

II

(Atos não legislativos)

REGULAMENTOS

REGULAMENTO DE EXECUÇÃO (UE) 2019/618 DA COMISSÃO

de 15 de abril de 2019

que altera o Regulamento (CE) n.º 474/2006 no que respeita à lista das transportadoras aéreas que são objeto de uma proibição de operação ou estão sujeitas a restrições operacionais na União

(Texto relevante para efeitos do EEE)

A COMISSÃO EUROPEIA,

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

Tendo em conta o Regulamento (CE) n.º 2111/2005 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 14 de dezembro de 2005, relativo ao estabelecimento de uma lista comunitária das transportadoras aéreas que são objeto de uma proibição de operação na Comunidade e à informação dos passageiros do transporte aéreo sobre a identidade da transportadora aérea operadora, e que revoga o artigo 9.º da Diretiva 2004/36/CE ⁽¹⁾, nomeadamente o artigo 4.º, n.º 2,

Considerando o seguinte:

- (1) O Regulamento (CE) n.º 474/2006 da Comissão ⁽²⁾ estabelece a lista das transportadoras aéreas que são objeto de uma proibição de operação na União.
- (2) Nos termos do artigo 4.º, n.º 3, do Regulamento (CE) n.º 2111/2005, determinados Estados-Membros e a Agência Europeia para a Segurança da Aviação («AESA») transmitiram à Comissão informações relevantes no contexto da atualização daquela lista. Os países terceiros e as organizações internacionais também forneceram informações pertinentes. Importa atualizar a lista com base nessas informações.
- (3) A Comissão informou todas as transportadoras aéreas em causa, diretamente ou através das autoridades responsáveis pela sua supervisão regulamentar, sobre os factos e as considerações essenciais que estariam na base de uma decisão destinada a impor-lhes uma proibição de operação na União ou a alterar as condições de uma proibição de operação imposta a uma transportadora aérea incluída nas listas constantes dos anexos A e B do Regulamento (CE) n.º 474/2006.
- (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 (CE) n.º 2111/2005 («Comité da Segurança Aérea»).
- (5) A Comissão informou o Comité da Segurança Aérea das consultas conjuntas em curso, ao abrigo do Regulamento (CE) n.º 2111/2005 e do Regulamento (CE) n.º 473/2006 da Comissão ⁽³⁾, com as autoridades competentes e as transportadoras aéreas de Angola, da Bielorrússia, da República Dominicana, do Gabão, da Indonésia, da Moldávia, do Nepal, da Rússia e da Venezuela. A Comissão informou também o Comité da Segurança Aérea sobre a situação em matéria de segurança da aviação na Guiné Equatorial, no Irão, no Cazaquistão, na Líbia, na Tailândia, no Turquemenistão e na Zâmbia.

⁽¹⁾ JO L 344 de 27.12.2005, p. 15.

⁽²⁾ 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).

⁽³⁾ 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).

- (6) A AESA também comunicou à Comissão e ao Comité da Segurança Aérea os resultados das inspeções efetuadas nas plataformas de estacionamento, no âmbito do programa de Avaliação da Segurança de Aeronaves Estrangeiras («SAFA»), em conformidade com o Regulamento (UE) n.º 965/2012 da Comissão ⁽⁴⁾.
- (7) Além disso, a AESA informou a Comissão e o Comité da Segurança Aérea sobre os projetos de assistência técnica desenvolvidos nos países terceiros abrangidos por uma proibição de operação ao abrigo do Regulamento (CE) n.º 474/2006. A AESA prestou igualmente informações sobre os planos e pedidos de reforço de assistência técnica e de cooperação com o objetivo de melhorar a capacidade administrativa e técnica das autoridades da aviação civil em países terceiros, para os ajudar a solucionar problemas de incumprimento das normas internacionais de aviação civil aplicáveis. Os Estados-Membros foram convidados a responder a esses pedidos, numa base bilateral, em coordenação com a Comissão e a AESA. Neste contexto, a Comissão reiterou a utilidade de informar a comunidade aeronáutica internacional, designadamente através da base de dados SCAN (Safety Collaborative Assistance Network) da Organização da Aviação Civil Internacional («OACI»), sobre a assistência técnica fornecida aos países terceiros pela União e pelos Estados-Membros, para melhorar a segurança da aviação no mundo.
- (8) O Eurocontrol informou a Comissão e o Comité da Segurança Aérea sobre a situação do sistema de alerta do programa SAFA e dos operadores de países terceiros («TCO»), e forneceu dados estatísticos sobre as mensagens de alerta relativas às transportadoras aéreas objeto de proibição.

Transportadoras aéreas da União

- (9) Na sequência da análise pela AESA das informações recolhidas no decurso de inspeções efetuadas nas plataformas de estacionamento a aeronaves de transportadoras aéreas da União e das inspeções de normalização realizadas pela AESA, assim como durante as inspeções e auditorias específicas levadas a efeito pelas autoridades da aviação nacionais, vários Estados-Membros adotaram certas medidas de execução, que comunicaram à Comissão e ao Comité da Segurança Aérea. A Bulgária informou a Comissão e o Comité da Segurança Aérea sobre as medidas que tinha tomado no tocante às transportadoras aéreas certificadas no seu país.
- (10) Os Estados-Membros reiteraram que estavam preparados para adotar as medidas necessárias, sempre que as informações de segurança pertinentes indicassem riscos iminentes de segurança, decorrentes do incumprimento das normas de segurança pertinentes pelas transportadoras aéreas da União.

Transportadoras aéreas de Angola

- (11) Todas as transportadoras aéreas certificadas em Angola, com exceção da TAAG Angola Airlines («TAAG»), que está incluída na lista do anexo B do Regulamento (CE) n.º 474/2006, com a redação que lhe foi dada pelo Regulamento de Execução (UE) n.º 619/2009 da Comissão ⁽⁵⁾, constam atualmente do anexo A do Regulamento (CE) n.º 474/2006, com a redação que lhe foi dada pelo Regulamento de Execução (UE) n.º 1131/2008 da Comissão ⁽⁶⁾, e estão sujeitas a uma proibição total.
- (12) Entre 10 e 14 de dezembro de 2018, os peritos da Comissão, da AESA e dos Estados-Membros realizaram uma visita de avaliação da União *in loco* em Angola, às instalações da autoridade competente angolana, a saber, o Instituto Nacional da Aviação Civil («INAVIC»), e às três transportadoras aéreas certificadas em Angola, TAAG, SonAir e Heli Malongo.
- (13) A abordagem adotada pelo INAVIC para a segurança aérea não utiliza técnicas modernas de gestão nesta matéria. No entanto, Angola registou claramente progressos desde a última visita de avaliação *in loco* da União, em junho de 2009. Este país atualizou o seu quadro legislativo em matéria de segurança da aérea e desenvolveu nova regulamentação técnica — os «Normativos Técnicos de Aeronáutica» («NTA»). Os NTA abrangem quase todos os anexos da OACI, com exceção do anexo 19. O INAVIC está atualmente a trabalhar numa nova revisão dos NTA. Desenvolveu e aprovou internamente um conjunto de procedimentos para ter em conta as obrigações de vigilância aérea. Todavia, subsistem algumas lacunas em matéria de procedimentos internos, controlo de documentos, registo sistemático dos processos e formação de inspetores. Apesar destas lacunas, a atual gestão do INAVIC expressou claramente a vontade de melhorar a capacidade e a eficácia do instituto no seu trabalho quotidiano. O INAVIC deve implementar uma função de gestão da qualidade.

