

**REGULAMENTO DE EXECUÇÃO (UE) 2015/2322 DA COMISSÃO****de 10 de dezembro de 2015****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 <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 comunitária das transportadoras aéreas que são objeto de uma proibição de operação na Comunidade, 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, alguns Estados-Membros e a Agência Europeia para a Segurança da Aviação (AESA) transmitiram à Comissão informações relevantes para a atualização daquela lista. Alguns países terceiros também comunicaram informações importantes. Importa atualizar a lista com base nessas informações.
- (3) A Comissão informou todas as transportadoras aéreas em causa, diretamente ou por intermédio das autoridades responsáveis pela sua supervisão regulamentar, sobre os factos e considerações essenciais que fundamentarão uma decisão de impor a essas transportadoras proibições de operação na União ou de alterar as condições de uma proibição de operações imposta às transportadoras aéreas incluídas na lista comunitária.
- (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 das consultas conjuntas em curso, ao abrigo do Regulamento (CE) n.º 2111/2005 e do Regulamento (CE) n.º 473/2006 <sup>(4)</sup>, com as autoridades competentes e as transportadoras aéreas do Botsuana, da República da Guiné, da Índia, da Indonésia, do Irão, do Iraque, do Cazaquistão, do Líbano, de Madagáscar, de Moçambique, do Nepal, das Filipinas, do Sudão, de Taiwan, da Tailândia e da Zâmbia. A Comissão também informou o Comité da Segurança Aérea sobre a situação da segurança da aviação na Geórgia, na Líbia, em São Tomé e Príncipe, no Tajiquistão e no Líbano 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 (PUASS). Neste contexto, os Estados-Membros foram

<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).

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.

- (7) A AESA também comunicou à Comissão e ao Comité da Segurança Aérea os resultados das inspeções efetuadas na plataforma de estacionamento, segundo o 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 de aviação civil, tendo em vista ajudar a solucionar eventuais problemas de incumprimento das normas internacionais da aviação civil aplicáveis. Nesse contexto, os Estados-Membros foram convidados a dar resposta a estes 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 SCAN da OACI, sobre a assistência técnica prestada pela União e pelos seus Estados-Membros, no interesse do reforço da segurança da aviação em todo o mundo.
- (9) O Eurocontrol informou a Comissão e o Comité da Segurança Aérea sobre a função de alarme do programa SAFA e sobre as estatísticas respeitante às mensagens de alerta relativas a transportadoras aéreas alvo de proibição.

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

- (10) Na sequência da análise das informações recolhidas nas inspeções do SAFA na plataforma de estacionamento a aeronaves de transportadoras aéreas da União efetuada e nas inspeções de normalização realizadas pela própria AESA, assim como durante as inspeções e auditorias específicas levadas a efeito pelas autoridades da aviação nacionais, vários Estados-Membros adotaram medidas de fiscalização, que comunicaram à Comissão e ao Comité da Segurança Aérea. Malta informou a Comissão e o Comité da Segurança Aérea sobre determinadas medidas adotadas relativamente a um conjunto de transportadoras aéreas maltesas e a Estónia informou sobre a situação da transportadora aérea AS Avies. Antes da reunião do Comité da Segurança Aérea, a Grécia forneceu informações sobre certas medidas que adotou no respeitante a algumas companhias aéreas gregas.
- (11) Os Estados-Membros reiteraram a sua disponibilidade para tomarem as medidas necessárias, caso disponham de informações de segurança relevantes que revelem riscos de segurança iminentes decorrentes do incumprimento das normas de segurança pelas transportadoras aéreas da União.

#### **Transportadoras aéreas do Botsuana**

- (12) Por ofício de 27 de Agosto de 2015, a Autoridade da Aviação Civil do Botsuana (CAAB), forneceu informações sobre os progressos na resolução dos problemas de segurança graves e outras ocorrências constatadas pela OACI. A CAAB apresentou provas dos progressos realizados no que diz respeito à aplicação das normas de segurança internacionais. A CAAB mantém contactos com o Gabinete Regional da OACI para receber assistência na resolução dos problemas de segurança graves e de outras ocorrências. A CAAB convidou a OACI a realizar uma missão coordenada de validação (ICVM), antes do final de 2015, a fim de verificar a resolução dos problemas de segurança graves.
- (13) A melhoria da aplicação das normas de segurança internacionais e as informações de segurança disponíveis não justificam uma decisão de impor uma proibição ou restrições operacionais às transportadoras aéreas certificadas no Botsuana. No entanto, a Comissão considera que a situação deve continuar a ser acompanhada de perto.
- (14) Em conformidade com os critérios comuns estabelecidos no anexo do Regulamento (CE) n.º 2111/2005, considera-se, pois, não existirem atualmente fundamentos para alterar a lista comunitária das transportadoras aéreas que estão proibidas de operar na União, incluindo nela transportadoras do Botsuana.

<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 da República da Guiné**

- (15) Conforme acordado na reunião técnica com a Comissão realizada em Bruxelas em janeiro de 2013, a autoridade competente da República da Guiné, a Direction nationale de l'aviation civile (DNAC) tem comunicado periodicamente à Comissão informações sobre a aplicação em curso do plano de medidas corretivas, aprovado pela OACI em dezembro de 2012, assim como sobre todas as atividades com ele relacionadas.
- (16) O último relatório intercalar apresentado pela DNAC, recebido pela Comissão em 10 de agosto de 2015, especifica as atividades e os progressos mais recentes na execução do referido plano que, atualmente, incide sobre o estatuto do processo de certificação das transportadoras aéreas e o registo das aeronaves. No final de março de 2013, foram suspensos todos os certificados de operador aéreo (COA) anteriormente emitidos. A certificação em plena conformidade com as normas da OACI (em 5 fases) das transportadoras aéreas *Eagle Air* e *Probiz Guinée* ficou concluída e estas transportadoras aéreas obtiveram os seus certificados de operador aéreo (COA), respetivamente, em 10 de abril de 2015 (COA n.º 1/DNAC/2015) e 4 de agosto de 2015 (COA n.º 2/DNAC/2015). Outras quatro transportadoras aéreas — *Konair*, *Sahel Aviation Guinée*, *Fly Nimba Airlines* e *Ijet Aviation* — deram igualmente início ao processo de certificação.
- (17) O registo das aeronaves tem vindo a progredir e a DNAC informou que foram registadas cinco novas aeronaves.
- (18) A aplicação progressiva do plano de medidas corretivas, em conformidade com o aprovado pela OACI em dezembro de 2012, e as informações de segurança disponíveis não justificam, presentemente, uma decisão de impor uma proibição ou restrições operacionais às transportadoras aéreas certificadas na República da Guiné. No entanto, a Comissão considera que a situação deve continuar a ser acompanhada de perto.
- (19) De acordo com os critérios comuns estabelecidos no anexo do Regulamento (CE) n.º 2111/2005, considera-se, por conseguinte, não existirem atualmente motivos para alterar a lista comunitária das transportadoras aéreas que estão proibidas de operar na União, incluindo nela transportadoras da República da Guiné.
- (20) Caso surjam eventuais informações atinentes à segurança operacional que indiquem riscos iminentes, decorrentes do incumprimento das normas de segurança internacionais, a Comissão poderá ver-se obrigada a tomar medidas em conformidade com o Regulamento (CE) n.º 2011/2005.

**Transportadoras aéreas da Índia**

- (21) Em 20 de outubro de 2015, tiveram lugar consultas técnicas entre a Comissão, a AESA, os Estados-Membros e representantes da Direção-Geral da Aviação Civil da Índia (DGCA da Índia) e da transportadora aérea *Air India*. A DGCA da Índia forneceu informações relativas às medidas de sustentabilidade em curso que adotou relativamente à sua capacidade de supervisão da segurança. As consultas técnicas proporcionaram também uma oportunidade para discutir com a DGCA da Índia a interação de transportadoras aéreas indianas com o Programa SAFA (Avaliação da Segurança das Aeronaves Estrangeiras).
- (22) Estas consultas revelaram claramente que, apesar de a DGCA da Índia ter implementado certas medidas a fim de verificar a sustentabilidade das melhorias na segurança da aviação tomadas até ao momento, constatou-se a necessidade de mais iniciativas em diversos domínios. Por outro lado, a DGCA da Índia está a utilizar a base de dados SAFA para acompanhar o desempenho das transportadoras aéreas indianas no âmbito do programa SAFA. Prova disso é, designadamente, o facto de a DGCA da Índia ter informado que, em junho de 2015 se tinha reunido com a *Air India* para debater os processos em curso na *Air India* sobre o seu desempenho no âmbito do programa SAFA.
- (23) A *Air India* apresentou uma síntese do respetivo sistema de gestão da segurança, um resumo de informação estatística da SAFA por frota, exemplos da sua estratégia de comunicação para o programa de gestão da segurança e informações sobre o processo SAFA que introduziu para efeitos de uma melhoria contínua.
- (24) Por ofícios de 29 de outubro de 2015, no seguimento das consultas técnicas, a Comissão reiterou à DGCA da Índia, uma série de mensagens, em que, designadamente, recomenda que o controlo da execução do programa SAFA pelas transportadoras aéreas da Índia seja efetuado de forma mais cuidadosa. A Comissão também indicou à *Air India* que era necessário demonstrarem os progressos no que diz respeito à gestão dos processos SAFA através do seu desempenho no âmbito do programa SAFA. A DGCA da Índia e a *Air India* foram alertadas para a

responsabilidade da AESA, nos termos do Regulamento (UE) n.º 452/2014 da Comissão <sup>(1)</sup>, (parte TCO) para realizar avaliações da segurança dos operadores de países terceiros e para o facto de os resultados obtidos no quadro do programa SAFA serem um dos principais elementos tidos em conta pela AESA quando realiza estas avaliações de segurança.

