

REGULAMENTO DE EXECUÇÃO (UE) N.º 1264/2013 DA COMISSÃO**de 3 de dezembro de 2013****que altera o Regulamento (CE) n.º 474/2006 que estabelece a lista comunitária das transportadoras aéreas que são objeto 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 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 ⁽¹⁾, nomeadamente o artigo 4.º ⁽²⁾,

Considerando o seguinte:

- (1) O Regulamento (CE) n.º 474/2006 ⁽³⁾ da Comissão estabeleceu 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.
- (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 atualização da lista comunitária. Alguns países terceiros também comunicaram informações pertinentes. Com base nessas informações, a lista comunitária deve ser atualizada.
- (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 da UE.
- (4) A Comissão concedeu às transportadoras aéreas em causa a possibilidade de consultarem os documentos facultados pelos Estados-Membros, de apresentarem por escrito as suas observações e de fazerem uma exposição oral à Comissão e ao Comité instituído pelo Regulamento (CEE) n.º 3922/1991 do Conselho (a seguir designado por «Comité da Segurança Aérea») ⁽⁴⁾.

(5) O Comité da Segurança Aérea recebeu informações atualizadas da Comissão sobre as consultas conjuntas atualmente mantidas com as autoridades competentes e as transportadoras aéreas do Cazaquistão, Filipinas, Indonésia, Irão, Líbano, Madagascar, Moçambique, Nepal, Quirguistão, República da Guiné, República Islâmica da Mauritânia e Zâmbia ao abrigo do Regulamento (CE) n.º 2111/2005 e do seu Regulamento de Execução (CE) n.º 473/2006. O Comité da Segurança Aérea foi igualmente informado pela Comissão sobre a situação na Albânia, Iémen, Índia e Zimbabué. A Comissão comunicou também ao Comité da Segurança Aérea dados atualizados sobre as consultas técnicas da Federação da Rússia e relativos às medidas de acompanhamento da situação na Líbia.

(6) O Comité da Segurança Aérea ouviu as exposições da AESA sobre as conclusões dos relatórios das auditorias realizadas pela Organização da Aviação Civil Internacional (a seguir designada por «ICAO»), no âmbito do seu Programa Universal de Auditoria da Supervisão da Segurança (USOAP). 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 ICAO detetou problemas de segurança graves ou relativamente aos quais a AESA concluiu que o sistema de supervisão da segurança apresentava deficiências graves. Além das consultas efetuadas pela Comissão em conformidade com o Regulamento (CE) n.º 2111/2005, esta medida permite recolher informações adicionais sobre o desempenho de segurança das transportadoras aéreas licenciadas nesses Estados.

(7) O Comité da Segurança Aérea ouviu as exposições da AESA sobre os resultados das inspeções efetuadas na plataforma de estacionamento, no âmbito do programa de avaliação da segurança das aeronaves estrangeiras (SA-FA), em conformidade com o Regulamento (UE) n.º 965/2012 da Comissão ⁽⁵⁾.

(8) A AESA fez também exposições ao Comité da Segurança Aérea sobre os projetos de assistência técnica desenvolvidos nos Estados abrangidos por medidas ou atividades de acompanhamento previstas no Regulamento (CE) n.º 2111/2005. O comité foi informado dos planos da AESA e dos pedidos de assistência técnica e de cooperação adicionais para reforçar a capacidade administrativa e técnica das autoridades de aviação civil e ajudar a solucionar eventuais problemas de incumprimento das normas internacionais aplicáveis. Os Estados-Membros foram também convidados a dar resposta a estes pedidos, no

⁽¹⁾ JO L 344 de 27.12.2005, p. 15.

⁽²⁾ JO L 143 de 30.4.2004, p. 76.

⁽³⁾ 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).

⁽⁴⁾ 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 (JO L 373 de 31.12.1991, p. 4).

⁽⁵⁾ 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).

plano bilateral, em coordenação com a Comissão e a AESA. Neste contexto, a Comissão salientou o interesse de prestar informações à comunidade aeronáutica internacional, particularmente através da base de dados SCAN da ICAO, sobre a assistência técnica dispensada pela União e pelos seus Estados-Membros com vista a reforçar a segurança da aviação a nível mundial.

- (9) O Comité da Segurança Aérea ouviu também uma apresentação do Eurocontrol sobre a situação e a evolução do sistema de alarme na base do programa SAFA da UE, tendo, nomeadamente, chamado a atenção para os dados estatísticos sobre mensagens de alerta relacionadas com as transportadoras proibidas e para os melhoramentos possíveis do sistema.

Transportadoras aéreas da União Europeia

- (10) Após a análise, pela AESA, das informações recolhidas durante as inspeções SAFA na plataforma de estacionamento às aeronaves de transportadoras aéreas da União ou no decurso de inspeções de normalização efetuadas pela própria AESA, bem como durante as inspeções e auditorias específicas levadas a cabo pelas autoridades de aviação nacionais, vários Estados-Membros adotaram certas medidas executórias, que comunicaram à Comissão e ao Comité da Segurança Aérea. A Roménia comunicou a revogação do certificado de operador aéreo (COA) da transportadora Jetran Air e a Espanha o termo da validade do COA da IMD Airways e o processo de revogação em curso.
- (11) Caso eventuais informações de segurança relevantes apontem para riscos de segurança iminentes decorrentes da não-conformidade de transportadoras aéreas da União com as normas de segurança adequadas, os Estados-Membros reiteraram a sua disponibilidade para tomar as medidas necessárias.

Transportadoras aéreas da República da Guiné

- (12) Conforme acordado na reunião realizada em Bruxelas, em janeiro de 2013, as autoridades competentes da República da Guiné (DNAC) comunicaram informações regulares sobre a implementação do plano de medidas corretivas em curso, aprovado pela ICAO em dezembro de 2012, e sobre todas as atividades relacionadas com o mesmo.
- (13) O último relatório intercalar, recebido em 15 de outubro de 2013, especifica as atividades e progressos mais recentes na implementação do referido plano. A tradução da regulamentação sobre aviação civil da República da Guiné para francês (inicialmente inspirada na regulamentação em vigor nos países anglófonos vizinhos e, em grande medida, já adotada) ficou concluída no início de agosto de 2013. A lei da aviação civil revista foi transmitida ao Parlamento, para adoção, em 21 de agosto de 2013. Foi adotado o sistema de formação de inspetores proposto pela organização de supervisão da segurança da aviação do grupo do acordo de Banjul (BAGASOO). A designação e comunicação à ICAO do ponto de contacto da Guiné para as mercadorias perigosas teve lugar em 3 de setembro de 2013.
- (14) A DNAC apresentou o seu plano de medidas corretivas revisto e atualizado à ICAO em 30 de agosto de 2013.

Todas as medidas corretivas planeadas para 2012 e para o primeiro semestre de 2013 foram implementadas e as medidas previstas para o 3.º e 4.º trimestres de 2013 estão em curso. Essas medidas estão pendentes de validação pela ICAO.

- (15) Todos os certificados de operador aéreo (COA) anteriormente existentes foram suspensos em finais de março de 2013; está em curso a certificação completa em conformidade com as regras de ICAO (5 etapas) de uma transportadora aérea nacional (PROBIZ Guiné, que opera uma aeronave Beechcraft King Air 90), com a assistência e o apoio de uma missão específica CAFAC/BAGASOO e, simultaneamente, os inspetores da DNAC recebem formação no posto de trabalho sobre todo o processo. A PROBIZ não realiza operações com destino à União.
- (16) A DNAC solicitou a realização de uma ICVM, que a ICAO planeia para maio de 2014, de modo a validar os progressos registados na implementação do plano de medidas corretivas.
- (17) Caso se disponha de informações de segurança pertinentes que apontem para a existência de riscos iminentes para a segurança, decorrentes da falta de conformidade com as normas internacionais no domínio da segurança, a Comissão será obrigada a tomar medidas ao abrigo do Regulamento (CE) n.º 2111/2005.

Transportadoras aéreas da Índia

- (18) A Comissão referiu o empenhamento contínuo das autoridades indianas no que respeita à supervisão das suas transportadoras aéreas. Por ofícios de outubro de 2007 e janeiro de 2010, a Comissão solicitou à Direção-Geral da Aviação Civil (DGCA) da Índia informações sobre algumas transportadoras aéreas pelas quais a DGCA tem responsabilidade regulamentar, tendo ficado satisfeita com as respostas recebidas.
- (19) Em termos de atualização sobre os acontecimentos mais recentes, em dezembro de 2012, a ICAO realizou uma Missão Coordenada de Validação (ICVM), que constatou a existência de dois graves problemas de segurança: o primeiro relacionado com o processo de certificação para emissão do certificado de operador aéreo (COA) e o segundo com a aprovação de alterações e de reparações em aeronaves matriculadas na Índia, mas com certificados de tipo estrangeiros. Por ofício de 30 de abril de 2013, a Comissão voltou a contactar as autoridades indianas com vista a obter informações mais pormenorizadas sobre os graves problemas de segurança detetados e suscitar outras questões relacionadas com a monitorização de rotina, pela AESA, dos dados respeitantes às atividades de supervisão da segurança levadas a cabo no território indiano. No seu ofício de 10 de maio de 2013, a DGCA comunicou informações pormenorizadas sobre as medidas corretivas adotadas para resolver os graves problemas de segurança detetados. Em agosto de 2013, a ICAO realizou uma segunda ICVM na Índia, a fim de verificar a boa execução das medidas corretivas acordadas com a ICAO. Na sequência dessa ICVM, a ICAO retirou as constatações relacionadas com os graves problemas de segurança. O relatório completo da ICVM ainda não se encontra disponível.

