082/2014	Desconhecido	República do Nepal
MOUNTAIN HELICOPTERS	055/2009	Desconhecido	República do Nepal
MUKTINATH AIRLINES	081/2013	Desconhecido	República do Nepal

(1)	(2)	(3)	(4)
NEPAL AIRLINES CORPORATION	003/2000	RNA	República do Nepal
SAURYA AIRLINES	083/2014	Desconhecido	República do Nepal
SHREE AIRLINES	030/2002	SHA	República do Nepal
SIMRIK AIR	034/2000	Desconhecido	República do Nepal
SIMRIK AIRLINES	052/2009	RMK	República do Nepal
SITA AIR	033/2000	Desconhecido	República do Nepal
TARA AIR	053/2009	Desconhecido	República do Nepal
YETI AIRLINES DOMESTIC	037/2004	NYT	República do Nepal
<b>Todas as transportadoras aéreas certificadas pelas autoridades de São Tomé e Príncipe responsáveis pela supervisão regulamentar, designadamente:</b>			<b>São Tomé e Príncipe</b>
AFRICA'S CONNECTION	10/AOC/2008	ACH	São Tomé e Príncipe
STP AIRWAYS	03/AOC/2006	STP	São Tomé e Príncipe
<b>Todas as transportadoras aéreas certificadas pelas autoridades da Serra Leoa responsáveis pela supervisão regulamentar, designadamente:</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
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, designadamente:</b>			<b>República do Sudão</b>
ALFA AIRLINES SD	54	AAJ	República do Sudão
BADR AIRLINES	35	BDR	República do Sudão

(1)	(2)	(3)	(4)
<i>BLUE BIRD AVIATION</i>	11	BLB	República do Sudão
<i>ELDINDER AVIATION</i>	8	DND	República do Sudão
<i>GREEN FLAG AVIATION</i>	17	Desconhecido	República do Sudão
<i>HELEJETIC AIR</i>	57	HJT	República do Sudão
<i>KATA AIR TRANSPORT</i>	9	KTV	República do Sudão
<i>KUSH AVIATION CO.</i>	60	KUH	República do Sudão
<i>NOVA AIRWAYS</i>	46	NOV	República do Sudão
<i>SUDAN AIRWAYS CO.</i>	1	SUD	República do Sudão
<i>SUN AIR</i>	51	SNR	República do Sudão
<i>TARCO AIR</i>	56	TRQ	República do Sudão»

## ANEXO II

## «ANEXO B

LISTA DAS TRANSPORTADORAS AÉREAS QUE SÃO OBJETO DE RESTRIÇÕES OPERACIONAIS NA UNIÃO <sup>(1)</sup>

Nome da entidade jurídica da transportadora aérea, conforme consta do COA (e sua designação comercial, se for diferente)	Número do certificado de operador aéreo (COA)	Número OACI que designa a companhia aérea	Estado do operador	Tipo de aeronave objeto de restrições	Matrícula(s) e, quando disponível(is), número(s) de série da construção das aeronaves objeto de restrições	Estado de registo
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)
TAAG -ANGOLA AIRLINES	001	DTA	República de Angola	Toda a frota, à exceção de: aeronaves Boeing B737-700, Boeing B777-200, Boeing B777-300 e Boeing B777-300ER.	Toda a frota, à exceção de: aeronaves da frota de Boeing B737-700, conforme referido no COA; aeronaves da frota de Boeing B777-200, conforme referido no COA; aeronaves da frota de Boeing B777-300, conforme referido no COA, e aeronaves da frota de B777-300ER, conforme referido no COA.	República de Angola
AIR SERVICE COMORES	06-819/TA-15/DGACM	KMD	Comores	Toda a frota, à exceção de: LET 410 UVP.	Toda a frota, à exceção de: D6-CAM (851336).	Comores
AFRIJET BUSINESS SERVICE <sup>(1)</sup>	002/MTAC/ /ANAC-G/ /DSA	ABS	República Gabonesa	Toda a frota, à exceção de: 2 aeronaves Falcon 50, 2 aeronaves Falcon 900.	Toda a frota, à exceção de: TR-LGV; TR-LGY; TR-AFJ; TR-AFR.	República Gabonesa
NOUVELLE AIR AFFAIRES GABON (SN2AG)	003/MTAC/ /ANAC-G/ /DSA	NVS	República Gabonesa	Toda a frota, à exceção de: 1 aeronave Challenger CL-601, 1 aeronave HS-125-800.	Toda a frota, à exceção de: TR-AAG e ZS-AFG.	República Gabonesa; República da África do Sul

<sup>(1)</sup> As transportadoras aéreas constantes do anexo B podem ser autorizadas a exercer direitos de tráfego se utilizarem aeronaves fretadas com tripulação a uma transportadora aérea que não seja objeto de uma proibição de operação, desde que sejam cumpridas as normas de segurança pertinentes.

(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)
IRAN AIR	FS100	IRA	República Islâmica do Irão	Todas as aeronaves Fokker F100 e Boeing B747	Aeronaves Fokker F100, conforme referido no COA; aeronaves Boeing B747, conforme referido no COA	República Islâmica do Irão
AIR KORYO	GAC-AOC/ /KOR-01	KOR	República Popular Democrática da Coreia	Toda a frota, à exceção de: 2 aeronaves de tipo TU-204.	Toda a frota, à exceção de: P-632 e P-633.	República Popular Democrática da Coreia

(1) A Afrijet apenas está autorizada a utilizar as aeronaves especificamente mencionadas para o seu nível atual de operações na União.»