⁽⁴⁾ 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).

⁽⁵⁾ Regulamento de Execução (UE) n.º 619/2009 da Comissão, de 13 de julho de 2009, que altera o Regulamento (CE) n.º 474/2006, no que respeita à lista das transportadoras aéreas que são objeto de uma proibição de operação na União (JO L 182 de 15.7.2009, p. 4).

⁽⁶⁾ Regulamento de Execução (UE) n.º 1131/2008 da Comissão, de 14 de novembro de 2008, que altera o Regulamento (CE) n.º 474/2006, no que respeita à lista das transportadoras aéreas que são objeto de uma proibição de operação na União (JO L 306 de 15.11.2008, p. 47).

- (14) A avaliação da União *in loco* suscitou 15 observações sobre as atividades de supervisão do INAVIC. Concluiu igualmente que, embora o INAVIC tenha desenvolvido certas capacidades para supervisionar as atividades da aviação em Angola, são indispensáveis novas melhorias para corrigir as deficiências de segurança detetadas.
- (15) A TAAG é a principal transportadora de Angola. Dispõe de um sistema de gestão da segurança funcional e sólido que gera dados úteis para a transportadora aérea. A direção da empresa tem uma boa compreensão destes sistemas e utiliza-os para identificar os riscos e tomar medidas adequadas para reduzir os riscos mais elevados para níveis aceitáveis. O sistema de gestão da qualidade é sólido e funcional.
- (16) A TAAG elaborou os manuais necessários, incluindo em matéria de controlo da manutenção, procedimentos de manutenção, normas de desempenho na exploração de aviões bimotores em raio alargado e separação vertical mínima reduzida, contendo as políticas e detalhando os procedimentos associados aprovados pelo INAVIC. O pessoal de certificação recebe formação adequada sobre os tipos de aeronaves operadas. Globalmente, a TAAG dispõe de tripulação profissional e de pessoal equipado com sistemas operacionais para gerir as várias operações. A direção recebe e atua com base nas informações e análises relativas à segurança e à qualidade, divulga essas informações e toma medidas através de publicações internas, em formato eletrónico ou outro. Os últimos resultados publicados pela Auditoria de Segurança Operacional da IATA (IOSA) revelam uma taxa de conformidade de 99,3 %.
- (17) A *SonAir* dispõe de um sistema de gestão da segurança e de um sistema de gestão da qualidade operacionais, mas a avaliação *in loco* da União identificou deficiências graves que exigem melhorias urgentes. A *SonAir* não realiza todas as atividades de acordo com os requisitos do Manual de Gestão da Segurança, não implementa plenamente a formação no domínio da segurança, assegurou apenas superficialmente a gestão da mudança e não efetuou quaisquer auditorias de segurança no último ano. No que se refere ao sistema de gestão da qualidade, a transportadora aérea não pôde demonstrar que todas as auditorias do programa de auditoria anual foram realizadas. Além disso, a avaliação *in loco* da União concluiu que o sistema administrativo de verificação das conclusões não foi corretamente aplicado. Na área das operações aéreas, a *SonAir* respeita todos os requisitos ao estabelecer as escalas dos tripulantes. No entanto, dadas as incoerências de alguns dos registos de formação incluídos na amostra, a *SonAir* deve tomar medidas adequadas para assegurar que os procedimentos são definidos e seguidos de uma forma constante.
- (18) A *Heli Malongo* dispõe de sistemas de monitorização da conformidade, gestão da segurança e monitorização de dados de voo plenamente informatizados e integrados. A interação entre estes sistemas é funcional. Os Manuais de Operações atualmente aprovados refletem as operações executadas e estão em conformidade com a regulamentação aplicável em Angola. A *Heli Malongo* desenvolveu e implementou um sistema funcional e sólido de garantia da qualidade da manutenção. O Manual de Controlo da Manutenção e o Manual de Procedimentos de Manutenção elaborados pela *Heli Malongo* foram aprovados pelo INAVIC e baseiam-se nas recomendações do fabricante das aeronaves. As instalações são adequadas e estão bem organizadas, com áreas específicas e controladas para armazenamento e ferramentas, incluindo ferramentas calibradas. Os engenheiros de manutenção recebem formação adequada sobre os tipos de aeronaves operadas e têm acesso às instruções necessárias para garantir a continuidade da aeronavegabilidade.
- (19) Em 3 de abril de 2019, a Comissão e o Comité da Segurança Aérea ouviram o INAVIC e as transportadoras aéreas TAAG e *Heli Malongo*. O INAVIC apresentou as medidas tomadas na sequência da visita de avaliação *in loco* da União, incluindo as alterações introduzidas no quadro legislativo angolano. Em março de 2019, foi aprovada a nova Lei da Aviação Civil que reconhece o INAVIC como entidade administrativa e financeiramente autónoma. O INAVIC manifestou à Comissão e ao Comité da Segurança Aérea o seu compromisso no sentido de melhorar a aplicação efetiva das normas internacionais de segurança, num nível superior a 60 % e, para o efeito, a intenção de receber assistência técnica externa. Além disso, o INAVIC tenciona, até ao final de 2019, desenvolver e implementar uma função de garantia da qualidade e uma metodologia integrada, para permitir a uniformidade e o acesso eletrónico comum a toda a sua documentação técnica.
- (20) De acordo com as informações fornecidas, o INAVIC realizou progressos no que diz respeito à implementação das normas de segurança internacionais. A Comissão congratula-se com os esforços envidados e incentiva as autoridades angolanas e o INAVIC a prosseguirem esses esforços. No entanto, os elementos de prova atualmente disponíveis, nomeadamente resultantes da visita de avaliação da União *in loco*, não permitem concluir que os progressos realizados são suficientes para retirar todas as transportadoras aéreas registadas em Angola e fiscalizadas pelo INAVIC do anexo A do Regulamento (CE) n.º 474/2006. Com efeito, o INAVIC deve melhorar mais ainda o seu sistema de controlo da segurança, bem como a formação e a normalização dos métodos de trabalho dos seus inspetores.
- (21) Durante a audição, a TAAG e a *Heli Malongo* apresentaram os seus planos de medidas corretivas em resposta às observações e recomendações da referida visita de avaliação da União. Uma parte das ações descritas nos planos já foi implementada. Durante a audição, ambas as transportadoras aéreas alegaram que dispõem de sistemas sólidos e funcionais para gerir as várias operações.