- (20) Outro facto marcante foi a visita de avaliação da segurança da aviação internacional (IASA) realizada pela *Federal Aviation Administration* (FAA) dos Estados Unidos em agosto de 2013. Dada a situação atualmente verificada a nível de cumprimento das regras, o Estado indiano conserva a classificação da FAA correspondente à categoria 1. Caso a situação venha a deteriorar-se no futuro, a Comissão será obrigada a ponderar a possibilidade de dar início a consultas formais das autoridades indianas em conformidade com o artigo 3.º, n.º 2, do Regulamento (CE) n.º 473/2006.
- (21) Os Estados-Membros continuarão a verificar o cumprimento efetivo das normas de segurança pertinentes atribuindo a prioridade nas inspeções na plataforma de estacionamento aos operadores indianos, em conformidade com o Regulamento (UE) n.º 965/2012.

Transportadoras aéreas da Indonésia

- (22) Prosseguem as consultas das autoridades competentes da Indonésia (DGCA) para acompanhar os progressos registados no plano da supervisão da segurança das transportadoras aéreas certificadas naquele país, em conformidade com as normas de segurança internacionais.
- (23) Por ofício de 2 de agosto de 2013, a companhia aérea PT Citilink Indonesia requereu à Comissão a sua retirada do anexo A. Na sua correspondência, a transportadora juntava extensa documentação sobre a conclusão do processo de recertificação em cinco etapas.
- (24) Em 5 de novembro de 2013, realizou-se em Bruxelas uma reunião de caráter técnico entre a Citilink Indonesia, a Comissão, a AESA e os Estados-Membros para analisar a extensa documentação apresentada pela transportadora aérea. A DGCA foi também convidada a participar na reunião, mas decidiu que a sua presença não era indispensável nesta fase. Com base nessa reunião, a Comissão encetará contactos com a DGCA de modo a obter todos os esclarecimentos necessários para poder decidir se e quando estará em condições de propor a eliminação das restrições impostas à Citilink Indonesia.
- (25) Por ofício de 23 de outubro de 2013, a DGCA forneceu igualmente informações atualizadas sobre outras transportadoras aéreas sob a sua supervisão. A Comissão foi informada de que, em 23 de abril de 2013, fora emitido um COA n.º 121-050 em nome da PT Batik Air Indonésia. No entanto, uma vez que a DGCA não apresentou provas da supervisão da segurança desta transportadora aérea em conformidade com as normas de segurança internacionais, considera-se, com base nos critérios comuns, que esta deve ser incluída no anexo A.
- (26) A Comissão e o Comité da Segurança Aérea continuam a apoiar a DGCA nos seus esforços para alcançar o objetivo da criação de um sistema de aviação plenamente conforme com as normas da ICAO.

Transportadoras aéreas do Cazaquistão

- (27) A Comissão prosseguiu as consultas ativas das autoridades competentes do Cazaquistão para se manter informada e acompanhar os progressos registados por aquelas autoridades no seu esforço, a longo prazo, de supervisão da segurança de todas as transportadoras aéreas certificadas naquele país, em conformidade com as normas de segurança internacionais.
- (28) Por ofício de 8 de agosto de 2013, a Comissão da Aviação Civil (CAC) do Cazaquistão prestou informações, em especial, sobre as atividades de recertificação em curso com vista a alinhar os procedimentos e práticas de emissão e supervisão dos certificados de operador aéreo no Cazaquistão pelos procedimentos e práticas da ICAO. A CAC informou também que, em resultado destas medidas, tinham sido suspensos ou revogados os certificados de vários operadores aéreos.
- (29) Em 18 de outubro de 2013, a Comissão recebeu documentação comprovativa, por um lado, da revogação dos COA das transportadoras aéreas Mega, Samal, Euro-Asia Air International, Asia Continental Airlines, Deta Air e Kazair West (que já tinham sido recertificadas para o trabalho aéreo e suprimidas do anexo A ⁽¹⁾) e, por outro, da suspensão, até 4 de agosto de 2013, dos COA das transportadoras Semeyavia e Irtysh Air. Subsequentemente, a CAC informou igualmente que o COA da Semeyavia tinha entretanto caducado e que o operador não tinha apresentado qualquer pedido de renovação ou de nova emissão. O COA da Irtysh Air foi suspenso por tempo indeterminado. Uma vez que a suspensão do COA constitui uma medida temporária, que não implica necessariamente a cessação das operações de voo da transportadora aérea, a Irtysh Air deve permanecer no anexo A. Consequentemente, com base nos critérios comuns, considera-se que os operadores aéreos Mega, Samal, Euro-Asia Air International, Asia Continental Airlines, Deta Air e Semeyavia devem ser retirados do anexo A.
- (30) A Comissão e o Comité da Segurança Aérea apoiam as medidas tomadas pelas autoridades competentes do Cazaquistão com vista ao estabelecimento de um sistema de supervisão da aviação civil em conformidade com as normas de segurança internacionais. Neste particular, as referidas autoridades são convidadas a acelerar e intensificar os seus esforços no sentido da execução do plano de medidas corretivas acordado com a ICAO, focando as suas atenções na resolução imediata dos dois problemas de segurança graves. A Comissão incentiva também à participação ativa do Cazaquistão no projeto TRACECA da União, no domínio da segurança da aviação, a fim de reforçar os conhecimentos e a experiência dos inspetores de segurança da CAC.
- (31) A Comissão continua empenhada em organizar, com a assistência da AESA e o apoio dos Estados-Membros, uma visita ao Cazaquistão e preparar uma revisão do processo pelo Comité da Segurança Aérea, logo que tenham sido alcançados progressos suficientes na correção das deficiências de segurança detetadas.

⁽¹⁾ Regulamento de Execução (UE) n.º 1146/2012 da Comissão, de 3 de dezembro de 2012 (JO L 333 de 5.12.2012, p. 7).

- (32) No que se refere às operações aéreas da Air Astana com destino à União, os Estados-Membros e a AESA confirmaram que, por ocasião das inspeções realizadas na plataforma de estacionamento nos aeroportos da União no âmbito do programa SAFA, não tinham detetado qualquer problema específico. As autoridades competentes dos Estados-Membros continuarão a verificar o cumprimento efetivo das normas de segurança pertinentes, atribuindo a prioridade nas inspeções na plataforma de estacionamento às aeronaves da Air Astana, em conformidade com o Regulamento (UE) n.º 965/2012. Neste contexto, a Comissão preparará uma revisão das restrições atualmente impostas às operações da Air Astana para a próxima reunião do Comité da Segurança Aérea.

Transportadoras aéreas do Quirguistão

- (33) A Comissão mantém consultas das autoridades competentes do Quirguistão, de modo a identificar as transportadoras aéreas cuja certificação e supervisão cumprem as normas de segurança internacionais e relativamente às quais poderá ser ponderada a possibilidade de levantamento gradual das restrições.
- (34) No entanto, tal como tinha acontecido na reunião do Comité da Segurança Aérea de junho de 2013, as autoridades do Quirguistão também não apresentaram, na reunião de novembro de 2013, documentação escrita que permitisse à Comissão preparar uma revisão do processo. Além disso, atendendo a que o Quirguistão não apresentou documentos comprovativos, a Comissão não pode propor que sejam retirados da lista comunitária os operadores quirguizes cujos certificados de operador aéreo não lhes permitem realizar operações de transporte aéreo comercial.
- (35) Em 24 de outubro de 2013, a Comissão recebeu cópias dos COA e das especificações operacionais do operador recém-certificado TEZ JET, o qual deu início a voos comerciais em 1 de agosto de 2013. A Comissão não recebeu as cópias dos documentos de três outras transportadoras aéreas recentemente certificadas – Kyrgyz Airlines, S. Group International e Heli Sky que, além disso, figuram no sítio Web oficial da autoridade competente do Quirguistão. Uma vez que as autoridades competentes do Quirguistão não foram capazes de apresentar os comprovativos da supervisão da segurança destas quatro transportadoras aéreas em conformidade com as normas de segurança internacionais, considera-se, com base nos critérios comuns, que a TEZ JET, a Kyrgyz Airlines, a S. Group International e a Heli Sky devem ser incluídas no anexo A.
- (36) A Comissão insta as autoridades competentes do Quirguistão a acelerar os trabalhos no sentido de corrigir as deficiências de segurança detetadas, nomeadamente pela ICAO, e a comunicar periodicamente à Comissão todos os progressos registados no plano da supervisão da segurança das transportadoras aéreas certificadas naquele país, de modo a permitir à Comissão apresentar ao Comité da Segurança Aérea uma proposta de reapreciação do processo. Nestas condições, a Comissão mantém o compromisso de organizar, com a assistência da AESA e o apoio dos Estados-Membros, uma visita de avaliação da segurança no terreno, a fim de confirmar a capacidade das autoridades competentes do Quirguistão para cumprirem as suas responsabilidades de supervisão em con-

formidade com as normas internacionais e preparar uma revisão do processo no âmbito do Comité da Segurança Aérea.