- (25) A Comissão registou as informações fornecidas pela DGCA da Índia e pela *Air India*. Considerou-se não ser necessário, nesta ocasião, impor nenhuma proibição ou restrição operacional às transportadoras aéreas certificadas na Índia, continuando porém a ser necessário efetuar mais consultas técnicas para garantir que as questões relacionadas com a segurança podem ser discutidas de forma regular.
- (26) Em conformidade com os critérios comuns estabelecidos no anexo do Regulamento (CE) n.º 2111/2005, considera-se, pois, não existirem atualmente fundamentos para alterar a lista comunitária das transportadoras aéreas que estão proibidas de operar na União, incluindo nela transportadoras da Índia.
- (27) 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.
- (28) Os Estados-Membros devem continuar a verificar o cumprimento efetivo das normas de segurança, atribuindo prioridade às transportadoras aéreas indianas nas inspeções a efetuar na plataforma de estacionamento, em conformidade com o Regulamento (UE) n.º 965/2012.

#### Transportadoras aéreas da Indonésia

- (29) Prosseguem as consultas das autoridades competentes da Indonésia, a Direção-Geral da Aviação Civil da Indonésia (DGCA da Indonésia), com vista a acompanhar os seus progressos na garantia da supervisão da segurança de todas as transportadoras aéreas certificadas neste país, em conformidade com as normas de segurança internacionais. Na sequência da auditoria da OACI em maio de 2014, a DGCA da Indonésia concluiu o seu plano de medidas corretivas, procedendo atualmente à respetiva implementação. A pedido da DGCA da Indonésia, em 29 de outubro, foi organizada uma reunião técnica entre a Comissão, a AESA e alguns Estados-Membros e a DGCA da Indonésia e as transportadoras aéreas *Citilink*, *Lion Air* e *Batik Air*. Esta reunião tornou claro que estão a ser preparadas as medidas corretivas necessárias para retificar as constatações de auditorias anteriores, mas essas medidas continuam ainda em diferentes fases de execução. A principal deficiência identificada situa-se a nível da realização das inspeções às transportadoras aéreas e aeronaves. Existem procedimentos para realizar esta tarefa, mas nem sempre são postos em prática. O número de problemas registados durante as inspeções continua a ser baixo e a comunicação dos resultados às empresas controladas nem sempre é feito de acordo com os procedimentos aplicáveis. Não existem procedimentos adequados para o seguimento das constatações e o seguimento efetivo destas continua a ser deficiente; os prazos não são cumpridos e o seu cumprimento nem sempre é fiscalizado. A DGCA da Indonésia tem a seu cargo 59 certificados de operador aéreo; e algumas destas transportadoras aéreas exibem um crescimento intenso. É essencial que a DGCA da Indonésia acompanhe esta evolução.
- (30) A transportadora aérea *Citilink*, fez uma apresentação sobre a evolução da empresa e da sua gestão da segurança. Prossegue o crescimento da empresa, com cerca de oito novas aeronaves por ano e os sistemas e procedimentos parecem estabilizar-se. A análise de dados de voo melhorou e a empresa está consciente dos riscos operacionais. O sistema de gestão da segurança foi estabelecido, mas ainda precisa de progredir, nomeadamente no que diz respeito à baixa taxa de comunicação de incidentes e ocorrências.
- (31) A *Lion Air* e a *Batik Air* apresentaram-se em conjunto, uma vez que ambas são membros do *Lion Air Group*. O crescimento destas duas transportadoras aéreas continua a ser considerável, estando previsto que cada uma receba cerca de 10 novas aeronaves em 2016 e um número semelhante de aeronaves nos anos seguintes. Os principais desafios para estas transportadoras são o recrutamento e a formação de pessoal suficiente em todos as áreas. Ambas as transportadoras apresentaram planos para a formação de tripulações de voo e para o recrutamento e a formação de outros tipos de pessoal. Os requisitos em matéria de qualificações mínimas para os pilotos recentemente recrutados e os requisitos para ser promovido a comandante na *Lion Air* são relativamente modestos, atendendo ao ambiente operacional frequentemente difícil. Assim, e devido ao rápido crescimento da transportadora aérea, existe um grande número de pilotos com relativamente pouca experiência na *Lion Air*, o que poderá estar relacionado com o elevado número de casos de aproximações instáveis e um elevado risco de incidentes na aterragem (aterragens duras, saídas de pista). Um exemplo disto é a saída de pista de uma aeronave da transportadora aérea *Batik Air* em 6 de novembro de 2015. No que se refere a este incidente específico, a

<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).

DGCA da Indonésia e a transportadora aérea *Batik Air* adotaram de imediato medidas para investigar adequadamente o incidente e tomar as medidas corretivas necessárias. No entanto, o sistema de monitorização dos dados de voo melhorou e está a conduzir a resultados significativos e a melhorias em matéria de segurança. O sistema de gestão da segurança parece estar bem desenvolvido e, recentemente, a notificação de incidentes e ocorrências começou a melhorar, embora a sua execução efetiva e a identificação dos riscos ainda deva ser reforçada. Da reunião ficou claro que as desvantagens da *Lion Air* e da *Batik Air* são o rápido crescimento e a relativa inexperiência das tripulações de voo.

- (32) A DGCA da Indonésia foi convidada para uma audição perante o Comité da Segurança Aérea em 25 de novembro de 2015, tendo reiterado os pontos apresentados na reunião técnica de 29 de outubro de 2015. Estes incluem o programa de vigilância contínua e os resultados do sistema de gestão. Foram apresentados os resultados das atividades de vigilância das quatro transportadoras aéreas indonésias que estão atualmente isentas da proibição geral aplicável às transportadoras aéreas indonésias, bem como das três transportadoras aéreas presentes na audição. A DGCA da Indonésia também apresentou o desenvolvimento do sistema de gestão dos riscos em matéria de segurança. A DGCA da Indonésia convidou a Comissão para uma visita de verificação no local. Essa missão permitirá passar em revista os progressos e determinar o nível de aplicação efetiva das normas internacionais de segurança pela autoridade e pelas transportadoras aéreas.
- (33) As transportadoras aéreas *Citilink*, *Lion Air* e *Batik Air* apresentaram exposições sobre o seu desenvolvimento e a execução da sua gestão da segurança, em grande medida em conformidade com a sua apresentação durante a reunião técnica de 29 de outubro.
- (34) Por ofício de 22 de outubro de 2015, a DGCA da Indonésia informou a Comissão de que tinham sido certificadas duas novas transportadoras aéreas desde a última atualização: o COA n.º 135-054 foi atribuído à *Alda Trans Papua* e o COA n.º 135-059 foi atribuído à *Weststar Aviation Indonesia*. No entanto, a DGCA da Indonésia não apresentou garantias da supervisão da segurança destas transportadoras aéreas, como determinam as normas de segurança internacionais. No mesmo ofício, a DGCA da Indonésia informava a Comissão da revogação dos certificados de operador aéreo das transportadoras aéreas *Pacific Royale Airways* (COA n.º 121-045), *Air Maleo* (COA n.º 121-041, apenas operações domésticas), *Manunggal Air Service* (COA n.º 121-020), *Nusantara Buana Air* (COA n.º 135-041), *Survai Udara Penas* (Persero, COA n.º 135-006) and *Asconusa Air Transport* (COA n.º 135-022).
- (35) Embora, se possam observar progressos desde a auditoria da OACI de maio de 2014, e mesmo desde a reunião técnica, em outubro, a verificação dos mesmos é uma condição indispensável para obter a confiança necessária em matéria de segurança para ponderar uma maior flexibilização da proibição de operação vigente para a transportadoras aéreas indonésias. Por conseguinte, em 2016, será organizado uma visita de avaliação no local da União a fim de recolher a informação necessária. Neste momento, porém, não existem provas suficientes para fundamentar uma decisão relativa a novas adaptações da proibição de operação aplicável à transportadoras aéreas da Indonésia, nomeadamente no que diz respeito à *Citilink*, *Lion Air* e *Batik Air*.
- (36) 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 *Alda Trans Papua* e a *Weststar Aviation*. As transportadoras aéreas *Pacific Royale Airways*, *Manunggal Air Service*, *Nusantara Buana Air*, *Survai Udara Penas* e a *Asconusa Air Transport* devem ser retiradas do anexo A do Regulamento (CE) n.º 474/2006.