- (22) A Comissão concluiu que a TAAG e a *Heli Malongo* são ambas capazes de garantir uma execução segura das respetivas operações. A Comissão considera que existem provas suficientes de que ambas as transportadoras cumprem a regulamentação angolana e as normas de segurança internacionais aplicáveis. Relativamente à TAAG, a AESA confirmou que, no que diz respeito à autorização TCO e ao programa SAFA, esta transportadora aérea não suscita problemas de segurança específicos.
- (23) De acordo com os critérios comuns estabelecidos no anexo do Regulamento (CE) n.º 2111/2005, a Comissão conclui que a *Heli Malongo* deve ser retirada do anexo A do Regulamento (CE) n.º 474/2006 e que a TAAG deve ser retirada do anexo B do Regulamento (CE) n.º 474/2006. Por conseguinte, a lista das transportadoras aéreas proibidas de operar na União estabelecida no anexo A e no anexo B do Regulamento (CE) n.º 474/2006 deve ser alterada.
- (24) Os Estados-Membros devem continuar a verificar o cumprimento efetivo por Angola das normas de segurança internacionais pertinentes, atribuindo prioridade às inspeções nas plataformas de estacionamento das transportadoras aéreas certificadas neste país, em conformidade com o Regulamento (UE) n.º 965/2012.
- (25) Caso surjam informações de segurança pertinentes, que indiciem riscos iminentes de segurança, decorrentes do incumprimento das normas de segurança internacionais, a Comissão poderá ver-se obrigada a tomar novas medidas, em conformidade com o Regulamento (CE) n.º 2111/2005.

Transportadoras aéreas da Bielorrússia

- (26) Em 17 de setembro de 2018, na sequência das deficiências de segurança identificadas pela AESA no âmbito do processo de autorização TCO, a Comissão encetou consultas com o Departamento de Aviação da Bielorrússia («AD-BLR»), nos termos do artigo 3.º, n.º 2, do Regulamento (CE) n.º 473/2006.
- (27) Entre 11 e 15 de março de 2019, os peritos da Comissão, da AESA e dos Estados-Membros efetuaram uma visita de avaliação *in loco* da União, na Bielorrússia, às instalações do AD-BLR e de determinadas transportadoras aéreas certificadas neste país, a saber *Belavia Belarusian Airlines* («Belavia»), *Rubystar Airways* e *TransaviaExport Airlines*.
- (28) Durante a referida visita de avaliação, o AD-BLR apresentou provas de alterações significativas no seu funcionamento, incluindo a aceitação de novas encomendas, a adoção de novos manuais e listas de controlo internos e a criação de um serviço de inspeção específico no Ministério dos Transportes responsável pelo setor da aviação e o recrutamento de novos inspetores. Estas ações tiveram início em junho de 2018, com uma alteração do Código Aéreo, e os esforços intensificaram-se na sequência do início das consultas entre a Comissão e o AD-BLR em 17 de setembro de 2018. Em 2018, o AD-BLR também deu início à recertificação de todas as transportadoras aéreas certificadas na Bielorrússia. Aquando da visita de avaliação da União *in loco*, o AD-BLR já tinha concluído a recertificação de duas transportadoras aéreas. Estes foram importantes esforços para melhorar o cumprimento dos requisitos internacionais de segurança.
- (29) Embora em 2018 o intercâmbio de informações fosse difícil, durante a referida visita de avaliação o fluxo de informações melhorou. Os resultados da visita de avaliação da União *in loco* revelam, contudo, a necessidade de definir e aplicar um plano abrangente, com controlo dos processos e um acompanhamento rigoroso, que permita assegurar uma correta identificação e mitigação dos riscos de segurança. Durante a visita de avaliação, o AD-BLR forneceu elementos sobre o seu programa anual de supervisão das transportadoras aéreas certificadas na Bielorrússia. No momento da visita, embora o AD-BLR estivesse empenhado no recrutamento do pessoal qualificado necessário, não dispunha ainda de recursos humanos adequados para assegurar todas as atividades de supervisão exigidas. Constatou-se também que a eficácia destas atividades de supervisão poderia ser melhorada, se tivessem como base os resultados de uma avaliação sólida dos riscos de segurança.
- (30) A avaliação das três transportadoras aéreas acima referidas teve como objetivo verificar a capacidade do AD-BLR para assegurar que as operações das transportadoras aéreas certificadas na Bielorrússia respeitam as normas de segurança internacionais. A visita de avaliação da União *in loco* concluiu que devem ser realizadas melhorias, em especial no que diz respeito às atividades de supervisão das transportadoras aéreas certificadas na Bielorrússia. No entanto, não foi identificado qualquer risco de segurança iminente que exigisse medidas adicionais, além das medidas já adotadas pela AESA, durante o processo de autorização TCO.
- (31) Em 3 de abril de 2018, a Comissão e o Comité da Segurança Aérea ouviram o AD-BLR. A delegação do AD-BLR, composta por um único representante, informou sobre várias medidas tomadas para melhorar mais ainda a segurança aérea na Bielorrússia, em especial o recrutamento e a formação do pessoal, a revisão da regulamentação e dos procedimentos de aviação e a implantação de novas tecnologias digitais para apoiar as atividades de supervisão. Embora parte das informações fornecidas fosse útil para o Comité da Segurança Aérea, o AD-BLR nem sempre conseguiu fornecer respostas precisas às questões apresentadas por este comité.

- (32) Com base nas informações disponíveis, incluindo os resultados da visita de avaliação da União *in loco* em março de 2019 e o plano de medidas corretivas transmitido em 29 de março de 2019, a Comissão considera que, desde junho de 2018, o AD-BLR realizou progressos na aplicação das normas de segurança internacionais. Contudo, o AD-BLR deve ainda assegurar recursos adequados para as suas atividades de supervisão da segurança. Além disso, a Comissão considera que é importante separar as considerações políticas das considerações de segurança.
- (33) Embora as provas recolhidas indiquem que as medidas tomadas pelo AD-BLR já contribuem para reforçar as suas capacidades de supervisão das atividades aéreas na Bielorrússia, importa melhor a sua capacidade para garantir que as operações das transportadoras aéreas certificadas na Bielorrússia respeitam as normas de segurança internacionais. De acordo com os critérios comuns estabelecidos no anexo do Regulamento (CE) n.º 2111/2005, a Comissão considera, por conseguinte, não haver atualmente fundamentos para alterar a lista das transportadoras aéreas objeto de uma proibição de operação na União relativamente às transportadoras aéreas da Bielorrússia.
- (34) Os Estados-Membros devem continuar a verificar o cumprimento efetivo pela Bielorrússia das normas de segurança pertinentes, atribuindo prioridade às inspeções nas plataformas de estacionamento das transportadoras aéreas certificadas neste país, em conformidade com o Regulamento (UE) n.º 965/2012.
- (35) Caso surjam informações de segurança pertinentes, que indiquem riscos iminentes de segurança, decorrentes do incumprimento das normas de segurança internacionais, a Comissão poderá ver-se obrigada a tomar novas medidas, em conformidade com o Regulamento (CE) n.º 2111/2005.