Transportadoras aéreas do Líbano

- (37) A ICAO efetuou uma ICVM no Líbano, de 5 a 11 de dezembro de 2012, e analisou os progressos alcançados ao nível da correção das deficiências detetadas durante a auditoria USOAP realizada pela ICAO ao sistema da aviação civil libanesa de 1 a 9 de julho de 2008. Na sequência dessa ICVM, verificou-se que a total ausência de implementação efetiva dos oito elementos críticos tinha registado uma ligeira melhoria.
- (38) No decurso da missão, a equipa ICVM detetou um problema de segurança grave relacionado com o processo de certificação dos operadores aéreos. Além disso, verificou que o Líbano tinha emitido ou renovado os COA e as especificações operacionais de duas transportadoras aéreas internacionais regulares e de um conjunto de empresas mais pequenas, que são titulares de COA e efetuam operações de transporte aéreo internacional, sem ter levado a cabo qualquer das operações de certificação obrigatórias. Em 31 de janeiro de 2013, o Comité da ICAO responsável por validar a resolução dos problemas de segurança graves confirmou que estes se mantinham.
- (39) De acordo com a análise efetuada pela Comissão, pela AESA e pelos Estados-Membros do relatório final da ICVM realizada pela ICAO em dezembro de 2012, o Líbano tem dificuldades em garantir a efetiva aplicação das normas e práticas recomendadas em duas das áreas USOAP analisadas: aeronavegabilidade (AIR) e investigação de acidentes (AIG). Além disso, a capacidade do Estado parece afetada pelos graves problemas registados em quatro outras áreas analisadas no quadro do programa USOAP.
- (40) Em 12 de novembro de 2013, a Comissão convidou as autoridades competentes libanesas para uma reunião de consulta técnica que contou com a presença da AESA e do representante de um Estado-Membro da UE. Durante esta reunião, as autoridades competentes libanesas prestaram informações sobre a futura nova lei da aviação (Lei n.º 481/2002), a qual prevê a criação de uma autoridade da aviação civil independente, mas que não foi adotada devido à instabilidade política no país. A adoção desta medida depende da constituição de um novo governo, previsto para 2014, o que permitirá então nomear o novo Conselho de Administração da referida autoridade. As autoridades competentes declararam que tinham rapidamente tomado as medidas necessárias para corrigir as deficiências enumeradas no plano de medidas corretivas da ICAO. Com base nesta reunião, as autoridades competentes libanesas foram convidadas a comunicar informações sobre a supervisão das suas transportadoras aéreas. A Comissão e a AESA avaliarão a documentação recebida, tendo em conta as informações adicionais da ICAO sobre os esforços desenvolvidos para corrigir os graves problemas de segurança detetados. A Comissão também incentiva à participação ativa do Líbano na Célula de Segurança da Aviação Mediterrânica (MASC) da União, de modo a promover a execução do programa de segurança do Estado e reforçar o quadro regulamentar aplicável à segurança da aviação no Líbano.

- (41) Com base na situação descrita nos considerando 37 a 40, a Comissão e o Comité da Segurança Aérea consideram necessário manter as consultas das autoridades libanesas em conformidade com o artigo 3.º, n.º 2, do Regulamento (CE) n.º 473/2006.

Transportadoras aéreas da Líbia

- (42) Prosseguem as consultas das autoridades competentes líbias (LYCAA) tendo em vista confirmar os progressos realizados pela Líbia no seu esforço de reforma do sistema de segurança da aviação civil e, em especial, garantir a supervisão da segurança das transportadoras aéreas certificadas naquele país em conformidade com as normas de segurança internacionais.
- (43) Por ofício de 7 de outubro de 2013, a Comissão solicitou à LYCAA informações atualizadas sobre a recertificação das transportadoras aéreas da Líbia. Na sua resposta de 29 de outubro de 2013, a LYCAA solicitou a possibilidade de apresentar os seus progressos numa reunião com a Comissão e também de ser ouvida pelo Comité da Segurança Aérea em novembro.
- (44) No seu ofício de 29 de outubro de 2013, a LYCAA confirmou à Comissão que manteria as restrições atualmente em vigor para os voos na União relativamente a todas as transportadoras aéreas e que qualquer alteração da situação ficaria sujeita a um acordo entre a LYCAA, a Comissão e o Comité da Segurança Aérea.
- (45) Numa reunião realizada em 7 de novembro de 2013, a Comissão, a AESA e os representantes dos Estados-Membros mantiveram conversações com a LYCAA e com as transportadoras Libyan Airlines e Afriqyah Airways. Nesse contexto, a LYCAA declarou que, na sua opinião, o processo de recertificação da Libyan Airlines, em cinco etapas, estava já concluído e que esta companhia aérea devia ser autorizada a operar na União. A documentação sobre as atividades desenvolvidas pela LYCAA durante o processo de recertificação foi entregue à Comissão na própria reunião.
- (46) A LYCAA e a Libyan Airlines foram ouvidas pelo Comité da Segurança Aérea em 19 de novembro de 2013. A LYCAA informou o Comité da Segurança Aérea de que o processo de recertificação da Libyan Airlines, em cinco etapas, já se encontrava concluído e que, na sua opinião, a companhia aérea devia ser autorizada a explorar rotas dentro da União.
- (47) No entanto, a LYCAA confirmou explicitamente à Comissão e ao Comité da Segurança Aérea que a eventual redução das atuais restrições de voo na União ficaria sujeita a um acordo entre a LYCAA, a Comissão e o Comité da Segurança Aérea.
- (48) A Comissão e o Comité da Segurança Aérea tomaram nota do seguinte:

— os documentos comprovativos da recertificação da Libyan Airlines, conforme apresentados ao Comité, não puderam ser suficientemente avaliados, a tempo para a reunião do Comité;

- na sequência das questões levantadas por membros do Comité, verificou-se que a LYCAA não dispõe de um número suficiente de inspetores para desempenharem as funções atribuídas à autoridade;
- a LYCAA não tinha imposto restrições suficientes à realização de voos comerciais de ambulância aérea pelos operadores líbios no espaço aéreo da União, violando o acordo celebrado com a Comissão e com o Comité da Segurança Aérea;
- alguns desses voos foram sujeitos a inspeções na plataforma de estacionamento e, em várias ocasiões, foram detetadas deficiências significativas.

- (49) A Comissão e o Comité da Segurança Aérea declararam que, antes de a LYCAA considerar a possibilidade de autorizar as transportadoras licenciadas na Líbia a realizar operações para a União, deve demonstrar à Comissão e ao Comité da Segurança Aérea que o processo de recertificação foi efetivamente concluído e que é efetuada uma supervisão contínua sustentável, em conformidade com as normas da ICAO. Se tal não ficar demonstrado a contento da Comissão e do Comité da Segurança Aérea, a Comissão será obrigada a tomar medidas imediatas para impedir as transportadoras aéreas de operar dentro da União.

Transportadoras aéreas da República Islâmica da Mauritânia

- (50) Nos termos do Regulamento (UE) n.º 965/2012, os Estados-Membros verificaram o cumprimento efetivo das normas de segurança pertinentes pelas aeronaves das transportadoras aéreas licenciadas na Mauritânia, atribuindo-lhes a prioridade nas inspeções na plataforma de estacionamento. A mais recente análise SAFA da AESA mostra que foram realizadas cinco inspeções a aeronaves da Mauritania Airlines International (MAI). A análise efetuada pela AESA das lacunas detetadas durante as inspeções SAFA mostram uma tendência pouco favorável. As inspeções revelaram um conjunto de deficiências, algumas das quais com impacto direto na segurança, em especial no que respeita às condições de manutenção das aeronaves. Na sequência dessa análise, foram realizadas duas inspeções adicionais, em outubro de 2013, confirmando-se a tendência observada e a natureza das deficiências.
- (51) A AESA informou as autoridades nacionais da Mauritânia (ANAC) sobre as auditorias SAFA, cujos resultados se situam abaixo do nível otimizado. A ANAC foi convidada a tomar medidas corretivas e a informar a Agência sobre as iniciativas levadas a cabo. A ANAC respondeu em 14 de outubro de 2013, referindo que o primeiro voo para a Europa tinha sido realizado em 8 de maio de 2013 e que, a avaliar pelos seus indicadores, se observava uma tendência positiva. Os inspetores de segurança da ANAC receberam instruções específicas para proibir os voos com destino à Europa de aeronaves objeto de constatações SAFA das categorias 2 e 3.
- (52) A Espanha informou o Comité da Segurança Aérea de que tinha recentemente formado mais quatro inspetores da ANAC, familiarizando-os com as inspeções SAFA, o que deverá contribuir para alcançar progressos.

- (53) A Comissão e o Comité da Segurança Aérea assinalaram que a ANAC e a MAI têm de continuar a envidar esforços para melhorar a situação. A Comissão recordará também à Mauritânia a importância dos compromissos assumidos no que respeita ao seu plano de medidas corretivas e a necessidade de realizar uma análise das causas profundas das deficiências detetadas, além de que solicitará que lhe sejam apresentados os relatórios periódicos que a ANAC e a MAI ficaram incumbidas de elaborar.
- (54) Caso os resultados de futuras inspeções SAFA na plataforma de estacionamento ou quaisquer outras informações de segurança pertinentes apontem para uma redução do nível de cumprimento das normas de segurança, abaixo de um nível aceitável, a Comissão será obrigada a ponderar a possibilidade de tomar medidas ao abrigo do Regulamento (CE) n.º 2111/2005.