### Transportadoras aéreas do Irão

- (37) A transportadora aérea *Iran Air*, certificada pela Organização da Aviação Civil da República Islâmica do Irão («CAOIRI»), foi incluída no anexo B do Regulamento (CE) n.º 474/2006, em 30 de março de 2010. Na sequência de uma visita de avaliação no local da União, as restrições operacionais à frota da *Iran Air* foram definidas com maior precisão em 5 de julho de 2010.
- (38) A *Iran Air* comunicou à Comissão informações sobre a sua frota atual comprovadas por documentação pertinente. Solicitou a exclusão de todas as aeronaves de tipo A 320 das restrições operacionais, para que a *Iran Air* possa igualmente operar as suas novas aeronaves de tipo A 320 na União. De acordo com as informações prestadas pela *Iran Air*, a antiguidade média das aeronaves A 320 da frota da *Iran Air* é inferior à antiguidade média das aeronaves autorizadas a operar na União. A *Iran Air* também alega que as aeronaves em causa podem ser operadas com fiabilidade. No entanto, não tendo sido possível verificar os elementos de prova fornecidos, as informações de que a Comissão dispõe atualmente não permitem acrescentar novas aeronaves à lista de aeronaves que a *Iran Air* pode operar com destino à União.

- (39) Em conformidade com o COA da *Iran Air*, o número de aeronaves dos tipos que estão autorizados a operar na União diminuiu. A lista das aeronaves isentas incluídas no anexo B do Regulamento (CE) n.º 474/2006 deve ser alterado em conformidade.
- (40) 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 que estão proibidas de operar na União deve, pois, ser alterado, de modo a refletir no anexo B do Regulamento (CE) n.º 474/2006 as a frota atual da *Iran Air*.

#### **Transportadoras aéreas do Iraque**

- (41) A AESA enviou um ofício à autoridade de aviação civil iraquiana («ICAA»), em quatro ocasiões distintas de 13 de junho de 2014 a 16 de março de 2015, a respeito dos problemas de segurança relacionados com o desempenho da *Iraqi Airways* no âmbito do programa SAFA. No que se refere a essas preocupações, os dados SAFA comprovam a falta de análise das causas profundas pela *Iraqi Airways*.
- (42) A *Iraqi Airways* solicitou à AESA uma autorização de operador de país terceiro («TCO») em 20 de agosto de 2014. A AESA avaliou o pedido de TCO da *Iraqi Airways* em conformidade com os requisitos do Part TCO.
- (43) Na avaliação da segurança no âmbito da autorização TCO da *Iraqi Airways*, a AESA manifestou dúvidas fundamentais quanto à falta de capacidade desta transportadora aérea para dar resposta aos problemas de segurança que tinham sido identificados e para apresentar, em tempo útil, a documentação relativa à segurança. A AESA concluiu, por conseguinte, que uma nova avaliação não levaria a conceder uma autorização à *Iraqi Airways* e que, portanto, não cumpria os requisitos aplicáveis do Regulamento (UE) n.º 452/2014 da Comissão. Assim, em 16 de julho de 2015, a AESA rejeitou por motivos de segurança claros, tal como acima descrito, o pedido de TCO da *Iraqi Airways*.
- (44) Em 28 de setembro de 2015, a Comissão escreveu à ICAA. O ofício constitui o início das consultas oficiais com as autoridades responsáveis pela supervisão regulamentar das transportadoras aéreas certificadas no Iraque, em conformidade com o disposto no artigo 3.º, n.º 2, do Regulamento (CE) n.º 473/2006 da Comissão. Nesse ofício, a Comissão explicou que a condição para o início destas consultas oficiais se relaciona com o desempenho em matéria de segurança das *Iraqi Airways* no âmbito do programa SAFA, bem como com a decisão negativa tomada pela AESA relativamente ao pedido de autorização de TCO desta transportadora aérea.
- (45) Em 27 de outubro de 2015, a Comissão escreveu à ICAA e às *Iraqi Airways*, informando ambas as partes de que o processo desta transportadora aérea tinha sido inscrito na ordem do dia da reunião de 24 a 26 de novembro de 2015 do Comité da Segurança Aérea, e de que tanto a ICAA como as *Iraqi Airways* teriam a oportunidade de se pronunciarem perante o Comité da Segurança Aérea, em conformidade com o Regulamento (CE) n.º 2111/2005.
- (46) Em 3 de novembro de 2015, realizou-se uma videoconferência entre a Comissão, a AESA, os Estados-Membros e representantes da ICAA e das *Iraqi Airways*. Durante essa videoconferência, a ICAA apresentou uma panorâmica das suas funções, incluindo os princípios básicos dos seus procedimentos em matéria de supervisão da segurança. Outras informações prestadas pela ICAA incluíam uma síntese da supervisão que efetua às *Iraqi Airways*, assim como da forma como dá seguimento às informações relativas ao programa SAFA. A apresentação das *Iraqi Airways* durante essa videoconferência forneceu, entre outros elementos, informações meramente genéricas relativas ao seu sistema de gestão da segurança e da qualidade e a outras questões relacionadas com a segurança.
- (47) A ICAA e as *Iraqi Airways* compareceram perante o Comité da Segurança Aérea em 25 de novembro de 2015. Entre outros elementos, a ICAA declarou deter responsabilidades de supervisão sobre sete titulares de COA, incluindo as *Iraqi Airways*. A ICAA também apresentou um resumo das ações previstas para reforçar as suas capacidades. A AESA prestou informações sobre os problemas de segurança que fundamentaram a sua decisão negativa de TCO.
- (48) A *Iraqi Airways* apresentou vários elementos, incluindo informações referentes à sua análise e acompanhamento do programa SAFA. A apresentação não forneceu provas suficientes do funcionamento pormenorizado do sistema de gestão da segurança e da qualidade da transportadora aérea. As informações prestadas pela *Iraqi Airways* não foram de natureza suficiente para resolver completamente os problemas de segurança que fundamentaram a decisão da AESA, de recusar a autorização de TCO à transportadora aérea.
- (49) 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 *Iraqi Airways*.

- (50) Uma vez que esta inclusão é uma consequência direta da decisão negativa da AESA de autorização de TCO, a Comissão tenciona reconsiderar esta inclusão, se e quando a AESA informar a Comissão de que considera que estão preenchidas as condições para que a AESA tome uma decisão positiva ao abrigo de parte TCO relativa às *Iraqi Airways*.

#### Transportadoras aéreas do Cazaquistão

- (51) Desde julho de 2009, todas as transportadoras aéreas do Cazaquistão, com exceção de uma, estão completamente proibidas de operar, principalmente devido à incapacidade da autoridade responsável pela supervisão da segurança das transportadoras aéreas certificadas no Cazaquistão (Comité da Aviação Civil do Cazaquistão) («CAC») para implementar e fazer cumprir as normas de segurança internacionais aplicáveis. Foi feita uma exceção parcial para a transportadora aérea *Air Astana*. A *Air Astana* foi incluída no anexo B do Regulamento (CE) n.º 474/2006 e foi autorizada a operar com destino à União com parte da sua frota, limitada ao seu nível de operações nessa altura.
- (52) Em 2014, na sequência de uma melhoria dos registos da SAFA, a *Air Astana* foi autorizada a aumentar o seu nível de operações na União, mas apenas com o tipo de aeronaves com que tinha sido autorizada a operar na União desde 2009.
- (53) A *Air Astana* foi certificada de novo pelo CCA em abril de 2015 e, no âmbito da auditoria de segurança operacional («IOSA») da Associação do Transporte Aéreo Internacional («IATA»), em maio de 2015. A transportadora aérea forneceu regularmente informações atualizadas sobre as suas operações de voo e as suas atividades de formação e manutenção. A auditoria à *Air Astana*, realizada pela AESA em outubro de 2015 no âmbito da parte TCO, não revelou quaisquer provas de incumprimentos das normas internacionais. A *Air Astana* foi considerada bem dotada de pessoal e gerida de forma eficaz por uma equipa de gestão internacional competente, acompanhada de pessoal local. A organização desenvolveu uma cultura de segurança forte e credível. A equipa de auditoria da AESA recomendou, por conseguinte, que se concedesse à *Air Astana* uma autorização de TCO sem apresentar constatações.
- (54) A fim de prestar informações atualizadas sobre as atividades de supervisão da segurança do Cazaquistão, o CAC foi convidado para uma audição na reunião do Comité da Segurança Aérea de 24 de novembro de 2015. O CAC indicou que estão em curso medidas para corrigir as deficiências identificadas pela OACI em 2014 no âmbito da ICVM, nomeadamente os problemas de segurança graves no domínio das operações aéreas. Essas medidas incluem o estabelecimento de um programa de formação de inspetores de segurança da aviação e a melhoria dos procedimentos respeitantes à certificação dos operadores aéreos e à emissão de aprovações específicas. No que se refere aos problemas de segurança graves, o CAC indicou que, na melhor das hipóteses, não se prevê a sua resolução antes do final de 2015. Além disso, em novembro de 2015, as autoridades competentes do Cazaquistão assinaram um memorando de entendimento com um prestador de serviços de consultoria, com vista a aumentar o nível de aplicação efetiva das normas de segurança pertinentes no país. O CAC também indicou que, em 2015, um total de 12 operadores sob a sua supervisão foram certificados de novo e que foram revogados cinco COA. Pese embora esta evolução favorável, o grau de incerteza continua a ser importante em relação ao nível de conformidade da certificação dos operadores aéreos e aos processos de homologação, bem como à eficácia das medidas regulamentares aplicadas para responder aos problemas de segurança graves.
- (55) A *Air Astana* foi igualmente convidada para ser ouvida na reunião do Comité da Segurança Aérea de 24 de novembro de 2015. A *Air Astana* facultou elementos de prova de que estabeleceu um processo de gestão da segurança estável e eficaz, para enfrentar os riscos para a segurança, realizar a análise das causas profundas e promover uma cultura de segurança dentro da sua organização. A transportadora aérea demonstrou capacidade para gerir as alterações no âmbito do alcance e do volume das suas atividades de forma segura e eficiente. Além disso, a *Air Astana* assegurou que a supervisão da sua frota é realizada em conformidade com as normas de segurança internacionais aplicáveis.
- (56) A transportadora SCAT JSC, certificada no Cazaquistão, solicitou uma audição ao Comité da Segurança Aérea, que se realizou em 24 de novembro de 2015. A transportadora aérea concluiu com êxito um certificação IOSA. De acordo com as informações fornecidas pela SCAT JSC, várias das suas aeronaves do tipo Boeing B-737 e B-757 estão registadas na Lituânia. Embora a Comissão reconheça os progressos realizados pela SCAT JSC, a transportadora aérea não facultou elementos de prova de que as operações de voo, bem como a aeronavegabilidade contínua e a manutenção das suas aeronaves, sejam realizadas em conformidade com as normas de segurança aplicáveis.
- (57) Com base nas informações de que a Comissão dispõe, incluindo as fornecidas durante a audição de 24 de novembro de 2015, conclui-se que o projeto de reforma da regulamentação no domínio da aviação civil no Cazaquistão está a progredir lentamente. No entanto, a realização de progressos mais aprofundados depende da resolução dos problemas de segurança graves pendentes no domínio das operações aéreas para que possa ser ponderada uma flexibilização das restrições substanciais atualmente aplicadas às transportadoras aéreas sob a supervisão do CAC, com exceção da *Air Astana*.