Transportadoras aéreas da República Dominicana

- (36) As transportadoras aéreas da República Dominicana nunca foram incluídas no anexo A do Regulamento (CE) n.º 474/2006. Em 20 de março de 2019, a AESA informou a Comissão das deficiências de segurança detetadas no âmbito do procedimento de autorização TCO. Cinco transportadoras aéreas certificadas pelo Instituto Dominicano de Aviación Civil («IDAC») solicitaram uma autorização TCO, mas apenas duas, a *Helidosa Aviation Group, S.A.* e a *Servicios Aéreos Profesionales, S.A.*, obtiveram a referida autorização. Em 15 de março de 2019, a AESA suspendeu a autorização da *Servicios Aéreos Profesionales, S.A.* por razões de segurança. As transportadoras aéreas *Dominican Wings, S.A.* e *Sky High Aviation Services, S.R.L.* retiraram os seus pedidos durante a avaliação inicial efetuada pela AESA. A transportadora aérea *Air Century, S.A.* retirou o seu primeiro pedido em 2017, não tendo conseguido demonstrar a conformidade com as normas de segurança aplicáveis, e apresentou um novo pedido em 2018.
- (37) Os resultados da análise das inspeções efetuadas nas plataformas de estacionamento no âmbito do programa SAFA indicam que o rácio SAFA de transportadoras aéreas certificadas pelo IDAC está acima da média mundial. A recorrência de algumas conclusões SAFA sugere a inexistência de uma adequada cultura de segurança. No entanto, o número total de inspeções SAFA é limitado. A Comissão decidiu iniciar consultas com o IDAC, em conformidade com o artigo 3.º, n.º 2, do Regulamento (CE) n.º 473/2006.
- (38) De acordo com os critérios comuns estabelecidos no anexo do Regulamento (CE) n.º 2111/2005, a Comissão considera que, na atual fase, não existem fundamentos para alterar a lista das transportadoras aéreas objeto de uma proibição de operação na União relativamente às transportadoras aéreas da República Dominicana.
- (39) Os Estados-Membros devem continuar a verificar o cumprimento efetivo das normas de segurança pertinentes, atribuindo prioridade às inspeções nas plataformas de estacionamento das transportadoras aéreas certificadas na República Dominicana, em conformidade com o Regulamento (UE) n.º 965/2012.
- (40) Caso surjam informações de segurança pertinentes, que indiquem riscos iminentes de segurança, decorrentes do incumprimento das normas de segurança internacionais, a Comissão poderá ver-se obrigada a tomar novas medidas, em conformidade com o Regulamento (CE) n.º 2111/2005.

Transportadoras aéreas do Gabão

- (41) As consultas entre a Comissão e as autoridades competentes do Gabão, a Agence Nationale de l'Aviation Civile («ANAC»), prosseguiram com o objetivo de monitorizar os progressos realizados pela ANAC para garantir que o seu sistema de supervisão da segurança aérea cumpre as normas de segurança internacionais. Neste contexto, a ANAC informou a Comissão sobre as medidas tomadas para reforçar a implementação dos elementos essenciais, bem como sobre os resultados preliminares da Missão Coordenada de Validação da OACI («ICVM»), que decorreu de 29 de janeiro a 6 de fevereiro de 2019.

- (42) Com base nas informações fornecidas, a Comissão não pode determinar plenamente a capacidade da ANAC para garantir que as operações das transportadoras aéreas certificadas no Gabão são conduzidas em conformidade com as normas de segurança internacionais. Consequentemente, serão solicitadas informações adicionais, devendo ser organizada uma reunião técnica para debater a situação da supervisão da segurança no Gabão.
- (43) Em 2 de abril de 2019, as autoridades competentes do Gabão forneceram provas à Comissão de que as transportadoras aéreas *Afric Aviation*, *Allegiance Air Tourist*, *Sky Gabon* e *Nouvelle Air Affaires Gabon* já não dispunham de um Certificado de Operador Aéreo («AOC») válido. Por conseguinte, estas transportadoras devem ser retiradas da lista de transportadoras aéreas que são objeto de uma proibição de operação na União.
- (44) Em conformidade com os critérios comuns estabelecidos no anexo do Regulamento (CE) n.º 2111/2005, a Comissão considera que a lista das transportadoras aéreas que são objeto de uma proibição de operação na União deve ser alterada, a fim de retirar a *Afric Aviation*, *Allegiance Air Tourist* e *Sky Gabon* do anexo A do Regulamento (CE) n.º 474/2006 e retirar a transportadora aérea *Nouvelle Air Affaires Gabon* do anexo B do mesmo regulamento.

Transportadoras aéreas da Indonésia

- (45) Todas as transportadoras da Indonésia foram retiradas em junho de 2018 do anexo A do Regulamento (CE) n.º 474/2006, com a redação que lhe foi dada pelo Regulamento de Execução (UE) 2018/871 da Comissão (7). A fim de continuar a monitorizar o sistema de supervisão da segurança na Indonésia, a Comissão e a Direção-Geral da Aviação Civil da Indonésia («DGCA Indonésia») prosseguiram as suas consultas nos termos do artigo 3.º, n.º 2, do Regulamento (CE) n.º 473/2006. Neste contexto, por ofício de 28 de fevereiro de 2019, a DGCA Indonésia forneceu à Comissão informações adicionais e atualizadas sobre as atividades de supervisão da segurança no período compreendido entre setembro de 2018 e fevereiro de 2019. Essas informações incluíam uma lista de transportadoras aéreas certificadas na Indonésia, aeronaves registadas, atividades de supervisão da segurança, medidas de execução da DGCA Indonésia e uma versão atualizada dos seus planos de medidas corretivas, em resultado da visita de avaliação da União *in loco* em março de 2018. A DGCA Indonésia apresentou também atualizações sobre a aplicação do plano de ação para a navegação baseada no desempenho («PBN») e sobre a assistência técnica prestada à DGCA Indonésia.
- (46) Por correio eletrónico de 16 de janeiro, a DGCA Indonésia informou sobre o seu processo interno de reorganização, para uma maior harmonização com as normas e práticas recomendadas pela OACI. Além disso, a DGCA Indonésia manteve a Comissão informada sobre os graves incidentes que envolveram transportadoras aéreas indonésias.
- (47) No que diz respeito à lista de transportadoras aéreas, de aeronaves e de atividades de supervisão, a DGCA Indonésia emitiu um novo COA Parte-121 e um novo COA Parte-135. No que diz respeito às medidas de execução tomadas, a DGCA Indonésia suspendeu um COA Parte-121, revogou um certificado de validação, suspendeu uma licença de piloto e impôs três sanções administrativas a titulares de COA Parte-135. Além disso, a DGCA Indonésia reforçou a supervisão da vertente médica do licenciamento, em resposta aos problemas assinalados durante a visita de avaliação da União *in loco*, de março de 2018, e suspendeu sete titulares de licenças de examinadores médicos acreditados.
- (48) Na sequência da recomendação de implementação PBN, a Indonésia espera poder implementar estes procedimentos até ao final de 2019, em 19 dos seus 27 aeroportos internacionais. A implementação PBN nos aeroportos internos e remotos está a progredir, embora não ao mesmo ritmo.
- (49) A DGCA Indonésia informou igualmente a Comissão do estado das medidas corretivas, na sequência da Missão Coordenada de Validação da OACI em 2017. Em 25 de julho de 2018, a OACI reviu os planos de medidas corretivas no domínio da aeronavegabilidade. Todas as medidas corretivas foram total ou parcialmente aceites pela OACI.
- (50) A Comissão analisou as informações e, por ofício de 6 de março de 2019, solicitou informações adicionais, nomeadamente sobre o número de procedimentos internos da DGCA Indonésia ainda por concluir, sobre as datas previstas não cumpridas para uma das transportadoras aéreas e sobre a recente fusão da *Garuda Indonesia* com a *Sriwijaya*. Em 20 de março de 2019, a DGCA Indonésia enviou as informações solicitadas. Após uma análise mais aprofundada, a Comissão considera que a maioria das explicações fornecidas sobre os planos de medidas corretivas, incidentes graves e medidas coercivas é adequada. Consequentemente, a maior parte das conclusões sobre estes planos foi encerrada e as novas datas propostas de encerramento foram aceites.