Transportadoras aéreas de Moçambique

- (55) As autoridades competentes de Moçambique (IACM) prestaram informações sobre o plano de medidas corretivas em curso, apresentado à ICAO e aprovado por esta. De acordo com o último relatório intercalar, recebido em 29 de outubro de 2013, o IACM continuou a corrigir as deficiências em aberto detetadas no decurso da auditoria USOAP no que respeita às questões de protocolo associadas, mas a validação pela ICAO dos progressos registados encontra-se pendente e será comunicada logo que possível. O IACM tem definida a sua política de formação e o correspondente programa está a decorrer.
- (56) Na mesma ocasião, o IACM comunicou os avanços registados no processo de recertificação dos operadores aéreos em total conformidade com as normas e práticas recomendadas (SARP) da ICAO e informou que, até ao momento, foram recertificados doze operadores (CFM - Transportes e Trabalho Aéreo S.A., Coastal Aviation, CR Aviation, ETA - Air Charter, Helicópteros Capital, Kaya Airlines Lda, Linhas Aéreas de Moçambique - LAM, Moçambique Expresso SARL - Mex, OHI, Safari Air, Solenta Aviation (antiga CFA-Mozambique) e TTA SARL), conforme constam da lista fornecida. Uma vez que as autoridades competentes de Moçambique não foram capazes de fornecer provas da supervisão da segurança destas doze transportadoras aéreas em conformidade com as normas de segurança internacionais, considera-se, com base nos critérios comuns, que as transportadoras CFM - Transportes e Trabalho Aéreo S.A., Coastal Aviation, CR Aviation, ETA - Air Charter, Helicópteros Capital, Kaya Airlines Lda, Linhas Aéreas de Moçambique - LAM, Moçambique Expresso SARL - Mex, OHI, Safari Air, Solenta Aviation (antiga CFA-Mozambique) e TTA SARL devem ser incluídas no anexo A.
- (57) Os outros cinco operadores que anteriormente constavam do anexo A (Aero-Serviços SARL, Aerovisão de Moçambique, Emílio Air Charter Lda, Unique Air Charter e VR Cropsprayers Lda) não foram recertificados. Embora não constem da lista de operadores recertificados fornecida pelas autoridades moçambicanas, estes cinco operadores aéreos ainda estão incluídos na lista publicada no sítio Web do IACM. Uma vez que as autoridades competentes de Moçambique não foram capazes de apresentar provas da supervisão da segurança destas cinco transportadoras aéreas em conformidade com as normas de segurança internacionais, considera-se, com base nos critérios comuns, que as transportadoras Aero-Serviços SARL, Aerovisão de Moçambique, Emílio Air Charter Lda, Unique Air Charter e VR Cropsprayers Lda devem permanecer no anexo A.
- (58) O IACM continuou a envidar esforços para criar capacidade com o recrutamento de profissionais nacionais, num total de 15 efetivos, a serem contratados antes do final de 2013 (para reforçar as áreas das operações e licenciamento, navegação e aeródromos, aeronavegabilidade, regulamentação e fiscalização, acordos de transporte aéreo e administração), e de mais 4 elementos (navegação e aeródromos) em 2014. Em outubro de 2013, passou igualmente a dispor de um perito em matéria de AGA (aeródromos, rotas aéreas e apoios em terra) no âmbito de um projeto patrocinado pela ICAO para reforçar esta área.
- (59) O IACM comunicou também que a transportadora aérea Linhas Aéreas de Moçambique (LAM) prosseguiu a implementação das fases avançadas, principalmente a fase III, do seu sistema de gestão da segurança (SMS). Proce-deu-se à nomeação de gestores de segurança e de responsáveis de segurança para todas as áreas operacionais e estão em curso ações de formação no domínio do sistema de gestão da segurança e da aquisição de ferramentas informáticas tendo em vista a integração do sistema de qualidade e do sistema de gestão da segurança. Paralelamente, atendendo aos bons resultados da auditoria de junho de 2013, a LAM renovou a sua certificação IOSA (programa de auditoria da segurança operacional da IATA), que passou a ser válida até outubro de 2015. O sistema de qualidade da LAM foi igualmente auditado com sucesso em agosto de 2013, tendo a sua certificação ISO 9001 sido revalidada.
- (60) O IACM solicitou a realização de uma ICVM, que a ICAO planeia para abril de 2014, para validar os progressos registados na implementação do plano de medidas corretivas.
- (61) A Comissão e o Comité da Segurança Aérea congratularam-se com os progressos comunicados pelas autoridades competentes de Moçambique na correção das deficiências detetadas pela ICAO, nomeadamente no que respeita às medidas orientadas para a criação de capacidade interna, e incentivaram-nas a prosseguirem os seus esforços tendo em vista a conclusão do seu trabalho de criação de um sistema de aviação totalmente conforme com as normas da ICAO.
- (62) A Comissão e o Comité da Segurança Aérea reconheceram igualmente e manifestaram a sua satisfação com os avanços sustentáveis registados pela LAM nos seus esforços continuados para adotar e aplicar as normas de segurança internacionais.

Transportadoras aéreas do Nepal

- (63) Em maio de 2009, as constatações emitidas na sequência de uma auditoria da ICAO confirmaram que o nível de cumprimento das normas de segurança internacionais pelo Nepal se situa bastante abaixo da média mundial.

- (64) A auditoria mostrou que as autoridades competentes do Nepal (CAAN) não reúnem condições para garantir o efetivo cumprimento das normas de segurança internacionais na área das operações aéreas, aeronavegabilidade e investigação de acidentes, tendo sido detetadas deficiências significativas que afetam a capacidade do país também nos domínios do direito primário da aviação e da regulamentação aplicável à aviação civil, organização da aviação civil, licenciamento de pessoal e formação.
- (65) No espaço de dois anos (de agosto de 2010 a setembro de 2012), o Nepal registou cinco acidentes mortais com aeronaves matriculadas naquele país, incluindo-se entre as vítimas cidadãos da União. Além disso, em 2013 já registou mais três acidentes. A elevada taxa de sinistralidade constitui um indicador da existência de deficiências sistémicas no plano da segurança.
- (66) Com base nas informações obtidas durante as consultas entre a CAAN e a Comissão e a AESA, o Comité da Segurança Aérea analisou pela primeira vez a situação da segurança da aviação no Nepal durante a sua reunião de junho de 2013.
- (67) Apesar das graves deficiências detetadas e do elevado número de acidentes de aviação registado, o Comité da Segurança Aérea congratulou-se com as iniciativas tomadas pelas entidades competentes, mas declarou que a análise dos resultados da ICVM da ICAO e das outras informações de segurança poderia conduzir a Comissão a tomar medidas em conformidade com o Regulamento (CE) n.º 2111/2005.
- (68) A ICAO conduziu uma ICVM em julho de 2013, tendo sido detetado um grave problema de segurança relacionado com as operações de aeronaves. O plano de medidas corretivas inicialmente apresentado pela CAAN à ICAO, destinado a corrigir as deficiências detetadas, não foi executado no prazo previsto e o grave problema de segurança continua por resolver. O relatório completo da ICVM ainda não se encontra disponível.
- (69) Em 19 de novembro de 2013, o Comité da Segurança Aérea ouviu as exposições da CAAN sobre as medidas tomadas para reforçar a segurança da aviação do Nepal. A Comissão e o Comité da Segurança Aérea concluíram que, apesar dos esforços significativos desenvolvidos pela CAAN, continuam a registar-se deficiências substanciais no tocante aos riscos de segurança da aviação, que não estão a ser suficientemente controlados.
- (70) O Comité da Segurança Aérea ouviu também as exposições da Associação de Operadores Aéreos do Nepal e das transportadoras Nepal Airlines, Buddha Air, Yeti Airlines, Tara Air e Shree Airlines.
- (71) As exposições feitas pelas transportadoras aéreas incidiram principalmente na gestão da segurança e na formação dos pilotos, tendo-se o Comité da Segurança Aérea congratulado com a atitude profissional das companhias aéreas em relação à segurança da aviação em geral.
- (72) Apesar dos esforços desenvolvidos pela CAAN, não foram apresentadas provas suficientes de uma melhoria clara e sustentável da situação. Esta observação é confirmada pelo grave problema de segurança detetado pela ICAO e pela falta de capacidade para corrigir eficazmente os problemas registados.
- (73) A Comissão e o Comité da Segurança Aérea assinalaram que, apesar de considerarem que a CAAN se encontra em fase de criação de capacidades, esta não dispõe das valências necessárias e em número suficiente para garantir o cumprimento das suas obrigações internacionais.
- (74) Embora algumas das transportadoras aéreas possam dispor de recursos suficientes para gerir a segurança em conformidade com as obrigações que lhes incumbem, a Comissão e o Comité da Segurança Aérea entendem que, dados os pontos fracos da CAAN, esta não pode garantir a segurança das suas transportadoras.
- (75) Tendo em conta a situação descrita nos considerandos 63 a 74, considera-se, com base nos critérios comuns, que as transportadoras aéreas certificadas no Nepal não cumprem as normas de segurança pertinentes devendo, por conseguinte, ser objeto de uma proibição de operação e passar a constar do anexo A.
- (76) A Comissão, com a assistência da AESA e dos Estados-Membros, está disposta a realizar uma visita ao Nepal, se possível antes da próxima reunião do Comité da Segurança Aérea, para avaliar melhor as capacidades da CAAN e das principais transportadoras aéreas do Nepal, de modo a equacionar a possibilidade de flexibilizar a proibição de operação.
- (77) A Comissão e o Comité da Segurança Aérea reconhecem as dificuldades com que se depara a CAAN e analisarão a possibilidade de alargar o programa de cooperação técnica já existente entre a CAAN e a AESA.

Transportadoras aéreas das Filipinas

- (78) A Cebu Pacific decidiu não participar na reunião de junho do Comité da Segurança Aérea devido ao acidente sofrido em 2 de junho de 2013 no Aeroporto Internacional de Davao, que resultou numa saída de pista.
- (79) Na sequência da reunião do Comité da Segurança Aérea de junho passado, a autoridade da aviação civil das Filipinas (CAAP) e a transportadora aérea Cebu Pacific apresentaram alguma documentação para permitir à Comissão ter uma ideia mais clara das medidas de segurança tomadas pela Cebu Pacific e pela CAAP relativamente ao acidente. A Comissão e o Comité da Segurança Aérea tomaram nota dos esforços positivos continuados enviados pela CAAP e congratularam-se com o compromisso claro assumido com a Comissão em relação ao acidente.
- (80) A Comissão convidou os representantes da CAAP e da Cebu Pacific para uma reunião técnica destinada a discutir mais em pormenor as medidas de segurança e outras questões pertinentes relacionadas com o acidente.

- (81) Os Estados-Membros tomaram nota de que a Philippine Airlines tinha retomado os serviços para a União em 4 de novembro de 2013, na sequência da sua retirada do anexo A em julho de 2013. Os Estados-Membros continuarão a verificar o cumprimento efetivo das normas de segurança pertinentes pelas transportadoras aéreas atribuindo-lhes a prioridade nas inspeções na plataforma de estacionamento em conformidade com o Regulamento (UE) n.º 965/2012.