- (58) Com base nas informações de que a Comissão dispõe, os resultados positivos da auditoria TCO à *Air Astana* e as explicações dadas durante a audição perante o Comité da Segurança Aérea, considera-se que deixaram de se verificar as condições para manter uma proibição parcial da *Air Astana*.
- (59) No que diz respeito à *SCAT JSC*, a Comissão tenciona examinar este processo, a fim de assegurar que uma eventual flexibilização da proibição de operação da *SCAT JSC* não apresenta riscos de segurança nas operações com destino à União.
- (60) 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 que estão proibidas de operar na União deve ser alterada, de modo a retirar a *Air Astana* do anexo B do Regulamento (CE) n.º 474/2006.
- (61) Os Estados-Membros devem continuar a verificar o cumprimento efetivo das normas de segurança, atribuindo às aeronaves da *Air Astana* prioridade nas inspeções na plataforma de estacionamento, em conformidade com o Regulamento (UE) n.º 965/2012.

### Transportadoras aéreas do Líbano

- (62) Prosseguem as consultas com as autoridades competentes do Líbano (autoridade da aviação civil libanesa) («CAA do Líbano»), com o objetivo de confirmar se este país está a executar o plano de medidas corretivas elaborado em resposta às constatações e aos problemas de segurança graves, com base na ICVM realizada em dezembro de 2012.
- (63) Em 4 de novembro de 2015, representantes da CAA do Líbano e das transportadoras aéreas *Middle East Airlines* e *Wings of Lebanon* participaram numa reunião técnica em Bruxelas com a Comissão e a AESA, a fim de apresentarem uma atualização dos progressos que têm vindo a ser realizados pela CAA do Líbano, principalmente no respeitante à resolução dos problemas de segurança graves, à criação de uma autoridade da aviação civil e à separação das funções de supervisão da segurança das funções de prestação de serviços que dependem, atualmente, da CAA do Líbano.
- (64) A CAA do Líbano tinha fornecido informações adicionais à OACI sobre os problemas de segurança graves e apresentou estas informações durante a reunião técnica. A mesma CAA convidou recentemente a OACI a verificar as medidas corretivas, mas esta verificação ainda não se realizou. Foi referido que a direção de segurança de voo, responsável pela certificação e a supervisão das transportadoras aéreas, tem uma posição mais independente dentro da CAA do Líbano, embora tal não fosse confirmado por provas inequívocas durante a reunião técnica.
- (65) A transportadora aérea *Middle East Airlines* fez uma apresentação sobre a sua gestão das operações e da segurança: a transportadora aérea parecia controlar adequadamente os processos nos domínios críticos para a segurança das operações de voo, formação de tripulantes, gestão da aeronavegabilidade e gestão da qualidade e da segurança. A AESA prestou informações sobre o facto de uma reunião recente com as *Middle East Airlines*, no âmbito do seu pedido de autorização de TCO, ter produzido resultados positivos. A transportadora aérea organiza regularmente auditorias por terceiros a fim de remediar a falta de supervisão da segurança pela sua própria autoridade, bem como para melhorar a aplicação das normas de segurança internacionais de forma mais aprofundada.
- (66) A transportadora aérea *Wings of Lebanon* apresentou as suas operações, efetuadas com um único tipo de aeronave, e os procedimentos de segurança que aplica. Os principais responsáveis desta transportadora aérea foram recentemente substituídos, o que conduziu a uma melhoria dos procedimentos operacionais da transportadora aérea e constitui um bom ponto de partida para o desenvolvimento de um sistema de gestão da segurança.
- (67) A melhoria do sistema de supervisão da segurança, embora sejam progressiva, juntamente com as medidas corretivas adotadas pelas *Middle East Airlines* e as informações de segurança disponíveis, não justificam, nesta fase, a decisão de impor uma proibição ou restrições operacionais às transportadoras aéreas certificadas no Líbano. No entanto, 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 prosseguir as consultas com as autoridades libanesas.
- (68) Em conformidade com os critérios comuns estabelecidos no anexo do Regulamento (CE) n.º 2111/2005, considera-se, portanto, não existirem na atual fase fundamentos para alterar a lista comunitária das transportadoras aéreas que estão proibidas de operar na União incluindo nela transportadoras do Líbano.



- (69) Caso surjam informações atinentes à segurança operacional que indiquem riscos iminentes, decorrentes do incumprimento das normas internacionais aplicáveis, a Comissão poderá ver-se obrigada a tomar novas medidas, em conformidade com o Regulamento (CE) n.º 2111/2005.

#### **Transportadoras aéreas de Madagáscar**

- (70) A Comissão prosseguiu as consultas com a autoridade da aviação civil de Madagáscar, (Aviation Civile de Madagascar) («ACM»). A pedido desta, teve lugar em Bruxelas, em 2 de outubro de 2015, uma reunião entre, por um lado, a Comissão, a AESA e os Estados-Membros e, por outro, a ACM e a transportadora aérea *Air Madagascar*.
- (71) Durante essa reunião, a ACM e a *Air Madagascar* prestaram informações sobre os progressos realizados por ambas as organizações relativamente aos respetivos planos de medidas corretivas e preventivas implementadas para corrigir as deficiências de segurança detetadas, referidas nos considerandos 66 a 74 do Regulamento de Execução (UE) n.º 390/2011. Tanto a ACM como a *Air Madagascar* consideram que as deficiências de segurança têm sido supridas de forma adequada; a ACM pediu a reavaliação das restrições operacionais impostas à *Air Madagascar*.
- (72) A Comissão registou os progressos comunicados pela ACM para corrigir as deficiências detetadas pela OACI, bem como as informações prestadas pela ACM e a transportadora aérea *Air Madagascar* no que respeita aos seus planos de ações corretivas e preventivas. Embora reconhecendo os progressos alcançados pela ACM e a transportadora aérea *Air Madagascar*, e mesmo tendo em conta os novos progressos esperados, não estão reunidas as condições para flexibilizar a atual proibição parcial da *Air Madagascar*. Continua a ser necessária a verificação da aplicação efetiva das normas de segurança internacionais. A ACM deve consolidar a sua experiência no que respeita aos novos procedimentos que adotou. Neste contexto, a União poderá organizar uma visita de avaliação no local em Madagáscar, no primeiro trimestre de 2016. Além disso, não existem, atualmente, suficientes elementos de prova que justifiquem a flexibilização das restrições operacionais às transportadoras aéreas de Madagáscar.
- (73) De acordo com os critérios comuns estabelecidos no anexo do Regulamento (CE) n.º 2111/2005, constata-se, por conseguinte, não haver atualmente fundamento para alterar a lista das transportadoras aéreas objeto de uma proibição de operação na União, nela incluindo transportadoras de Madagáscar.