(7) Regulamento de Execução (UE) 2018/871 da Comissão, de 14 de junho de 2018, que altera o Regulamento (CE) n.º 474/2006 no que respeita à lista das transportadoras aéreas que são objeto de uma proibição de operação na União (JO L 152 de 15.6.2018, p. 5).

- (51) Na sequência do acidente fatal da *Lion Air*, voo JT610, em 29 de outubro de 2018, a DGCA Indonésia tem continuado a fornecer informações sobre as medidas tomadas. Na sequência do acidente da *Etiópia Airlines*, voo ET302, em 10 de março de 2019, a DGCA Indonésia informou a Comissão da sua decisão de imobilizar como medida de precaução a frota de aeronaves Boeing 737 MAX, operada pela *Lion Air* e a *Garuda Indonesia*.
- (52) De acordo com os critérios comuns estabelecidos no anexo do Regulamento (CE) n.º 2111/2005, a Comissão considera, portanto, não haver, na atual fase, no que respeita às transportadoras aéreas da Indonésia, fundamentos para alterar a lista das transportadoras aéreas objeto de uma proibição de operação na União.
- (53) Os Estados-Membros devem continuar a verificar o cumprimento efetivo pela Indonésia das normas de segurança pertinentes, atribuindo prioridade às inspeções nas plataformas de estacionamento das transportadoras aéreas certificadas neste país, em conformidade com o Regulamento (UE) n.º 965/2012.
- (54) Caso surjam informações de segurança pertinentes, que indiquem riscos iminentes de segurança, decorrentes do incumprimento das normas de segurança internacionais, a Comissão poderá ver-se obrigada a tomar novas medidas, em conformidade com o Regulamento (CE) n.º 2111/2005.

Transportadoras aéreas da Moldávia

- (55) Em setembro de 2018, a Comissão informou a Autoridade da Aviação Civil da Moldávia («CAAM») acerca dos problemas de segurança relacionados com as transportadoras aéreas certificadas por esta entidade. Simultaneamente, a Comissão notificou a CAAM da abertura de consultas nos termos do artigo 3.º, n.º 2, do Regulamento (CE) n.º 473/2006.
- (56) Entre 11 e 15 de fevereiro de 2019, os peritos da Comissão, da AESA e dos Estados-Membros efetuaram uma visita de avaliação *in loco* da União, na Moldávia, às instalações da CAAM e de determinadas transportadoras aéreas certificadas neste país, a saber *Air Moldova*, *Fly Pro* e *Terra Avia*.
- (57) De acordo com o relatório dos peritos, a abordagem adotada pela CAAM para a segurança aérea não utiliza técnicas modernas de gestão nesta matéria. O quadro legislativo deve ser atualizado, uma vez que nem todas as alterações dos anexos da OACI foram integradas nos regulamentos moldavos. Atualmente, a CAAM está a trabalhar na implementação dos regulamentos da União, em conformidade com o Acordo relativo ao Espaço de Aviação Comum assinado entre a União Europeia e os seus Estados-Membros e a República da Moldávia em 2012.
- (58) Não obstante, a CAAM carece ainda de mecanismos e procedimentos internos sólidos que devem ser implementados para integrar o atual quadro jurídico e técnico nas atividades quotidianas da organização. Por conseguinte, a CAAM deve melhorar a sua função de gestão da qualidade. A Divisão de Operações de Voo da CAAM definiu processos e procedimentos internos que, contudo, não são respeitados. A visita de avaliação da União *in loco* identificou diversas áreas a melhorar, em especial um cumprimento rigoroso do processo de certificação, uma melhor rastreabilidade da revisão e aprovação dos manuais e o reforço das obrigações de vigilância da Divisão de Operações de Voo. No domínio das atividades de licenciamento, a CAAM não estabeleceu qualquer sistema para supervisionar os exames teóricos e práticos delegados. Além disso, a conservação dos registos deve ser melhorada, em especial para assegurar a rastreabilidade das atividades de vigilância.
- (59) Os programas de formação desenvolvidos pela Divisão de Aeronavegabilidade da CAAM não cumprem os procedimentos associados estabelecidos e não são suficientes para manter o nível exigido de conhecimentos, aptidões, competências e qualificações do pessoal de aeronavegabilidade. As auditorias ou inspeções realizadas pela Divisão de Aeronavegabilidade da CAAM devem ser reforçadas, uma vez que a avaliação da União *in loco* revelou problemas nas transportadoras aéreas moldavas que deveriam ter sido identificados pelas próprias auditorias de vigilância da CAAM.
- (60) A *Air Moldova*, a maior transportadora aérea moldava, dispõe de um sistema de gestão da segurança funcional e sólido que gera dados úteis para a transportadora aérea. O sistema de gestão da qualidade é sólido e funcional e apenas necessita de ligeiras melhorias. A direção da empresa tem uma boa compreensão destes sistemas e utiliza-os para identificar os riscos e tomar medidas adequadas de mitigação dos riscos mais elevados. As operações da transportadora aérea são apoiadas por técnicos qualificados e por estações de manutenção de linha. A organização mostrou dispor de um sistema sólido e estruturado para controlar os diferentes aspetos necessários à continuidade da aeronavegabilidade. A *Air Moldova* elaborou os manuais necessários contendo as políticas e detalhando os respetivos procedimentos, como aprovados pela CAAM. O pessoal certificado recebeu formação adequada sobre os tipos de aeronaves operadas. A visita de avaliação da União *in loco* não identificou quaisquer deficiências importantes.