Transportadoras aéreas da Federação da Rússia

- (82) As aeronaves operadas por algumas transportadoras aéreas certificadas na Federação da Rússia que realizam voos com destino a aeroportos da União têm vindo a ser objeto de inspeções prioritárias SAFA na plataforma de estacionamento para verificar a sua conformidade com as normas de segurança internacionais. As autoridades competentes dos Estados-Membros e a AESA continuam a informar as suas congéneres da Federação da Rússia sobre as deficiências detetadas e a convidá-las a tomar medidas para solucionar os problemas de incumprimento das normas da ICAO.
- (83) Entretanto, a Comissão prossegue o diálogo com as autoridades competentes russas sobre as questões da segurança da aviação, nomeadamente para garantir um controlo adequado dos riscos atualmente gerados pelo mau desempenho das transportadoras aéreas certificadas na Federação da Rússia no capítulo da segurança.
- (84) Em 7 de novembro de 2013, a Comissão, assistida pela AESA e por vários Estados-Membros, teve uma reunião com os representantes da Agência Federal Russa do Transporte Aéreo (FATA), no âmbito da qual esta informou sobre as medidas tomadas pelas autoridades e pelas transportadoras aéreas em causa para corrigir as deficiências detetadas no decurso das inspeções SAFA na plataforma de estacionamento. Em especial, a FATA declarou que mantém o desempenho das transportadoras aéreas sob controlo e está pronta a intervir, se necessário. Para verificar a conformidade das transportadoras aéreas, a FATA utiliza regularmente os resultados das inspeções SAFA no processo de inspeção para efeitos de certificação ou de emissão de aprovações específicas.
- (85) Os representantes da Kogalymavia foram também convidados para a reunião de 7 de novembro de 2013, a fim de responderem às questões suscitadas pelo grande aumento do rácio SAFA. As autoridades competentes russas informaram que tinham realizado uma inspeção não programada da Kogalymavia, tendo detetado graves problemas nas áreas da aeronavegabilidade, operações de voo e gestão da segurança. A transportadora aérea dispõe do prazo de um mês para corrigir todos os problemas detetados; após o que, no prazo de duas semanas, a FATA realizará uma inspeção de acompanhamento e decidirá se deve limitar, suspender ou revogar o certificado de operador aéreo. De acordo com a Comissão, é necessário examinar atentamente a frota e as operações desta transportadora aérea, bem como reforçar as ações de supervisão em curso, de modo a confirmar que o estado técnico dos aviões e a segurança dos voos apresentam melhorias rápidas. Se a situação da Kogalymavia não melhorar ou se as iniciativas levadas a cabo pelas autoridades

des não forem suficientes, a Comissão tomará as medidas apropriadas. Como algumas aeronaves da frota estão matriculadas na Irlanda, a autoridade competente irlandesa (IAA) tomará as disposições adequadas.

- (86) A Comissão e a AESA continuarão a acompanhar de perto o desempenho de segurança das transportadoras aéreas certificadas na Federação da Rússia que realizam operações com destino à União. Para o efeito, as autoridades competentes dos Estados-Membros deverão verificar o cumprimento efetivo das normas de segurança pertinentes, atribuindo a prioridade nas inspeções na plataforma de estacionamento às aeronaves dessas transportadoras, em conformidade com o Regulamento (UE) n.º 965/2012. A Comissão continuará a trocar informações de segurança com as autoridades russas competentes, de modo a confirmar que as transportadoras aéreas em causa corrigiram de forma adequada as deficiências detetadas durante as inspeções SAFA na plataforma de estacionamento.
- (87) Caso os resultados dessas inspeções ou quaisquer outras informações de segurança pertinentes apontem para o incumprimento das normas de segurança internacionais, a Comissão será obrigada a tomar medidas ao abrigo do Regulamento (CE) n.º 2111/2005.

Transportadoras aéreas do Iémen (Yemen Airways)

- (88) O relatório de investigação do acidente registado pela Yemen Airways (Yemenia) em Moroni, nas ilhas Comores, em 29 de junho de 2009 (2254 UTC), foi publicado em 25 de junho de 2013. De acordo com as normas internacionais, o relatório foi publicado pelas Comores com a participação de outros Estados, nomeadamente a França, os Estados Unidos e o Iémen. Alguns participantes manifestaram a sua preocupação quanto ao prazo decorrido entre o acidente e a publicação do relatório final.
- (89) A Comissão e o Comité da Segurança Aérea congratularam-se com a publicação do relatório final. A título de conclusão, no que respeita à Yemenia, o relatório estabelece que o acidente se ficou a dever a medidas inadequadas de controlo da trajetória de voo da aeronave por parte da tripulação, o que conduziu a uma situação de perda de controlo irrecuperável e resultou num impacto com as águas marítimas. O fator que precedeu a situação de perda de controlo do aparelho foi uma manobra não controlada de voo visual durante um procedimento noturno de aproximação em circuito. O relatório avança com a conclusão de que a tripulação da Yemenia não teve provavelmente a presença de espírito necessária para reagir de forma adequada aos vários sinais de alarme no posto de pilotagem. Além disso, o relatório chamou a atenção para a ausência de procedimentos claros a aplicar pela tripulação em caso de impossibilidade de utilização de uma ou ambas as luzes de alinhamento de pista.
- (90) O relatório do acidente inclui três recomendações principais: em primeiro lugar, as autoridades comorianas devem introduzir medidas de emergência permanentes, adaptadas à busca e subsequente salvamento, em caso de acidente com aeronaves no mar, nas imediações do aeródromo; em segundo lugar, as autoridades iemenitas devem assegurar que todas as tripulações que operam

voos para Moroni dispõem de formação adequada na execução de manobras à vista impostas (MVI); em terceiro lugar, as autoridades iemenitas devem rever a questão da formação dos pilotos da Yemenia, especificamente no que respeita à sua capacidade de reação em caso de emergência.

- (91) Tendo em conta a publicação do relatório, a Comissão organizou uma reunião em Bruxelas, a 1 de julho de 2013, em que participaram representantes do Comité da Aviação Civil Árabe (ACAC) e da Autoridade Meteorológica e da Aviação Civil (CAMA) do Iémen. O objetivo da reunião era dar à CAMA a oportunidade de expor os seus pontos de vista sobre as principais conclusões e recomendações do relatório do acidente. Por ofício de 10 de setembro, a Comissão declarou que não pretendia entrar nos aspetos técnicos do relatório do acidente mas antes focar as atenções no desempenho de segurança da Yemenia e nas medidas de supervisão da segurança que lhe são aplicadas, em especial porque a companhia aérea transporta regularmente cidadãos europeus. Mais especificamente, a Comissão indicou que pretendia obter informações adicionais sobre as ações concretas levadas a cabo pela CAMA e pela Yemenia na sequência da publicação daquele relatório.
- (92) Na falta de resposta, a Comissão enviou, em 30 de outubro de 2013, um novo ofício à CAMA em que sublinhava a necessidade de dar uma resposta urgente aos pedidos de informação pendentes, de modo a evitar ser convocada para uma audição nos termos do artigo 7.º do Regulamento (CE) n.º 2111/2005.
- (93) Por ofício de 7 de novembro de 2013, a CAMA enviou algumas informações pormenorizadas sobre as medidas de segurança tomadas na sequência do acidente. Esses dados deverão servir de base para uma reunião com os representantes da CAMA e da Yemenia. Dependendo dos resultados da reunião, a Comissão ou manterá as consultas formais com os responsáveis pela supervisão regulamentar das transportadoras aéreas certificadas no Iémen e com a Yemenia ou deverá equacionar uma convocação em conformidade com o artigo 7.º do Regulamento (CE) n.º 2111/2005.

Transportadoras aéreas da Zâmbia

- (94) O Regulamento (CE) n.º 619/2009 da Comissão, de 13 de julho de 2009, que altera o Regulamento (CE) n.º 474/2006 do Conselho, estabelece que todas as transportadoras aéreas certificadas pelas autoridades da Zâmbia responsáveis pela supervisão regulamentar devem ser incluídas no anexo A.
- (95) A sua inclusão na lista, em conformidade com os critérios comuns do Regulamento (CE) n.º 2111/2005, assentou em provas, nomeadamente nas constatações feitas durante uma auditoria realizada pela ICAO no âmbito do Programa Universal de Auditoria da Supervisão da Segurança (USOAP), em fevereiro de 2009, em que foi detetado um grave problema de segurança relacionado

com as operações de aeronaves, a certificação e a supervisão realizada pela autoridade de aviação civil da Zâmbia.

- (96) Nessa sequência, a ICAO visitou a Zâmbia, em dezembro de 2012, no quadro de uma Missão Coordenada de Validação (ICVM). O âmbito da ICVM incluiu o grave de problema de segurança inicialmente detetado quando da auditoria USOAP da ICAO, em fevereiro de 2009, e as medidas corretivas apresentadas pelas autoridades zambianas nesta matéria. Na sequência da ICVM, o Comité de Validação da ICAO concluiu pela retirada da constatação de um grave problema de segurança.
- (97) A Comissão informou o Comité da Segurança Aérea sobre a correspondência recentemente trocada com as autoridades zambianas.
- (98) A Comissão e o Comité da Segurança Aérea congratularam-se com os progressos realizados pelo departamento da aviação civil da Zâmbia e convidaram as autoridades zambianas a continuarem a trabalhar, no sentido de equacionar, no momento oportuno e após a necessária verificação, a possibilidade de reduzir as restrições de operação em vigor.
- (99) O artigo 8.º, n.º 2, do Regulamento (CE) n.º 2111/2005 reconhece a necessidade de as decisões serem tomadas com celeridade e, quando se justifica, com urgência, dadas as implicações para a segurança. Para proteger as informações sensíveis e minimizar os impactos comerciais, é essencial, por conseguinte, que as decisões tomadas no contexto da atualização da lista das transportadoras aéreas objeto de uma proibição de operação ou de restrições na União sejam publicadas e entrem imediatamente em vigor após a sua adoção.
- (100) O Regulamento (CE) n.º 474/2006 deve, por conseguinte, ser alterado em conformidade.
- (101) 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 A do presente regulamento.
2. O anexo B é substituído pelo texto do anexo B do presente regulamento.

Artigo 2.º

O presente regulamento entra em vigor no dia seguinte ao da sua publicação no *Jornal Oficial da União Europeia*.

O presente regulamento é obrigatório em todos os seus elementos e diretamente aplicável em todos os Estados-Membros.