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

- (74) A missão de avaliação da União, que teve lugar em abril de 2015, permitiu à Comissão concluir que, apesar de a autoridade da aviação civil competente em Moçambique, (Instituto de aviação civil de Moçambique) («IACM»), ter demonstrado progressos significativos na aplicação das normas de segurança internacionais, se mantêm deficiências importantes no sistema de supervisão da segurança neste país. Por conseguinte, foi decidido que a Comissão, com o apoio da AESA, preste assistência técnica com vista a ajudar a solucionar os problemas remanescentes e a concluir o processo de reforço das capacidades internas necessário para obter a sustentabilidade desejada.
- (75) Em 12 de outubro de 2015 foi iniciado um projeto de assistência técnica de longa duração que se prolongará até ao início de junho de 2016. A primeira fase do projeto produziu alguns resultados preliminares. Uma revisão aprofundada do quadro jurídico e das regras da aviação levou à identificação de correções e melhorias para posterior adoção. Estão a ser ponderados os princípios e a estrutura de um certo número de atos de direito da União Europeia em matéria de aviação civil para os adaptar às especificidades do sistema de aviação de Moçambique. Vão ser envidados esforços orientados para abordar sistematicamente todas as constatações da auditoria USOAP da OACI de protocolo aberto, com vista a melhorar de forma significativa o rácio de execução efetiva. Realizou-se uma ronda de contactos com todas as transportadoras aéreas e foi efetuado um reexame da sua situação em matéria de certificação. A fim de suprir algumas das vulnerabilidades do IACM estão a ser ponderados diversos protocolos de cooperação. Foi lançada a identificação de todos os processos e procedimentos internos do IACM que exigem uma reforma profunda.
- (76) Em 14 de setembro de 2015 teve início um projeto de assistência técnica de curta duração que terminou em 13 de novembro. Proporcionou ações de formação no posto de trabalho e orientações em matéria de fiscalização e de certificação de aeródromos, incidindo, nomeadamente, no novo aeroporto internacional Nacala e no aeroporto internacional da Beira já existente.
- (77) Contudo, nesta fase, a capacidade do IACM para supervisionar as atividades da aviação civil em Moçambique ainda não é suficiente, no contexto das normas de segurança internacionais. Por conseguinte, os elementos de que dispõe não permitem sustentar a decisão de flexibilizar a proibição de operação de todas as transportadoras aéreas certificadas em Moçambique.

- (78) De acordo com a lista apresentada pelo IACM em 5 de novembro de 2015, foram certificadas três novas transportadoras aéreas em Moçambique, a saber, *Ambassador Lda.* (COA MOZ-21), *Everett Aviation Lda.* (COA MOZ-18) e *Inaer Aviation Mozambique Lda.* (COA MOZ-19). Contudo, o IACM não apresentou provas de que a supervisão da segurança destas transportadoras aéreas está garantida em conformidade com as normas de segurança internacionais. Através dessa mesma lista, o IACM informou a Comissão de que os COA das transportadoras aéreas *Aero-Serviços Sarl* (COA MOZ-08), *Emílio Air Charter Lda* (COA MOZ-05) e *Unique Air Charter Lda* (COA MOZ-13), anteriormente suspensos durante o processo de recertificação já tinham sido revogados, devido à sua incapacidade para completar este processo.
- (79) 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 *Ambassador Lda*, *Everett Aviation Lda* e *Inaer Aviation Mozambique Lda.* e a suprimir do anexo A do Regulamento (CE) n.º 474/2006 a *Aero-Serviços Sarl*, a *Emílio Air Charter Lda* e a *Unique Air Charter Lda*.

### Transportadoras aéreas do Nepal

- (80) A Comissão prosseguiu as consultas com a autoridade da aviação civil do Nepal (CAAN) a fim de determinar as capacidades desta para aplicar e fazer cumprir as normas internacionais de segurança aplicáveis.
- (81) A Comissão e a AESA visitaram a CAAN, de 5 a 9 de outubro de 2015. A visita ao local tinha como objetivo que a AESA fornecesse assistência técnica sob a forma de uma avaliação dos progressos realizados pela CAAN em relação aos resultados da auditoria da OACI e revisse o roteiro de forma a incluir recomendações para a resolução das questões pendentes. A Comissão participou nesta visita *in loco* para analisar os progressos feitos pela CAAN relacionadas com as anomalias que conduziram à proibição de transportadoras aéreas nepalesas imposta em dezembro de 2013.
- (82) As visitas no local confirmaram que a CAAN realizou progressos satisfatórios quanto à aplicação das normas de segurança internacionais. Segundo a OACI, o plano de medidas corretivas elaborado pela CAAN abrange plenamente as constatações, incluindo as que deram origem aos problemas de segurança graves identificados pela organização. No entanto, a execução das medidas não pode ser verificada durante a visita no local. Os problemas de segurança graves relativos às operações aéreas ainda se mantêm. A CAAN prevê uma missão da equipa de segurança da delegação regional da OACI, em dezembro de 2015, para ter uma avaliação preliminar da implementação das medidas corretivas, tendo em vista a realização de uma ICVM no primeiro trimestre de 2016. No decurso dessa ICVM, a aplicação efetiva das medidas corretivas deve ser verificada pela OACI. A CAAN aplica um programa regular de auditoria a todas as transportadoras aéreas e a outros prestadores de serviços sob a sua supervisão. No entanto, o programa de controlo deve continuar a ser reforçado.
- (83) No decurso de uma reunião com o Ministro do turismo, da cultura e da aviação civil do Nepal, foi salientado que para melhorar o sistema de supervisão da aviação no Nepal é necessário conferir à CAAN capacidade total para funcionar independentemente do nível político no respeitante às suas funções de segurança, com pessoal qualificado suficiente. O ministro informou a Comissão de que estão em preparação novas alterações à lei da aviação civil do Nepal, a fim de resolver as questões institucionais e estabelecer a independência da função de supervisão da segurança relativamente aos prestadores de serviços; o ministro informou ainda que a CAAN tem apoio para a resolução de todas as constatações.
- (84) Em 7 e 8 de outubro de 2015, as transportadoras aéreas *Buddha Air*, *Yeti Airlines*, *Tara Air* e *Nepal Airlines Corporation*, registadas no Nepal, foram visitadas pela Comissão e pela AESA, a fim de efetuar uma breve análise da evolução verificada desde a última visita em fevereiro de 2014. As quatro transportadoras aéreas foram recertificadas em conformidade com a abordagem em cinco etapas teve e a CAAN tem exercitado um controlo regular. O desenvolvimento dos sistemas de gestão da segurança e a cultura de segurança destas transportadoras aéreas apresenta diferentes níveis de maturidade e, embora algumas se encontrem numa fase claramente mais avançada do que outras, nenhuma das transportadoras aéreas cumpre atualmente as normas de segurança internacionais aplicáveis.
- (85) A CAAN também informou que tinham sido certificadas duas novas companhias aéreas. A *Saurya Airlines* obteve um COA com o número 083/2014 em 13 de novembro de 2014 e *Himalaya Airlines* obteve um COA com o número 084/2015 em 9 de março de 2015. Contudo, a CAAN não apresentou provas de que a supervisão da segurança destas transportadoras aéreas está garantida em conformidade com as normas de segurança internacionais.

- (86) 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 *Saurya Airlines* e a *Himalaya Airlines*.

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

- (87) A Comissão, a AESA e os Estados-Membros acompanharam de perto o desempenho em matéria de segurança das transportadoras aéreas certificadas nas Filipinas que operam com destino à União, nomeadamente através da atribuição de prioridade nas inspeções a efetuar na plataforma de estacionamento às transportadoras aéreas filipinas, em conformidade com o Regulamento (UE) n.º 965/2012.
- (88) Antes da reunião do Comité da Segurança Aérea, a autoridade da aviação civil das Filipinas (CAAP) forneceu à Comissão certas informações técnicas referentes à sua supervisão da segurança das transportadoras aéreas certificadas nas Filipinas. Segundo as informações prestadas, existem atualmente 38 transportadoras titulares de COA ativas nas Filipinas. A equipa de gestão da CAAP que tem contribuído para os progressos no âmbito da aviação civil das Filipinas mantém-se em funções e está empenhada no seu programa contínuo de melhoramentos. Além disso, as informações prestadas pela CAAP e a análise das informações sobre acidentes e incidentes não indicam a existência de tendências preocupantes relativas às transportadoras aéreas certificadas nas Filipinas.
- (89) A *Philippine Airlines*, *Air Philippines' Corporation* e a *Cebu Pacific Air* foram recentemente objeto de inspeções SAFA na plataforma de estacionamento. Os relatórios indicam que não existem tendências preocupantes relacionadas com estas inspeções SAFA na plataforma de estacionamento.
- (90) Em conformidade com os critérios comuns estabelecidos no anexo do Regulamento (CE) n.º 2111/2005, considera-se, pois, não existirem atualmente fundamentos para alterar a lista comunitária das transportadoras aéreas que estão proibidas de operar na União, incluindo nela transportadoras das Filipinas.
- (91) Os Estados-Membros devem continuar a verificar o cumprimento efetivo das normas de segurança internacionais pelas transportadoras aéreas filipinas, atribuindo-lhes prioridade nas inspeções na plataforma de estacionamento, em conformidade com o Regulamento (UE) n.º 965/2012.