- (61) A *Fly Pro* é uma transportadora aérea de carga dotada de um sistema de gestão da segurança e de um sistema de gestão da qualidade. A avaliação *in loco* dos sistemas por parte da União identificou algumas deficiências que exigem melhorias. O Manual de Gestão da Segurança da *Fly Pro* deve ser atualizado em conformidade com a legislação moldava e com as normas de segurança internacionais. No que se refere ao sistema de gestão da qualidade, a transportadora aérea não pôde demonstrar que todas as auditorias do programa de auditoria anual foram realizadas. Além disso, o sistema administrativo de verificação das conclusões não funcionava corretamente. A *Fly Pro* elaborou um Manual de Operações, mas a versão atual deste manual não reflete as operações aprovadas e aprovações. O programa de manutenção não está atualizado, porque todas as novas inspeções incluídas no último relatório do comité de revisão da manutenção emitido pelo organismo responsável pelo projeto de tipo foram introduzidas com um intervalo errado. A avaliação da *Fly Pro* revelou problemas funcionais em relação ao controlo operacional, à formação e à gestão da conservação dos registos, não podendo o sistema de gestão da qualidade identificar as deficiências.
- (62) A *Terra Avia* é uma transportadora aérea privada da Moldávia, que tem a sua base operacional no aeroporto internacional de Sharjah, nos Emirados Árabes Unidos. O Manual de Gestão da Segurança da *Terra Avia* deve ser atualizado em conformidade com a legislação moldava e com as normas de segurança internacionais. Além disso, a *Terra Avia* não realiza todas as atividades de acordo com os requisitos do Manual de Gestão da Segurança (a gestão do risco é executada de forma superficial, a promoção da segurança não está totalmente implementada e não são realizadas auditorias de segurança). A *Terra Avia* não estabeleceu um controlo operacional eficaz em matéria de início, continuação, desvio ou finalização dos voos. O Programa de Manutenção apresentado pela transportadora aérea também não está atualizado. Além disso, embora as aeronaves exploradas pela *Terra Avia* se situem claramente abaixo dos valores de utilização identificados para a validade do relatório do Comité de Avaliação da Manutenção e dos Dados de Planeamento da Manutenção, a transportadora aérea não elaborou nem implementou qualquer programa de manutenção para utilização reduzida. A *Terra Avia* não conseguiu demonstrar o cumprimento das suas responsabilidades em termos de continuidade da aeronavegabilidade. Além disso, a transportadora aérea não conseguiu demonstrar o estado de conformidade com o programa de manutenção. A visita de avaliação da União *in loco* revelou que as informações sobre peças com um período de utilização limitado estavam incompletas. Por último, no que se refere ao programa de formação e controlo das tripulações de voo, a *Terra Avia* não conseguiu demonstrar que todos os elementos exigidos foram considerados nos cursos de reconversão e formação contínua. A *Terra Avia* desenvolveu um sistema de controlo dos períodos de voo, de serviço e de repouso das tripulações de voo e de cabina, mas o sistema não incluía qualquer sistema de notificação para informar sobre eventuais violações.
- (63) Na sequência da visita de avaliação *in loco* da União em 2019, a CAAM procedeu a uma análise de segurança e elaborou um plano de medidas corretivas, abordando as observações suscitadas durante a visita. A Comissão considera que a análise é abrangente e estabelece prazos específicos para as ações. No entanto, devem ser envidados esforços significativos para considerar todas as ações incluídas na análise de segurança. Além disso, na pendência de uma implementação efetiva da análise de segurança, os riscos de segurança identificados durante a visita de avaliação da União *in loco* em 2019 não foram ainda mitigados.
- (64) Em 2 de abril de 2019, a Comissão e o Comité da Segurança Aérea ouviram a CAAM e as transportadoras aéreas *Air Moldova*, *Fly One* e *Aerotranscargo*. A CAAM apresentou a sua atual estrutura organizativa, incluindo pormenores sobre o pessoal afeto à Divisão de Navegabilidade e à Divisão de Operações de Voo. Esta entidade forneceu pormenores sobre as medidas tomadas desde a última reunião do Comité da Segurança Aérea realizada em novembro de 2018, incluindo informações sobre a formação dos inspetores operacionais, o processo de recrutamento de novos inspetores e as medidas tomadas em relação a várias transportadoras aéreas registadas na Moldávia. Além disso, a CAAM forneceu informações sobre a situação e o planeamento da harmonização da legislação moldava com o quadro normativo da União, e a revisão dos procedimentos e manuais internos. A CAAM apresentou um resumo das medidas corretivas tomadas relativamente às observações formuladas pelos peritos durante a visita de avaliação da União *in loco* de 2019. Além disso, a CAAM informou a Comissão de que os COA da *Fly Pro* e *Terra Avia* foram suspensos.
- (65) A CAAM também informou de que, desde o início de 2019, foi reestruturada numa instituição pública financiada pelo orçamento do Estado. A Comissão considera que é importante separar as considerações políticas das considerações de segurança. A este respeito, a CAAM terá de demonstrar a sua total independência no processo de tomada de decisão, não obstante o novo quadro institucional.
- (66) De acordo com todas as informações disponíveis, incluindo os resultados da visita de avaliação da União *in loco* e as informações fornecidas na audição, a Comissão e o Comité da Segurança Aérea consideram que a CAAM dispõe apenas de capacidades muito limitadas para supervisionar as atividades da aviação na Moldávia, pelo que são necessárias melhorias significativas para eliminar as deficiências de segurança detetadas.

- (67) A *Air Moldova* apresentou o seu plano de medidas corretivas, tendo em conta as observações e recomendações da visita de avaliação *in loco* da União. O plano inclui medidas corretivas e preventivas baseadas numa sólida análise das causas fundamentais. Neste contexto, a AESA confirmou que, no que diz respeito à autorização TCO e ao programa SAFA, esta transportadora aérea não suscita problemas de segurança específicos.
- (68) A *Fly One* apresentou em geral a empresa, incluindo a sua frota atual e os recursos e instalações disponíveis. Descreveu o seu sistema de gestão da segurança e o sistema de gestão da qualidade como sistemas sólidos e bem desenvolvidos. A transportadora aérea utiliza um conjunto de ferramentas informáticas para integrar os dados de segurança, qualidade e gestão dos riscos, e para controlar eficazmente as suas operações. Neste contexto, a AESA confirmou que, no que diz respeito à autorização TCO e ao programa SAFA, esta transportadora aérea não suscita problemas de segurança específicos.
- (69) A *Aerotrascargo* apresentou a estrutura e o funcionamento do seu sistema de gestão da qualidade e do sistema de gestão da segurança. Informou, igualmente, sobre o compromisso assumido de melhorar o seu desempenho e cultura em matéria de segurança. Neste contexto, a AESA confirmou que, no que diz respeito à autorização TCO e ao programa SAFA, esta transportadora aérea não suscita problemas de segurança específicos.
- (70) Por conseguinte, com base nas informações atualmente disponíveis, e de acordo com os critérios comuns estabelecidos no anexo do Regulamento (CE) n.º 2111/2005, a Comissão considera que, na atual fase, no que respeita às transportadoras aéreas da Moldávia, existem fundamentos para incluir todas as transportadoras aéreas, com exceção da *Air Moldova*, da *Fly One* e da *Aerotrascargo*, na lista das transportadoras aéreas objeto de uma proibição de operação na União.
- (71) Os Estados-Membros devem continuar a verificar o cumprimento efetivo pela Moldávia das normas de segurança internacionais pertinentes, atribuindo prioridade às inspeções nas plataformas de estacionamento das transportadoras aéreas certificadas neste país, em conformidade com o Regulamento (UE) n.º 965/2012.
- (72) Caso surjam informações de segurança pertinentes, que indiquem riscos iminentes de segurança, decorrentes do incumprimento das normas de segurança internacionais, a Comissão poderá ver-se obrigada a tomar novas medidas, em conformidade com o Regulamento (CE) n.º 2111/2005.

Transportadoras aéreas do Nepal

- (73) Por ofício de 29 de outubro de 2018, a Comissão solicitou à autoridade da aviação civil do Nepal («CAAN») que fornecesse uma lista dos documentos e das medidas a concluir.
- (74) Por ofício de 9 de dezembro de 2018, a CAAN apresentou toda a documentação solicitada. A Comissão concluiu que a documentação fornecida estava bem estruturada e que o seu conteúdo era satisfatório. A CAAN realizou esforços consideráveis para melhorar o sistema de supervisão da segurança no Nepal. No entanto, a Comissão considera que são necessárias melhorias significativas para resolver as deficiências de segurança existentes. Além disso, a Comissão observa que a taxa de acidentes e de incidentes notificáveis é ainda particularmente elevada no Nepal. O último acidente teve lugar em 27 de fevereiro de 2019, no qual um helicóptero Eurocopter AS350 operado pela *Air Dynasty* se despenhou na região montanhosa oriental de Taplejung, no Nepal. Antes de considerar qualquer retirada da atual proibição extensiva a todas as transportadoras registadas no Nepal, é necessário melhorar consideravelmente a taxa de acidentes neste país.
- (75) Por conseguinte, de acordo com os critérios comuns estabelecidos no anexo do Regulamento (CE) n.º 2111/2005, a Comissão considera não haver na atual fase fundamentos para alterar a lista das transportadoras aéreas objeto de uma proibição de operação na União, no que respeita às transportadoras aéreas do Nepal.