Feito em Bruxelas, em 3 de dezembro de 2013.

Pela Comissão
Em nome do Presidente,
Siim KALLAS
Vice-Presidente

ANEXO A

LISTA DAS TRANSPORTADORAS AÉREAS CUJAS OPERAÇÕES SÃO OBJETO DE UMA PROIBIÇÃO NA UE ⁽¹⁾

Nome da entidade 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
Todas as transportadoras aéreas certificadas pelas autoridades do Afeganistão responsáveis pela supervisão regulamentar, incluindo:			República Islâmica do Afeganistão
ARIANA AFGHAN AIRLINES	AOC 009	AFG	República Islâmica do Afeganistão
KAM AIR	AOC 001	KMF	República Islâmica do Afeganistão
PAMIR AIRLINES	Desconhecido	PIR	República Islâmica do Afeganistão
SAFI AIRWAYS	AOC 181	SFW	República Islâmica do Afeganistão
Todas as transportadoras aéreas certificadas pelas autoridades de Angola responsáveis pela supervisão regulamentar, à exceção da TAAG – Angola Airlines, que consta do anexo B, incluindo:			República de Angola
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
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
HELIANG	010	Desconhecido	República de Angola
HELIMALONGO	AO 005-01/11	Desconhecido	República de Angola

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

Nome da entidade 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
MAVEWA	016	Desconhecido	República de Angola
SONAIR	AO 002-01/10-SOR	SOR	República de Angola
Todas as transportadoras aéreas certificadas pelas autoridades do Benim responsáveis pela supervisão regulamentar, incluindo:			República do Benim
AERO BENIN	PEA n.º 014/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	Desconhecido	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
Todas as transportadoras aéreas certificadas pelas autoridades da República do Congo responsáveis pela supervisão regulamentar, incluindo:			República do Congo
AERO SERVICE	RAC06-002	RSR	República do Congo
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

Nome da entidade 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
TRANS AIR CONGO	RAC 06-001	TSG	República do Congo
Todas as transportadoras aéreas certificadas pelas autoridades da República Democrática do Congo (RDC) responsáveis pela supervisão regulamentar, incluindo:			República Democrática do Congo (RDC)
AFRICAN AIR SERVICE COMMUTER	104/CAB/MIN/TVC/2012	Desconhecido	República Democrática do Congo (RDC)
AIR BARAKA	409/CAB/MIN/TVC/ /002/2011	Desconhecido	República Democrática do Congo (RDC)
AIR CASTILLA	409/CAB/MIN/TVC/ /007/2010	Desconhecido	República Democrática do Congo (RDC)
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 MALEBO	409/CAB/MIN/TVC/ /0122/2012	Desconhecido	República Democrática do Congo (RDC)
AIR TROPIQUES	409/CAB/MIN/TVC/ /00625/2011	Desconhecido	República Democrática do Congo (RDC)
ARMY GLOBAL BUSINESS AIRWAYS	409/CAB/MIN/TVC/ /029/2012	Desconhecido	República Democrática do Congo (RDC)
BIEGA AIRWAYS	409/CAB/MIN/TVC/ /051/2012	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)
BUSINESS AVIATION	409/CAB/MIN/TVC/ /048/09	ABB	República Democrática do Congo (RDC)
BUSY BEE CONGO	409/CAB/MIN/TVC/ /0064/2010	Desconhecido	República Democrática do Congo (RDC)
CETRACA	105/CAB/MIN/TVC/2012	CER	República Democrática do Congo (RDC)
CHC STELLAVIA	409/CAB/MIN/TVC/ /0078/2011	Desconhecido	República Democrática do Congo (RDC)

Nome da entidade jurídica da transportadora aérea, conforme consta do seu COA (e sua designação comercial, caso seja diferente)	Número do certificado de operador aéreo (COA) ou número da licença de exploração	Número ICAO que designa a companhia aérea	Estado do operador
COMPAGNIE AFRICAINE D'AVIATION (CAA)	409/CAB/MIN/TVC/ /0050/2012	Desconhecido	República Democrática do Congo (RDC)
CONGO EXPRESS AIRLINES	409/CAB/MIN/TVC/ /059/2012	EXY	República Democrática do Congo (RDC)
DOREN AIR CONGO	102/CAB/MIN/TVC/2012	Desconhecido	República Democrática do Congo (RDC)
EAGLES SERVICES	409/CAB/MIN/TVC/ /0196/2011	Desconhecido	República Democrática do Congo (RDC)
EPHRATA AIRLINES	409/CAB/MIN/TVC/ /040/2011	Desconhecido	República Democrática do Congo (RDC)
FILAIR	409/CAB/MIN/TVC/ /037/2008	Desconhecido	República Democrática do Congo (RDC)
FLY CONGO	409/CAB/MIN/TVC/ /0126/2012	Desconhecido	República Democrática do Congo (RDC)
GALAXY KAVATSI	409/CAB/MIN/TVC/ /0027/2008	Desconhecido	República Democrática do Congo (RDC)
GILEMBE AIR SOUTENANCE (GISAIR)	409/CAB/MIN/TVC/ /0082/2010	Desconhecido	República Democrática do Congo (RDC)
GOMA EXPRESS	409/CAB/MIN/TVC/ /0051/2011	Desconhecido	República Democrática do Congo (RDC)
GOMAIR	409/CAB/MIN/TVC/ /011/2010	Desconhecido	República Democrática do Congo (RDC)
GTRA	409/CAB/MIN/TVC/ /0060/2011	Desconhecido	República Democrática do Congo (RDC)
INTERNATIONAL TRANS AIR BUSINESS (ITAB)	409/CAB/MIN/TVC/ /0065/2010	Desconhecido	República Democrática do Congo (RDC)
JET CONGO AIRLINES	409/CAB/MIN/TVC/ /0011/2012	Desconhecido	República Democrática do Congo (RDC)
KATANGA EXPRESS	409/CAB/MIN/TVC/ /0083/2010	Desconhecido	República Democrática do Congo (RDC)
KATANGA WINGS	409/CAB/MIN/TVC/ /0092/2011	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	Desconhecido	República Democrática do Congo (RDC)
LIGNES AÉRIENNES CONGOLAISES (LAC)	Assinatura ministerial (despacho n.º 78/205)	LCG	República Democrática do Congo (RDC)

Nome da entidade 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
MANGO AIRLINES	409/CAB/MIN/TVC/ /009/2011	Desconhecido	República Democrática do Congo (RDC)
MAVIVI AIR TRADE	409/CAB/MIN/TVC/ /00/2011	Desconhecido	República Democrática do Congo (RDC)
OKAPI AIRLINES	409/CAB/MIN/TVC/ /086/2011	OKP	República Democrática do Congo (RDC)
PATRON AIRWAYS	409/CAB/MIN/TVC/ /0066/2011	Desconhecido	República Democrática do Congo (RDC)
PEGASUS	409/CAB/MIN/TVC/ /021/2012	Desconhecido	República Democrática do Congo (RDC)
SAFE AIR	409/CAB/MIN/TVC/ /021/2008	Desconhecido	República Democrática do Congo (RDC)
SERVICES AIR	103/CAB/MIN/TVC/2012	Desconhecido	República Democrática do Congo (RDC)
SION AIRLINES	409/CAB/MIN/TVC/ /0081/2011	Desconhecido	República Democrática do Congo (RDC)
STELLAR AIRWAYS	409/CAB/MIN/TVC/ /056/2011	Desconhecido	República Democrática do Congo (RDC)
SWALA AVIATION	409/CAB/MIN/TVC/ /0084/2010	Desconhecido	República Democrática do Congo (RDC)
TRACEP CONGO	409/CAB/MIN/TVC/ /0085/2010	Desconhecido	República Democrática do Congo (RDC)
TRANSAIR CARGO SERVICES	409/CAB/MIN/TVC/ /073/2011	Desconhecido	República Democrática do Congo (RDC)
WALTAIR AVIATION	409/CAB/MIN/TVC/ /004/2011	Desconhecido	República Democrática do Congo (RDC)
WILL AIRLIFT	409/CAB/MIN/TVC/ /0247/2011	Desconhecido	República Democrática do Congo (RDC)
WIMBI DIRA AIRWAYS	409/CAB/MIN/TVC/ /039/2008	WDA	República Democrática do Congo (RDC)
Todas as transportadoras aéreas certificadas pelas autoridades de Jibuti responsáveis pela supervisão regulamentar, incluindo:			Jibuti
DAALLO AIRLINES	Desconhecido	DAO	Jibuti
Todas as transportadoras aéreas certificadas pelas autoridades da Guiné Equatorial responsáveis pela supervisão regulamentar, incluindo:			Guiné Equatorial

Nome da entidade 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
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
Todas as transportadoras aéreas certificadas pelas autoridades da Eritreia responsáveis pela supervisão regulamentar, incluindo:			Eritreia
ERITREAN AIRLINES	AOC n.º 004	ERT	Eritreia
NASAIR ERITREA	AOC n.º 005	NAS	Eritreia
Todas as transportadoras aéreas certificadas pelas autoridades da República do Gabão responsáveis pela supervisão regulamentar, à exceção da Gabon Airlines, da Afrijet e da SN2AG, que constam do anexo B, incluindo:			República do Gabão
AFRIC AVIATION	010/MTAC/ANAC- -G/DSA	EKG	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	SVG	República do Gabão
Todas as transportadoras aéreas certificadas pelas autoridades da Indonésia responsáveis pela supervisão regulamentar, com exceção da Garuda Indonesia, da Airfast Indonesia, da Mandala Airlines, da Ekspres Transportasi Antarbenua e da Indonesia Air Asia, incluindo:			República da Indonésia