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

- (92) A Comissão, a AESA e os Estados-Membros continuaram a acompanhar de perto o desempenho, em termos de segurança, das transportadoras aéreas certificadas na Federação da Rússia que operam na União, nomeadamente atribuindo prioridade a determinadas transportadoras nas inspeções a efetuar na plataforma de estacionamento, em conformidade com o Regulamento (UE) n.º 965/2012.
- (93) Em 23 de outubro de 2015, a Comissão, assistida pela AESA e por um Estado-Membro, reuniu-se com representantes da Agência Federal Russa do Transporte Aéreo (FATA). O objetivo desta reunião era examinar 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 10 de março de 2014 e 9 de março de 2015, e identificar os casos que merecem especial atenção.
- (94) Durante a reunião, a Comissão chamou a atenção para a ausência de uma análise adequada das causas profundas por alguns operadores com um rácio SAFA de 2 ou superior. A FATA declarou que as constatações observadas no decurso de inspeções SAFA estão a ser objeto de análise regular e que a eficácia das medidas corretivas dos operadores é objeto de um acompanhamento constante. A FATA comprometeu-se a acompanhar os casos de irregularidades que ainda não tenham sido devidamente retificadas e a fornecer à Comissão informações atualizadas sobre o estatuto desses casos. Além disso, a FATA apresentou uma resenha atualizada dos últimos casos de suspensão e revogação dos COA das transportadoras aéreas sob a sua supervisão.
- (95) Com base nas informações disponíveis, concluiu-se não ser necessária uma audição, perante o Comité da Segurança Aérea, das autoridades da aviação russas ou das transportadoras aéreas certificadas na Federação da Rússia. No entanto, foi decidido que devem prosseguir as reuniões regulares de peritos de segurança entre a Comissão e as autoridades russas, pelo menos uma vez antes de cada reunião do Comité da Segurança Aérea.

- (96) Em conformidade com os critérios comuns estabelecidos no anexo do Regulamento (CE) n.º 2111/2005, considera-se, pois, não existirem atualmente fundamentos para alterar a lista comunitária das transportadoras aéreas que estão proibidas de operar na União, incluindo nela transportadoras da Federação da Rússia.
- (97) 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.
- (98) Se as inspeções revelarem um risco iminente para a segurança, devido ao incumprimento das normas de segurança, a Comissão poderá ver-se obrigada a tomar medidas contra transportadoras aéreas da Federação da Rússia, em conformidade com o Regulamento (CE) n.º 2111/2005.

#### **Transportadoras aéreas do Sudão**

- (99) A autoridade da aviação civil do Sudão (SCAA) manteve contactos regulares com a Comissão, em particular no que diz respeito à avaliação das transportadoras aéreas registadas no Sudão. As atividades de supervisão da SCAA melhoraram no que diz respeito a um certo número de transportadoras aéreas. Embora a SCAA tenha confirmado a sua disponibilidade para receber uma visita de avaliação no local em outubro de 2015, a Comissão pediu o adiamento da visita para o início de 2016, a fim de que a SCAA e as transportadoras aéreas disponham de mais tempo para aplicarem as normas de segurança internacionais.
- (100) A União deve proceder a uma missão de avaliação da segurança, para se verificar se a SCAA e as transportadoras aéreas certificadas no Sudão cumprem as normas de segurança internacionais.
- (101) Em conformidade com os critérios comuns estabelecidos no anexo do Regulamento (CE) n.º 2111/2005, considera-se, pois, não existirem atualmente fundamentos para alterar a lista comunitária das transportadoras aéreas que estão proibidas de operar na União, no que diz respeito às do Sudão.

#### **Transportadoras aéreas de Taiwan**

- (102) Tendo em conta os dois acidentes mortais registados pela transportadora aérea *TransAsia Airways (TNA)* nos últimos 18 meses, a Comissão encetou consultas formais com a autoridade da aviação civil de Taiwan (CAA) em conformidade com o disposto no artigo 3.º, n.º 2, do Regulamento (CE) n.º 473/2006 da Comissão. A CAA e a transportadora aérea *TNA* foram, neste contexto, convidadas a participar numa reunião técnica com a Comissão e com a AESA, que teve lugar em Bruxelas, em 19 de outubro de 2015, a fim de discutir o sistema de supervisão da segurança introduzido pela CAA, bem como o desempenho do sistema de segurança da *TNA*.
- (103) Durante a reunião, a CAA informou que o seu sistema de supervisão da segurança assenta nas normas e práticas recomendadas da OACI, e explicou, em referência aos oito elementos críticos da OACI, a forma como desempenha as suas responsabilidades de supervisão da segurança. A CAA informou mais pormenorizadamente sobre as medidas tomadas após os incidentes e acidentes que envolveram a transportadora aérea *TNA* nos últimos dois anos. Em conformidade com a legislação de Taiwan a CAA congelou igualmente o nível das operações aéreas realizadas pela transportadora aérea *TNA* por um período de um ano a contar da data do segundo acidente. Por último, a CAA sublinhou o seu empenhamento em aplicar o anexo 19 da OACI e anunciou que iria realizar uma avaliação do sistema de gestão da segurança (SGS) a todas as transportadoras aéreas certificadas em Taiwan até ao final de 2017.
- (104) Nessa mesma reunião, a transportadora aérea *TNA* informou a Comissão de que após os acidentes mortais de 2014 e 2015, tinha elaborado e implementado um plano de ação de melhoria da segurança de voo que abrange os seguintes domínios: reforço da cultura empresarial, estrutura da organização, execução do SGS, formação e medições. Informou ainda que, durante o ano de 2015, foram efetuadas alterações significativas na sua organização, incluindo a chegada de novas pessoas à direção, a criação de um serviço de garantia da qualidade, o estabelecimento de um comité de segurança de voo para a elaboração e promoção das políticas de segurança e a renovação da frota, de modo que em 2016 a idade média da frota fosse de quatro anos. Foram igualmente realizadas ações específicas para melhorar a formação das tripulações de voo. Para além das atividades de supervisão realizadas pela CAA, em 2015a ATR e a Fundação para Segurança de Voo realizaram visitas de avaliação com o apoio da Airbus e do Bureau Veritas. As visitas de avaliação no local conduziram a uma série de recomendações, que foram incluídas no plano de medidas corretivas posteriormente desenvolvido pela transportadora aérea *TNA*.

- (105) No final da reunião a CAA reiterou que todos os aspetos do setor da aviação em Taiwan estão em consonância com as normas internacionais estabelecidas pela OACI e exprimiu o seu empenhamento em continuar a acompanhar de perto o desempenho de segurança da transportadora aérea TNA e a aplicação dos planos de ações corretivas e preventivas.
- (106) Com base nas informações de que a Comissão dispõe, considerou-se não ser necessária a comparecência da CAA e da transportadora aérea TNA perante o Comité da Segurança Aérea nem impor a proibição de operações imposta a transportadoras aéreas de Taiwan. No entanto, a CAA e a transportadora aérea TNA acordaram prosseguir as consultas técnicas a fim de permitir à Comissão acompanhar a aplicação dos respetivos planos de medidas corretivas e preventivas e discutir as questões relacionadas com a segurança numa base contínua.
- (107) Em conformidade com os critérios comuns estabelecidos no anexo do Regulamento (CE) n.º 2111/2005, considera-se, pois, não existirem atualmente fundamentos para alterar a lista comunitária das transportadoras aéreas que estão proibidas de operar na União, no que diz respeito às de Taiwan.
- (108) Os Estados-Membros devem continuar a verificar o cumprimento efetivo das normas de segurança, atribuindo prioridade nas inspeções a efetuar na plataforma de estacionamento às transportadoras aéreas certificadas em Taiwan, em conformidade com o Regulamento (UE) n.º 965/2012.

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

- (109) Por ofício de 14 de outubro de 2015, a autoridade da aviação civil da Tailândia (CAA da Tailândia) forneceu à Comissão informações sobre os progressos da aplicação das medidas corretivas para suprir os problemas de segurança graves identificados pela OACI e outras constatações feitas pela OACI e pela Administração Federal da Aviação. Foi salientado o facto de o Governo da Tailândia ter conseguido reorganizar a antiga Direção da aviação civil numa CAA autónoma da Tailândia, em questão de meses. A CAA da Tailândia recrutou novos técnicos, bem como pessoal de inspeção adicional e continuará a reforçar a sua equipa de pessoal.
- (110) De 9 a 12 de novembro de 2015, a AESA efetuou uma visita à Tailândia, que abrangeu a CAA do país, para analisar os casos de incumprimento detetados pela OACI, à luz de TCO pedidos por duas transportadoras aéreas tailandesas. As observações formuladas pela AESA estão em sintonia com as constatações da OACI. A AESA considerou que a CAA da Tailândia sofre de deficiências e se encontra sobrecarregada, mas também registou progressos encorajadores. Para que a sua evolução seja positiva é necessário apoio político e dispor de tempo suficiente e realista para aplicar medidas corretivas de forma sustentável.
- (111) A pedido do Governo da Tailândia, foi organizada uma reunião técnica em 23 de novembro de 2015, em que participaram a Comissão, a AESA, altos funcionários do Governo tailandês, funcionários da CAA da Tailândia e representantes da transportadora aérea *Thai Airways International*. O Comité da Segurança Aérea também considerou significativas as informações prestadas durante a reunião respeitantes às melhorias a introduzir no sistema de aviação civil tailandês.
- (112) Por conseguinte, a delegação tailandesa foi convidada para uma audição perante o Comité da Segurança Aérea em 25 de novembro de 2015. A CAA da Tailândia apresentou as melhorias em matéria de organização e os planos de ação a curto, médio e longo prazo destinados a corrigir as deficiências detetadas pela OACI e os problemas de segurança graves. No que se refere aos prazos, a CAA da Tailândia explicou que se considera mais importante disponibilizar um sistema de segurança da aviação de elevada qualidade do que estabelecer prazos irrealistas. A CAA da Tailândia tenciona aplicar os regulamentos de segurança da aviação europeia e está a celebrar contratos com a AESA e com outros parceiros europeus para apoiar esta aplicação. A *Thai Airways* efetuou uma apresentação sobre o seu desenvolvimento e a aplicação das normas de segurança internacionais e a gestão da segurança nas suas operações.
- (113) Embora o nível da aplicação efetiva das normas de segurança internacionais seja baixo, conforme revelaram os resultados da auditoria da OACI de fevereiro de 2015, o Governo e a CAA da Tailândia manifestam um claro compromisso de melhorar o sistema de supervisão da segurança no país e apresentaram provas de que, num

curto lapso de tempo, já foi possível alcançar progressos relevantes. No entanto, as informações de segurança disponíveis relativas às transportadoras aéreas da Tailândia não justificam a decisão de impor uma proibição ou restrições operacionais. Contudo, 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 prosseguir as consultas com as autoridades da Tailândia.