Transportadoras aéreas da Rússia

- (76) A Comissão, a AESA e as autoridades competentes dos Estados-Membros continuaram a acompanhar de perto o desempenho, do ponto de vista da segurança, das transportadoras aéreas certificadas na Rússia que operam na União, nomeadamente atribuindo prioridade às inspeções nas plataformas de estacionamento de determinadas transportadoras russas em conformidade com o Regulamento (UE) n.º 965/2012.
- (77) Em 22 de março de 2019, representantes da Comissão, da AESA e de um Estado-Membro reuniram-se com os representantes da Agência Federal Russa do Transporte Aéreo («FATA») para rever o desempenho em matéria de segurança das transportadoras aéreas certificadas na Rússia, com base nos relatórios das inspeções nas plataformas de estacionamento efetuadas entre 19 de setembro de 2018 e 22 de março de 2019, e para identificar os casos em que as atividades de supervisão da FATA devem ser reforçadas.

- (78) Durante a reunião, a Comissão analisou mais pormenorizadamente os resultados das inspeções SAFA na plataforma de estacionamento a uma transportadora aérea certificada na Rússia e tomou conhecimento da decisão da FATA de restringir o seu COA aos voos domésticos. Tendo em conta o número elevado de pedidos de autorização TCO que não deram origem a uma autorização TCO da AESA (19 casos em 62 pedidos), a Comissão solicitou à FATA que revisse o desempenho de segurança das transportadoras aéreas afetadas, antes da próxima reunião do Comité da Segurança Aérea.
- (79) Com base nas informações atualmente disponíveis, incluindo informações prestadas pela FATA na reunião de 22 de março de 2019, a Comissão considera que, nesta fase, a FATA tem a capacidade e a disponibilidade necessárias para corrigir as deficiências de segurança. Assim sendo, a Comissão concluiu não ser necessária uma audição das autoridades de aviação russas ou quaisquer transportadoras aéreas certificadas na Rússia perante o Comité da Segurança Aérea.
- (80) De acordo com os critérios comuns estabelecidos no anexo do Regulamento (CE) n.º 2111/2005, a Comissão considera, por conseguinte, não existirem na atual fase fundamentos para alterar a lista da União das transportadoras aéreas que estão proibidas de operar no seu território, para incluir as transportadoras da Rússia.
- (81) Os Estados-Membros devem continuar a verificar o cumprimento efetivo das normas de segurança internacionais pelas transportadoras aéreas russas, atribuindo-lhes prioridade às inspeções nas plataformas de estacionamento, em conformidade com o Regulamento (UE) n.º 965/2012.
- (82) Se essas inspeções detetarem um risco de segurança iminente, devido ao incumprimento das normas de segurança internacionais pertinentes, a Comissão pode impor uma proibição de operação às transportadoras aéreas certificadas na Rússia em causa, incluindo-as no anexo A ou no anexo B do Regulamento (CE) n.º 474/2006.

Transportadoras aéreas da Venezuela

- (83) Em 6 de março de 2017, a transportadora aérea *Avior Airlines*, certificada na Venezuela, apresentou à AESA um pedido de autorização TCO. A AESA avaliou esse pedido em conformidade com os requisitos do Regulamento (UE) n.º 452/2014. Em 4 de outubro de 2017, a AESA indeferiu o pedido TCO da *Avior Airlines* por motivos de segurança.
- (84) Em 14 de novembro de 2017, a Comissão e o Comité da Segurança Aérea ouviram o Instituto Nacional de Aeronáutica Civil (INAC) e a *Avior Airlines*, nos termos do Regulamento (CE) n.º 2111/2005. Na sequência dessa audição, em novembro de 2017, a Comissão alterou a lista das transportadoras aéreas objeto de uma proibição de operação na União, tendo a transportadora aérea *Avior Airlines* sido incluída no anexo A do Regulamento (CE) n.º 474/2006 ⁽⁸⁾.
- (85) Por conseguinte, na sequência de uma reunião técnica realizada em 29 de agosto de 2018, o INAC participou numa audição perante o Comité da Segurança Aérea em conformidade com o artigo 7.º do Regulamento (CE) n.º 2111/2005, em 14 de novembro de 2018. Embora tenham sido implementados certos elementos de um sistema de supervisão, parecendo adequados em termos de estrutura, número de pessoal supervisor, procedimentos documentados e planeamento das inspeções, a análise das informações disponíveis revelou várias incoerências. No entanto, essas incoerências não justificaram a inclusão de todas as transportadoras aéreas da Venezuela no anexo A ou no anexo B do Regulamento (CE) n.º 474/2006.
- (86) A Venezuela tem fornecido atualizações contínuas sobre a situação das suas obrigações de vigilância. Em 17 de janeiro de 2019, a Comissão solicitou ao INAC a prestação de informações sobre três transportadoras aéreas venezuelanas, a saber, *Avior Airlines*, *Estelar Latinoamericana* e *Conviasa*. O pedido continha todos os relatórios de inspeção nos domínios das operações, aeronavegabilidade, licenças de pessoal e aeronáutica médica, realizados entre 2017 e 2018 pelo INAC, sobre estas transportadoras aéreas, bem como todos os relatórios de inspeção dos organismos de manutenção que trabalham para qualquer destas três transportadoras aéreas venezuelanas. Foi apresentado um pedido semelhante relativo aos centros de formação. Além disso, a Comissão solicitou a apresentação de todos os relatórios das inspeções efetuadas nas plataformas de estacionamento às transportadoras aéreas venezuelanas, incluindo as ações corretivas e medidas de acompanhamento tomadas pelo INAC. O INAC apresentou prontamente todas as informações solicitadas, que a Comissão continuará a analisar, e solicitará informações complementares, se for caso disso.
- (87) De acordo com as informações fornecidas pelo INAC em 1 de abril de 2019, a *Avior Airlines* obteve o certificado IOSA. A AESA informou que a *Avior Airlines* tenciona apresentar um novo pedido de autorização TCO.

⁽⁸⁾ Regulamento de Execução (UE) 2017/2215 da Comissão, de 30 de novembro de 2017, que altera o Regulamento (CE) n.º 474/2006, no que respeita à lista das transportadoras aéreas que são objeto de uma proibição de operação na União (JO L 318 de 2.12.2017, p. 1).