Nome da entidade jurídica da transportadora aérea, conforme consta do seu COA (e sua designação comercial, caso seja diferente)	Número do certificado de operador aéreo (COA) ou número da licença de exploração	Número ICAO que designa a companhia aérea	Estado do operador
AIR BORN INDONESIA	135-055	Desconhecido	República da Indonésia
AIR PACIFIC UTAMA	135-020	Desconhecido	República da Indonésia
ALFA TRANS DIRGANTATA	135-012	Desconhecido	República da Indonésia
ANGKASA SUPER SERVICES	135-050	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
BATIK AIR	121-050	BTK	República da Indonésia
CITILINK INDONESIA	121-046	CTV	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
ENGGANG AIR SERVICE	135-045	Desconhecido	República da Indonésia
ERSA EASTERN AVIATION	135-047	Desconhecido	República da Indonésia
GATARI AIR SERVICE	135-018	GHS	República da Indonésia
HEAVY LIFT	135-042	Desconhecido	República da Indonésia
INDONESIA AIR TRANSPORT	121-034	IDA	República da Indonésia
INTAN ANGKASA AIR SERVICE	135-019	Desconhecido	República da Indonésia
JAYAWIJAYA DIRGANTARA	121-044	Desconhecido	República da Indonésia
JOHNLIN AIR TRANSPORT	135-043	JLB	República da Indonésia
KAL STAR	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
LION MENTARI AIRLINES	121-010	LNI	República da Indonésia

Nome da entidade 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
MANUNGGAL AIR SERVICE	121-020	Desconhecido	República da Indonésia
MARTABUANA ABADION	135-049	Desconhecido	República da Indonésia
MATTHEW AIR NUSANTARA	135-048	Desconhecido	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
PACIFIC ROYALE AIRWAYS	121-045	Desconhecido	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
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
SURYA AIR	135-046	Desconhecido	República da Indonésia
TRANSNUSA AVIATION MANDIRI	121-048	Desconhecido	República da Indonésia
TRANSWISATA PRIMA AVIATION	135-021	Desconhecido	República da Indonésia
TRAVEL EXPRESS AVIATION SERVICE	121-038	XAR	República da Indonésia
TRAVIRA UTAMA	135-009	Desconhecido	República da Indonésia
TRI MG INTRA ASIA AIRLINES	121-018	TMG	República da Indonésia
TRIGANA AIR SERVICE	121-006	TGN	República da Indonésia
UNINDO	135-040	Desconhecido	República da Indonésia

Nome da entidade jurídica da transportadora aérea, conforme consta do seu COA (e sua designação comercial, caso seja diferente)	Número do certificado de operador aéreo (COA) ou número da licença de exploração	Número ICAO que designa a companhia aérea	Estado do operador
WING ABADI AIRLINES	121-012	WON	República da Indonésia
Todas as transportadoras aéreas certificadas pelas autoridades do Cazaquistão responsáveis pela supervisão regulamentar, à exceção da Air Astana, incluindo:			República do Cazaquistão
AIR ALMATY	AK-0453-11	LMY	República do Cazaquistão
AIR TRUST AIRCOMPANY	AK-0455-12	RTR	República do Cazaquistão
ATMA AIRLINES	AK-0437-10	AMA	República do Cazaquistão
AVIA-JAYNAR / AVIA-ZHAYNAR	AK-067-12	SAP	República do Cazaquistão
BEK AIR	AK-0463-12	BEK	República do Cazaquistão
BEYBARS AIRCOMPANY	AK-0442-11	BBS	República do Cazaquistão
BURUNDAYAVIA AIRLINES	AK-0456-12	BRY	República do Cazaquistão
COMLUX-KZ	AK-0449-11	KAZ	República do Cazaquistão
EAST WING	AK-0465-12	EWZ	República do Cazaquistão
EURO-ASIA AIR	AK-0441-11	EAK	República do Cazaquistão
FLY JET KZ	AK-0446-11	FJK	República do Cazaquistão
INVESTAVIA	AK-0447-11	TLG	República do Cazaquistão
IRTYSH AIR	AK-0439-11	MZA	República do Cazaquistão
JET AIRLINES	AK-0459-12	SOZ	República do Cazaquistão
JET ONE	AK-0468-12	JKZ	República do Cazaquistão
KAZAIR JET	AK-0442-11	KEJ	República do Cazaquistão
KAZAIRTRANS AIRLINE	AK-0466-12	KUY	República do Cazaquistão
KAZAVIASPAS	AK-0452-11	KZS	República do Cazaquistão
LUK AERO (ANTIGA EASTERN EXPRESS)	AK-0464-12	LIS	República do Cazaquistão
PRIME AVIATION	AK-0448-11	PKZ	República do Cazaquistão
SCAT	AK-0460-12	VSV	República do Cazaquistão
ZHETYSU AIRCOMPANY	AK-0438-11	JTU	República do Cazaquistão

Nome da entidade jurídica da transportadora aérea, conforme consta do seu COA (e sua designação comercial, caso seja diferente)	Número do certificado de operador aéreo (COA) ou número da licença de exploração	Número ICAO que designa a companhia aérea	Estado do operador
Todas as transportadoras aéreas certificadas pelas autoridades da República do Quirguistão responsáveis pela supervisão regulamentar, incluindo:			República do Quirguistão
AIR BISHKEK (ANTIGA EASTOK AVIA)	15	EAA	República do Quirguistão
AIR MANAS	17	MBB	República do Quirguistão
AVIA TRAFFIC COMPANY	23	AVJ	República do Quirguistão
CENTRAL ASIAN AVIATION SERVICES (CAAS)	13	CRS	República do Quirguistão
CLICK AIRWAYS	11	CGK	República do Quirguistão
HELI SKY	Desconhecido	HAC	República do Quirguistão
KYRGYZ TRANS AVIA	31	CCC	República do Quirguistão
KYRGYZ AIRLINES	Desconhecido	KGZ	República do Quirguistão
KYRGYZSTAN	03	LYN	República do Quirguistão
MANAS AIRWAYS	42	BAM	República do Quirguistão
S GROUP AVIATION	6	SGL	República do Quirguistão
S GROUP INTERNATIONAL	Desconhecido	IND	República do Quirguistão
SKY BISHKEK	Desconhecido	BIS	República do Quirguistão
SKY KG AIRLINES	41	KGK	República do Quirguistão
SKY WAY AIR	39	SAB	República do Quirguistão
STATE AVIATION ENTERPRISE UNDER THE MINISTRY OF EMERGENCY SITUATIONS (SAEMES)	20	DAM	República do Quirguistão
SUPREME AVIATION	40	SGK	República do Quirguistão
TEZ JET	46	TEZ	República do Quirguistão
VALOR AIR	07	VAC	República do Quirguistão
Todas as transportadoras aéreas certificadas pelas autoridades da Libéria responsáveis pela supervisão regulamentar			Libéria
Todas as transportadoras aéreas certificadas pelas autoridades da República de Moçambique responsáveis pela supervisão regulamentar, incluindo:			República de Moçambique

Nome da entidade 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
AERO-SERVIÇOS SARL	MOZ-08	Desconhecido	República de Moçambique
AEROVISÃO DE MOZAMBIQUE	Desconhecido	Desconhecido	República de Moçambique
CFM-TRANSPORTES E TRABALHO AÉREO SA	MOZ-07	Desconhecido	República de Moçambique
COASTAL AVIATION	MOZ-15	Desconhecido	República de Moçambique
CR AVIATION	MOZ-14	Desconhecido	República de Moçambique
EMÍLIO AIR CHARTER LDA	MOZ-05	Desconhecido	República de Moçambique
ETA - AIR CHARTER	MOZ-04	Desconhecido	República de Moçambique
HELICÓPTEROS CAPITAL	MOZ-11	Desconhecido	República de Moçambique
KAYA AIRLINES, LDA	MOZ-09	KYY	República de Moçambique
MOZAMBIQUE AIRLINES (LINHAS AÉREAS DE MOÇAMBIQUE) – LAM, S.A.	MOZ-01	LAM	República de Moçambique
MOÇAMBIQUE EXPRESSO, SARL MEX	MOZ-02	MEX	República de Moçambique
OHI	MOZ-17	Desconhecido	República de Moçambique
SAFARI AIR	MOZ-12	Desconhecido	República de Moçambique
SOLENTA AVIATION (antiga CFA – MOZAMBIQUE, SA)	MOZ-10	Desconhecido	República de Moçambique
TTA SARL	MOZ-16	Desconhecido	República de Moçambique
UNIQUE AIR CHARTER	MOZ-13	Desconhecido	República de Moçambique
VR CROSPRAYERS LDA	MOZ-06	Desconhecido	República de Moçambique
Todas as transportadoras aéreas certificadas pelas autoridades do Nepal responsáveis pela supervisão regulamentar, incluindo:			República do Nepal
AIR DYNASTY HELI. S.	035-01	Desconhecido	República do Nepal
AIR KASTHAMANDAP	051/2009	Desconhecido	República do Nepal
BUDDHA AIR	014/96	Desconhecido	República do Nepal
BUDDHA AIR (INTERNATIONAL OPERATIONS)	058/2010	Desconhecido	República do Nepal
FISHTAIL AIR	017/01	Desconhecido	República do Nepal
GOMA AIR	064/2010	Desconhecido	República do Nepal