- (114) Em conformidade com os critérios comuns estabelecidos no anexo do Regulamento (CE) n.º 2111/2005, considera-se, pois, não existirem atualmente fundamentos para alterar a lista comunitária das transportadoras aéreas que estão proibidas de operar na União, no que diz respeito às da Tailândia.
- (115) Os Estados-Membros devem continuar a verificar o cumprimento efetivo das normas de segurança, 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.
- (116) Caso surjam informações atinentes à segurança operacional que indiquem riscos iminentes, decorrentes do incumprimento das normas internacionais aplicáveis, a Comissão poderá ver-se obrigada a tomar novas medidas, em conformidade com o Regulamento (CE) n.º 2111/2005.

### **Transportadoras aéreas da Zâmbia**

- (117) Em 4 de setembro de 2015, a autoridade da aviação civil da Zâmbia (ZCAA) forneceu à Comissão informações atualizadas sobre os trabalhos relativos ao plano de ação para a segurança nacional. Essas informações revelam que foram realizados progressos satisfatórios. No entanto, certas ações ainda se encontram na sua fase final e não estão completamente concluídas. De comum acordo entre a Comissão e a ZCAA, foi decidido adiar para o início de 2016 uma visita de avaliação da UE.
- (118) A ZCAA deve prosseguir os esforços de aplicação efetiva das normas de segurança internacionais. A Comissão tenciona intensificar os preparativos para a visita de avaliação no local no início de 2016, a fim de verificar a aplicação dessas normas na Zâmbia.
- (119) Em conformidade com os critérios comuns estabelecidos no anexo do Regulamento (CE) n.º 2111/2005, considera-se, pois, não existirem atualmente fundamentos para alterar a lista comunitária das transportadoras aéreas que estão proibidas de operar na União, no que diz respeito às da Zâmbia.
- (120) O Regulamento (CE) n.º 474/2006 deve, pois, ser alterado em conformidade.
- (121) 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 que figura no anexo A do presente regulamento;
- (2) O anexo B é substituído pelo texto que figura no 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 10 de dezembro de 2015.

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

---

## ANEXO A

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

Nome da pessoa jurídica da transportadora aérea, conforme consta do seu COA (e sua designação comercial, caso seja diferente)	Número do certificado de operador aéreo (COA) ou número da licença de exploração	Número OACI que designa a companhia aérea	Estado do operador
BLUE WING AIRLINES	SRBWA-01/2002	BWI	Suriname
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>
ARIANA AFGHAN AIRLINES	AOC 009	AFG	República Islâmica do Afeganistão
KAM AIR	AOC 001	KMF	República Islâmica do Afeganistão
PAMIR AIRLINES	Desconhecido	PIR	República Islâmica do Afeganistão
SAFI AIRWAYS	AOC 181	SFW	República Islâmica do Afeganistão
<b>Todas as transportadoras aéreas certificadas pelas autoridades de Angola responsáveis pela supervisão regulamentar, à 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
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

<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 proibição de operação, desde que sejam respeitadas as normas de segurança pertinentes.



Nome da pessoa jurídica da transportadora aérea, conforme consta do seu COA (e sua designação comercial, caso seja diferente)	Número do certificado de operador aéreo (COA) ou número da licença de exploração	Número OACI que designa a companhia aérea	Estado do operador
HELIANG	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, incluindo:</b>			<b>República do Benim</b>
AERO BENIN	PEA No 014/ /MDCTTTATP-PR/ /ANAC/DEA/SCS	AEB	República do Benim
AFRICA AIRWAYS	Desconhecido	AFF	República do Benim
ALAFIA JET	PEA No 014/ANAC/ /MDCTTTATP-PR/ /DEA/SCS	Desconhecido	República do Benim
BENIN GOLF AIR	PEA No 012/ /MDCTTP-PR/ANAC/ /DEA/SCS.	BGL	República do Benim
BENIN LITTORAL AIRWAYS	PEA No 013/ /MDCTTTATP-PR/ /ANAC/DEA/SCS.	LTL	República do Benim
COTAIR	PEA No 015/ /MDCTTTATP-PR/ /ANAC/DEA/SCS.	COB	República do Benim
ROYAL AIR	PEA No 11/ANAC/ /MDCTTP-PR/DEA/ /SCS	BNR	República do Benim
TRANS AIR BENIN	PEA No 016/ /MDCTTTATP-PR/ /ANAC/DEA/SCS	TNB	República do Benim
<b>Todas as transportadoras aéreas certificadas pelas autoridades da República do Congo responsáveis pela supervisão regulamentar, 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

Nome da pessoa jurídica da transportadora aérea, conforme consta do seu COA (e sua designação comercial, caso seja diferente)	Número do certificado de operador aéreo (COA) ou número da licença de exploração	Número OACI que designa a companhia aérea	Estado do operador
MISTRAL AVIATION	RAC06-011	Desconhecido	República do Congo
TRANS AIR CONGO	RAC 06-001	TSG	República do Congo
<b>Todas as transportadoras aéreas certificadas pelas autoridades da República Democrática do Congo (RDC) responsáveis pela supervisão regulamentar, incluindo:</b>			<b>República Democrática do Congo (RDC)</b>
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)

Nome da pessoa jurídica da transportadora aérea, conforme consta do seu COA (e sua designação comercial, caso seja diferente)	Número do certificado de operador aéreo (COA) ou número da licença de exploração	Número OACI que designa a companhia aérea	Estado do operador
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, incluindo:</b>			<b>Jibuti</b>
DAALLO AIRLINES	Desconhecido	DAO	Jibuti
<b>Todas as transportadoras aéreas certificadas pelas autoridades da Guiné Equatorial responsáveis pela supervisão regulamentar, incluindo:</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 No 004	ERT	Eritreia
NASAIR ERITREA	AOC No 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
ALLEGIANCE AIR TOURIST	007/MTAC/ANAC-G/ /DSA	LGE	República Gabonesa

Nome da pessoa jurídica da transportadora aérea, conforme consta do seu COA (e sua designação comercial, caso seja diferente)	Número do certificado de operador aéreo (COA) ou número da licença de exploração	Número OACI que designa a companhia aérea	Estado do operador
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 Indonesia, da Ekspres Transportasi Antarbenua e da Indonesia Air Asia, 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 DIRGANTATA	135-012	Desconhecido	República da Indonésia
ANGKASA SUPER SERVICES	135-050	LBZ	República da Indonésia
ASI PUDJIASTUTI	135-028	SQS	República da Indonésia
AVIASTAR MANDIRI	121-043	Desconhecido	República da Indonésia
AVIASTAR MANDIRI	135-029	VIT	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

Nome da pessoa jurídica da transportadora aérea, conforme consta do seu COA (e sua designação comercial, caso seja diferente)	Número do certificado de operador aéreo (COA) ou número da licença de exploração	Número OACI que designa a companhia aérea	Estado do operador
<i>DIRGANTARA AIR SERVICE</i>	135-014	DIR	República da Indonésia
<i>EASTINDO</i>	135-038	ESD	República da Indonésia
<i>ELANG LINTAS INDONESIA</i>	135-052	Desconhecido	República da Indonésia
<i>ELANG NUSANTARA AIR</i>	135-053	Desconhecido	República da Indonésia
<i>ENGGANG AIR SERVICE</i>	135-045	Desconhecido	República da Indonésia
<i>ERSA EASTERN AVIATION</i>	135-047	Desconhecido	República da Indonésia
<i>GATARI AIR SERVICE</i>	135-018	GHS	República da Indonésia
<i>HEAVY LIFT</i>	135-042	Desconhecido	República da Indonésia
<i>INDONESIA AIR ASIA EXTRA</i>	121-054	Desconhecido	República da Indonésia
<i>INDONESIA AIR TRANSPORT</i>	121-034	IDA	República da Indonésia
<i>INTAN ANGKASA AIR SERVICE</i>	135-019	Desconhecido	República da Indonésia
<i>JAYAWIJAYA DIRGANTARA</i>	121-044	JWD	República da Indonésia
<i>JOHNLIN AIR TRANSPORT</i>	135-043	JLB	República da Indonésia
<i>KAL STAR</i>	121-037	KLS	República da Indonésia
<i>KARTIKA AIRLINES</i>	121-003	KAE	República da Indonésia
<i>KOMALA INDONESIA</i>	135-051	Desconhecido	República da Indonésia
<i>KURA-KURA AVIATION</i>	135-016	KUR	República da Indonésia
<i>LION MENTARI AIRLINES</i>	121-010	LNI	República da Indonésia
<i>MARTABUANA ABADION</i>	135-049	Desconhecido	República da Indonésia

Nome da pessoa jurídica da transportadora aérea, conforme consta do seu COA (e sua designação comercial, caso seja diferente)	Número do certificado de operador aéreo (COA) ou número da licença de exploração	Número OACI que designa a companhia aérea	Estado do operador
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
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

Nome da pessoa jurídica da transportadora aérea, conforme consta do seu COA (e sua designação comercial, caso seja diferente)	Número do certificado de operador aéreo (COA) ou número da licença de exploração	Número OACI que designa a companhia aérea	Estado do operador
TRI MG INTRA ASIA AIRLINES	121-018	TMG	República da Indonésia
TRIGANA AIR SERVICE	121-006	TGN	República da Indonésia
UNINDO	135-040	Desconhecido	República da Indonésia
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 do Cazaquistão responsáveis pela supervisão regulamentar, à exceção da Air Astana, incluindo:</b>			<b>República do Cazaquistão</b>
AIR ALMATY	AK-0483-13	LMY	República do Cazaquistão
ATMA AIRLINES	AK-0469-12	AMA	República do Cazaquistão
AVIA-JAYNAR / AVIA-ZHAYNAR	AK-0467-12	SAP	República do Cazaquistão
BEK AIR	AK-0463-12	BEK	República do Cazaquistão
BEYBARS AIRCOMPANY	AK-0473-13	BBS	República do Cazaquistão
BURUNDAYAVIA AIRLINES	KZ-01/001	BRY	República do Cazaquistão
COMLUX-KZ	KZ-01/002	KAZ	República do Cazaquistão
EAST WING	KZ-01/007	EWZ	República do Cazaquistão
EURO-ASIA AIR	AK-0472-13	EAK	República do Cazaquistão
FLY JET KZ	AK-0477-13	FJK	República do Cazaquistão
INVESTAVIA	AK-0479-13	TLG	República do Cazaquistão
IRTYSH AIR	AK-0468-13	MZA	República do Cazaquistão

Nome da pessoa jurídica da transportadora aérea, conforme consta do seu COA (e sua designação comercial, caso seja diferente)	Número do certificado de operador aéreo (COA) ou número da licença de exploração	Número OACI que designa a companhia aérea	Estado do operador
JET AIRLINES	KZ-01/003	SOZ	República do Cazaquistão
KAZAIR JET	AK-0474-13	KEJ	República do Cazaquistão
KAZAIRTRANS AIRLINE	AK-0466-12	KUY	República do Cazaquistão
KZAVIASPAS	AK-0484-13	KZS	República do Cazaquistão
PRIME AVIATION	AK-0478-13	PKZ	República do Cazaquistão
SCAT	KZ-01/004	VSV	República do Cazaquistão
ZHETYSU AIRCOMPANY	AK-0470-12	JTU	República do Cazaquistão
<b>Todas as transportadoras aéreas certificadas pelas autoridades da República Quirguiz responsáveis pela supervisão regulamentar, incluindo:</b>			<b>República Quirguiz</b>
AIR BISHKEK ( <i>ex-EASTOK AVIA</i> )	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 ( <i>formerly S GROUP AVIATION</i> )	45	IND	República Quirguiz
SKY BISHKEK	43	BIS	República Quirguiz
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



Nome da pessoa jurídica da transportadora aérea, conforme consta do seu COA (e sua designação comercial, caso seja diferente)	Número do certificado de operador aéreo (COA) ou número da licença de exploração	Número OACI que designa a companhia aérea	Estado do operador
<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>
AFRIQIYAH 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>
AMBASSADOR LDA	MOZ-21	Desconhecido	República de Moçambique
CFM — TRABALHOS E TRANSPORTES AÉREOS LDA	MOZ-07	Desconhecido	República de Moçambique
COA — COASTAL AVIATION	MOZ-15	Desconhecido	República de Moçambique
CPY — CROPSPRAYERS	MOZ-06	Desconhecido	República de Moçambique
CRA — CR AVIATION LDA	MOZ-14	Desconhecido	República de Moçambique
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
KAY — KAYA AIRLINES, LDA	MOZ-09	KYY	República de Moçambique

Nome da pessoa jurídica da transportadora aérea, conforme consta do seu COA (e sua designação comercial, caso seja diferente)	Número do certificado de operador aéreo (COA) ou número da licença de exploração	Número OACI que designa a companhia aérea	Estado do operador
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
SAM — SOLENTA AVIATION MOZAMBIQUE, SA	MOZ-10	Desconhecido	República de Moçambique
TTA — TRABALHOS E TRANSPORTES AÉREOS LDA	MOZ-16	TTA	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
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

Nome da pessoa jurídica da transportadora aérea, conforme consta do seu COA (e sua designação comercial, caso seja diferente)	Número do certificado de operador aéreo (COA) ou número da licença de exploração	Número OACI que designa a companhia aérea	Estado do operador
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, incluindo:</b>			<b>Serra Leoa</b>
AIR RUM, LTD	DESCONHECIDO	RUM	Serra Leoa
DESTINY AIR SERVICES, LTD	DESCONHECIDO	DTY	Serra Leoa
HEAVYLIFT CARGO	DESCONHECIDO	Desconhecido	Serra Leoa
ORANGE AIR SIERRA LEONE LTD	DESCONHECIDO	ORJ	Serra Leoa
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	54	AAJ	República do Sudão
ALMAJAL AVIATION SERVICE	15	MGG	República do Sudão
BADR AIRLINES	35	BDR	República do Sudão
BENTIU AIR TRANSPORT	29	BNT	República do Sudão
BLUE BIRD AVIATION	11	BLB	República do Sudão
DOVE AIRLINES	52	DOV	República do Sudão
ELIDINER AVIATION	8	DND	República do Sudão

Nome da pessoa jurídica da transportadora aérea, conforme consta do seu COA (e sua designação comercial, caso seja diferente)	Número do certificado de operador aéreo (COA) ou número da licença de exploração	Número OACI que designa a companhia aérea	Estado do operador
FOURTY EIGHT AVIATION	53	WHB	República do Sudão
GREEN FLAG AVIATION	17	Desconhecido	República do Sudão
HELEJETIC AIR	57	HJT	República do Sudão
KATA AIR TRANSPORT	9	KTV	República do Sudão
KUSH AVIATION	60	KUH	República do Sudão
MARSLAND COMPANY	40	MSL	República do Sudão
MID AIRLINES	25	NYL	República do Sudão
NOVA AIRLINES	46	NOV	República do Sudão
SUDAN AIRWAYS	1	SUD	República do Sudão
SUN AIR COMPANY	51	SNR	República do Sudão
TARCO AIRLINES	56	TRQ	República do Sudão
<b>Todas as transportadoras aéreas certificadas pelas autoridades da Zâmbia responsáveis pela supervisão regulamentar, incluindo:</b>			<b>Zâmbia</b>
ZAMBEZI AIRLINES	Z/AOC/001/2009	ZMA	Zâmbia

## ANEXO B

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

Nome da pessoa jurídica da transportadora aérea, conforme consta do seu COA (e sua designação comercial, caso seja diferente)	Número do certificado de operador aéreo (COA)	Número 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 matrícula
TAAG -ANGOLA AIRLINES	001	DTA	República de Angola	Toda a frota, à exceção de 6 aeronaves Boeing B777 e 4 aeronaves Boeing B737-700	Toda a frota, à exceção de D2-TED, D2-TEE, D2-TEF, D2-TEG, D2-TEH, D2-TEI, D2-TBF, D2-TBG, D2-TBH, D2-TBJ.	República de Angola
AIR SERVICE COMORES	06-819/ /TA-15/ /DGACM	KMD	Comoros	Toda a frota, à exceção de LET 410 UVP.	Toda a frota, à exceção de D6-CAM (851336).	Comoros
AFRIJET BUSINESS SERVICE <sup>(1)</sup>	002/MTAC/ /ANAC-G/ /DSA	ABS	República Gabonesa	Toda a frota, à exceção de 2 aeronaves Falcon 50 e 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 e 1 aeronave HS-125-800	Toda a frota, à exceção de TR-AAG, ZS-AFG.	República Gabonesa; República da África do Sul
IRAN AIR <sup>(2)</sup>	FS 100	IRA	República Islâmica do Irão	Toda a frota, à exceção de 10 aeronaves Airbus A300 e 2 aeronaves Airbus A310	Toda a frota, à exceção de EP-IBA, EP-IBB, EP-IBC, EP-IBD, EP-IBG, EP-IBI, EP-IBJ, EP-IBS, EP-ICE, EP-ICF, EP-IBK, EP-IBL.	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

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

Nome da pessoa jurídica da transportadora aérea, conforme consta do seu COA (e sua designação comercial, caso seja diferente)	Número do certificado de operador aéreo (COA)	Número 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 matrícula
AIR MADAGASCAR	5R-- M01/2009	MDG	Madagáscar	Toda a frota, à exceção de aeronaves Boeing B737, das aeronaves ATR 72/42 e de 3 aeronaves DHC 6-300	Toda a frota, à exceção de aeronaves da frota de Boeing B737, conforme referido no COA, e aeronaves da frota de ATR 72/42, conforme referido no COA; MGC, 5R-MGD e 5R-MGF.	República de Madagáscar

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

(2) 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).