Nome da entidade 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
MAKALU AIR	057A/2009	Desconhecido	República do Nepal
MOUNTAIN HELICOPTERS	055/2009	Desconhecido	República do Nepal
MUKTINATH AIRLINES	081/2013	Desconhecido	República do Nepal
NEPAL AIRLINES CORPORTATION	003/2000	RNA	República do Nepal
SHREE AIRLINES	030/02	Desconhecido	República do Nepal
SHREE AIRLINES (INTERNATIONAL OPERATIONS)	059/2010	Desconhecido	República do Nepal
SIMRIK AIR	034/00	Desconhecido	República do Nepal
SIMRIK AIRLINES	052/2009	Desconhecido	República do Nepal
SITA AIR	033/2000	Desconhecido	República do Nepal
TARA AIR	053/2009	MNA	República do Nepal
YETI AIRLINES DOMESTIC	037/2004	Desconhecido	República do Nepal
Todas as transportadoras aéreas certificadas pelas autoridades das Filipinas responsáveis pela supervisão regulamentar, à exceção da Philippine Airlines, incluindo:			República das Filipinas
AEROEQUIPEMENT AVIATION	2010037	Desconhecido	República das Filipinas
AIR ASIA PHILIPPINES	2012047	APG	República das Filipinas
AIR JUAN AVIATION	2013053	Desconhecido	República das Filipinas
AIR PHILIPPINES CORPORATION	2009006	GAP	República das Filipinas
ASIA AIRCRAFT OVERSEAS PHILIPPINES INC.	2012048	Desconhecido	República das Filipinas
ASIAN AEROSPACE CORPORATION	2012050	Desconhecido	República das Filipinas
ASTRO AIR INTERNATIONAL	2012049	Desconhecido	República das Filipinas
AYALA AVIATION CORP.	4AN9900003	Desconhecido	República das Filipinas
CANADIAN HELICOPTERS PHILIPPINES INC.	2010026	Desconhecido	República das Filipinas
CEBU PACIFIC AIR	2009002	CEB	República das Filipinas
CM AERO SERVICES	20110401	Desconhecido	República das Filipinas
CYCLONE AIRWAYS	2010034	Desconhecido	República das Filipinas

Nome da entidade 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
FAR EAST AVIATION SERVICES	2009013	Desconhecido	República das Filipinas
INAE AVIATION CORP.	2010028	Desconhecido	República das Filipinas
INTERISLAND AIRLINES	2010023	Desconhecido	República das Filipinas
ISLAND AVIATION	2009009	SOY	República das Filipinas
ISLAND TRANSVOYAGER	2010022	Desconhecido	República das Filipinas
LION AIR	2009019	Desconhecido	República das Filipinas
MACRO ASIA AIR TAXI SERVICES	2010029	Desconhecido	República das Filipinas
MAGNUM AIR	2012051	Desconhecido	República das Filipinas
MISIBIS AVIATION & DEVELOPMENT CORP	2010020	Desconhecido	República das Filipinas
NORTHSKY AIR INC.	2011042	Desconhecido	República das Filipinas
OMNI AVIATION CORP.	2010033	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 ASIAN AIRLINES	2009 004	Desconhecido	República das Filipinas
SOUTH EAST ASIAN AIRLINES (SEAIR) INTERNATIONAL	2012052	Desconhecido	República das Filipinas
SOUTHERN AIR FLIGHT SERVICES	2011045	Desconhecido	República das Filipinas
SUBIC SEAPLANE, INC.	2011035	Desconhecido	República das Filipinas
WCC AVIATION COMPANY	2009015	Desconhecido	República das Filipinas
ZEST AIRWAYS INCORPORATED	2009003	EZD	República das Filipinas
Todas as transportadoras aéreas certificadas pelas autoridades de São Tomé e Príncipe responsáveis pela supervisão regulamentar, incluindo:			São Tomé e Príncipe
AFRICA CONNECTION	10/AOC/2008	ACH	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

Nome da entidade 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
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	TLZ	São Tomé e Príncipe
Todas as transportadoras aéreas certificadas pelas autoridades da Serra Leoa responsáveis pela supervisão regulamentar, incluindo:			Serra Leoa
AIR RUM, LTD	Desconhecido	RUM	Serra Leoa
DESTINY AIR SERVICES, LTD	Desconhecido	DTY	Serra Leoa
HEAVYLIFT CARGO	Desconhecido	Desconhecido	Serra Leoa
ORANGE AIR SIERRA LEONE LTD	Desconhecido	ORJ	Serra Leoa
PARAMOUNT AIRLINES, LTD	Desconhecido	PRR	Serra Leoa
SEVEN FOUR EIGHT AIR SERVICES LTD	Desconhecido	SVT	Serra Leoa
TEEBAH AIRWAYS	Desconhecido	Desconhecido	Serra Leoa
Todas as transportadoras aéreas certificadas pelas autoridades do Sudão responsáveis pela supervisão regulamentar, incluindo:			República do Sudão
ALFA AIRLINES	054	AAJ	República do Sudão
ALMAJAL AVIATION SERVICE	015	MGG	República do Sudão
BADER AIRLINES	035	BDR	República do Sudão
BENTIUI AIR TRANSPORT	029	BNT	República do Sudão
BLUE BIRD AVIATION	011	BLB	República do Sudão
DOVE AIRLINES	052	DOV	República do Sudão
ELIDINER AVIATION	008	DND	República do Sudão
FOURTY EIGHT AVIATION	053	WHB	República do Sudão
GREEN FLAG AVIATION	017	Desconhecido	República do Sudão
HELEJETIC AIR	057	HJT	República do Sudão

Nome da entidade 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
KATA AIR TRANSPORT	009	KTV	República do Sudão
KUSH AVIATION	060	KUH	República do Sudão
MARSLAND COMPANY	040	MSL	República do Sudão
MID AIRLINES	025	NYL	República do Sudão
NOVA AIRLINES	046	NOV	República do Sudão
SUDAN AIRWAYS	001	SUD	República do Sudão
SUN AIR COMPANY	051	SNR	República do Sudão
TARCO AIRLINES	056	TRQ	República do Sudão
Todas as transportadoras aéreas certificadas pelas autoridades da Suazilândia responsáveis pela supervisão regulamentar, incluindo:			Suazilândia
SWAZILAND AIRLINK	Desconhecido	SZL	Suazilândia
Todas as transportadoras aéreas certificadas pelas autoridades da Zâmbia responsáveis pela supervisão regulamentar, incluindo:			Zâmbia
ZAMBEZI AIRLINES	Z/AOC/001/2009	ZMA	Zâmbia

ANEXO B

LISTA DAS TRANSPORTADORAS AÉREAS CUJAS OPERAÇÕES SÃO OBJETO DE RESTRIÇÕES OPERACIONAIS NA UE ⁽¹⁾

Nome da entidade 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 objeto de restrições	Matrícula(s) e, quando disponível(is), número(s) de série da construção	Estado de matrícula
TAAG -ANGOLA AIRLINES	001	DTA	República de Angola	Toda a frota, à exceção de: 5 aeronaves de tipo Boeing B777 e 4 aeronaves de tipo Boeing B737-700	Toda a frota, à exceção de: D2-TED; D2-TEE; D2-TEF; D2-TEG; D2-TEH; D2-TBF; D2-TBG; D2-TBH; D2-TBJ	República de Angola
AIR ASTANA ⁽¹⁾	AK-0443-11	KZR	Cazaquistão	Toda a frota, à exceção das aeronaves de tipo Boeing B767 e B757 e das aeronaves de tipo Airbus A319/320/321	Toda a frota, à exceção das aeronaves da frota de Boeing B767, conforme referido no COA; aeronaves da frota de Boeing B757, conforme referido no COA; aeronaves da frota de Airbus A319/320/321, conforme referido no COA	Aruba (Reino dos Países Baixos)
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 ⁽²⁾	002/MTAC/ /ANAC-G/DSA	ABS	República do Gabão	Toda a frota, à exceção de: 2 aeronaves de tipo Falcon 50, 2 aeronaves de tipo Falcon 900	Toda a frota, à exceção de: TR-LGV; TR-LGY; TR-AFJ; TR-AFR	República do Gabão
GABON AIRLINES ⁽³⁾	001/MTAC/ /ANAC	GBK	República do Gabão	Toda a frota, à exceção de: 1 aeronave de tipo Boeing B767-200	Toda a frota, à exceção de: TR-LHP	República do Gabão

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

Nome da entidade 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 objeto de restrições	Matrícula(s) e, quando disponível(is), número(s) de série da construção	Estado de matrícula
NOUVELLE AIR AFFAIRES GABON (SN2AG)	003/MTAC/ /ANAC-G/DSA	NVS	República do Gabão	Toda a frota, à exceção de: 1 aeronave de tipo Challenger CL-601, 1 aeronave de tipo HS-125-800	Toda a frota, à exceção de: TR-AAG; ZS-AFG	República do Gabão; República da África do Sul
AIRLIFT INTERNATIONAL (GH) LTD	AOC 017	ALE	República do Gana	Toda a frota, à exceção de: 2 aeronaves de tipo DC8-63F	Toda a frota, à exceção de: 9G-TOP; 9G-RAC	República do Gana
IRAN AIR (*)	FS100	IRA	República Islâmica do Irão	Toda a frota, à exceção de: 14 aeronaves de tipo Airbus A300, 8 aeronaves de tipo Airbus A310, 1 aeronave de tipo Boeing B737	Toda a frota, à exceção 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
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; P-633	República Popular Democrática da Coreia
AIR MADAGASCAR	5R-M01/2009	MDG	Madagáscar	Toda a frota, à exceção de: 3 aeronaves de tipo Boeing B737-300, 2 aeronaves de tipo ATR 72-500, 1 aeronave de	Toda a frota, à exceção de: 5R-MFH; 5R-MFI; 5R-MFL; 5R-MJE; 5R-MJF; 5R-MJG; 5R-MVT; 5R-MGC; 5R-MGD; 5R-MGF	República de Madagáscar

Nome da entidade 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 objeto de restrições	Matrícula(s) e, quando disponível(is), número(s) de série da construção	Estado de matrícula
				tipo ATR 42-500, 1 aeronave de tipo ATR 42-320 e 3 aeronaves de tipo DHC 6-300		

(¹) Para o seu nível atual de operações na União, a Air Astana apenas está autorizada a utilizar os tipos de aeronaves especificamente mencionados, desde que essas aeronaves estejam matriculadas em Aruba e todas as alterações do seu COA sejam comunicadas em tempo útil à Comissão e ao Eurocontrol.

(²) A Afrijet apenas está autorizada a utilizar as aeronaves especificamente mencionadas para o seu atual nível de operações na União.

(³) A Gabon Airlines apenas está autorizada a utilizar as aeronaves especificamente mencionadas para o seu atual nível de operações na União.

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