- (88) De acordo com os critérios comuns estabelecidos no anexo do Regulamento (CE) n.º 2111/2005, a Comissão considera, por conseguinte, não haver atualmente fundamentos para alterar a lista das transportadoras aéreas objeto de uma proibição de operação na União relativamente às transportadoras aéreas da Venezuela.
- (89) Os Estados-Membros devem verificar o cumprimento efetivo pela Venezuela das normas de segurança internacionais pertinentes, atribuindo prioridade às inspeções nas plataformas de estacionamento das transportadoras aéreas certificadas naquele país, em conformidade com o Regulamento (UE) n.º 965/2012.
- (90) Caso surjam informações de segurança pertinentes, que indiquem riscos iminentes de segurança, decorrentes do incumprimento das normas de segurança da aviação internacionais, a Comissão poderá ver-se obrigada a tomar novas medidas em conformidade com o Regulamento (CE) n.º 2111/2005.
- (91) 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, pois, essencial que as decisões tomadas no contexto da atualização da lista das transportadoras aéreas objeto de uma proibição ou de restrições de operação na União sejam publicadas e entrem em vigor imediatamente após a sua adoção.
- (92) O Regulamento (CE) n.º 474/2006 deve, por conseguinte, ser alterado em conformidade.
- (93) As medidas previstas no presente regulamento estão em conformidade com o parecer do comité instituído pelo Regulamento (CE) n.º 2111/2005,

ADOTOU O PRESENTE REGULAMENTO:

Artigo 1.º

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

- 1) O anexo A é substituído pelo texto do anexo I do presente regulamento;
- 2) O anexo B é substituído pelo texto do anexo II do presente regulamento.

Artigo 2.º

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

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

Feito em Bruxelas, em 15 de abril de 2019.

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

ANEXO I

O anexo A do Regulamento (CE) n.º 474/2006 passa a ter a seguinte redação:

«ANEXO A

**LISTA DAS TRANSPORTADORAS AÉREAS OBJETO DE UMA PROIBIÇÃO DE OPERAÇÃO NA UNIÃO,
COM EXCEÇÕES ⁽¹⁾**

Nome da entidade jurídica da transportadora aérea, conforme consta do COA (e sua designação comercial, caso seja diferente)	Número do certificado de operador aéreo («COA») ou número da licença de exploração	Código da companhia aérea da OACI com três letras	Estado do operador
AVIOR AIRLINES	ROI-RNR-011	ROI	Venezuela
BLUE WING AIRLINES	SRBWA-01/2002	BWI	Suriname
IRAN ASEMAN AIRLINES	FS-102	IRC	República Islâmica do Irão
IRAQI AIRWAYS	001	IAW	Iraque
MED-VIEW AIRLINE	MVA/AOC/10-12/05	MEV	Nigéria
AIR ZIMBABWE (PVT) LTD	177/04	AZW	Zimbabué
Todas as transportadoras aéreas certificadas pelas autoridades do Afeganistão responsáveis pela supervisão regulamentar, incluindo:			República Islâmica do Afeganistão
ARIANA AFGHAN AIRLINES	COA 009	AFG	República Islâmica do Afeganistão
KAM AIR	COA 001	KMF	República Islâmica do Afeganistão
Todas as transportadoras aéreas certificadas pelas autoridades de Angola responsáveis pela supervisão regulamentar, à exceção da TAAG Angola Airlines e Heli Malongo, incluindo:			República de Angola
AEROJET	AO-008/11-07/17 TEJ	TEJ	República de Angola
GUICANGO	AO-009/11-06/17 YYY	Desconhecido	República de Angola
AIR JET	AO-006/11-08/18 MBC	MBC	República de Angola
BESTFLYA AIRCRAFT MANAGEMENT	AO-015/15-06/17YYY	Desconhecido	República de Angola
HELIANG	AO 007/11-08/18 YYY	Desconhecido	República de Angola
SJL	AO-014/13-08/18YYY	Desconhecido	República de Angola
SONAIR	AO-002/11-08/17 SOR	SOR	República de Angola

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

Nome da entidade jurídica da transportadora aérea, conforme consta do COA (e sua designação comercial, caso seja diferente)	Número do certificado de operador aéreo («COA») ou número da licença de exploração	Código da companhia aérea da OACI com três letras	Estado do operador
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
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)
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)

Nome da entidade jurídica da transportadora aérea, conforme consta do COA (e sua designação comercial, caso seja diferente)	Número do certificado de operador aéreo («COA») ou número da licença de exploração	Código da companhia aérea da OACI com três letras	Estado do operador
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)
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)
Todas as transportadoras aéreas certificadas pelas autoridades de Jibuti responsáveis pela supervisão regulamentar, incluindo:			Djibouti
DAALLO AIRLINES	Desconhecido	DAO	Djibouti
Todas as transportadoras aéreas certificadas pelas autoridades da Guiné Equatorial responsáveis pela supervisão regulamentar, incluindo:			Guiné Equatorial
CEIBA INTERCONTINENTAL	2011/0001/MTTCT/ /DGAC/SOPS	CEL	Guiné Equatorial
CRONOS AIRLINES	2011/0004/MTTCT/ /DGAC/SOPS	Desconhecido	Guiné Equatorial
Todas as transportadoras aéreas certificadas pelas autoridades da Eritreia responsáveis pela supervisão regulamentar, incluindo:			Eritreia
ERITREAN AIRLINES	COA N.º 004	ERT	Eritreia
NASAIR ERITREA	COA N.º 005	NAS	Eritreia

Nome da entidade jurídica da transportadora aérea, conforme consta do COA (e sua designação comercial, caso seja diferente)	Número do certificado de operador aéreo («COA») ou número da licença de exploração	Código da companhia aérea da OACI com três letras	Estado do operador
Todas as transportadoras aéreas certificadas pelas autoridades da República do Gabão responsáveis pela supervisão regulamentar, à exceção da Afrijet Business Service, que constam do anexo B, incluindo:			República do Gabão
NATIONALE REGIONALE TRANSPORT (N.R.T)	008/MTAC/ANAC-G/ /DSA	NRG	República do Gabão
SOLENTA AVIATION GABON	006/MTAC/ANAC-G/ /DSA	SVG	República do Gabão
AIR-GABON TROPICAIS	011/MTAC/ANAC-G/ /DSA	Desconhecido	República do Gabão
Todas as transportadoras aéreas certificadas pelas autoridades da República do Quirguistão responsáveis pela supervisão regulamentar, incluindo:			República do Quirguistão
AIR BISHKEK (ex-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	CBK	República do Quirguistão
HELI SKY	47	HAC	República do Quirguistão
AIR KYRGYZSTAN	03	LYN	República do Quirguistão
MANAS AIRWAYS	42	BAM	República do Quirguistão
S GROUP INTERNATIONAL (ex-S GROUP AVIATION)	45	IND	República do Quirguistão
SKY BISHKEK	43	BIS	República do Quirguistão
SKY KG AIRLINES	41	KGK	República do Quirguistão
SKY WAY AIR	39	SAB	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 Líbia responsáveis pela supervisão regulamentar, incluindo:			Líbia
AFRIQIYAH AIRWAYS	007/01	AAW	Líbia
AIR LIBYA	004/01	TLR	Líbia

Nome da entidade jurídica da transportadora aérea, conforme consta do COA (e sua designação comercial, caso seja diferente)	Número do certificado de operador aéreo («COA») ou número da licença de exploração	Código da companhia aérea da OACI com três letras	Estado do operador
BURAQ AIR	002/01	BRQ	Líbia
GHADAMES AIR TRANSPORT	012/05	GUH	Líbia
GLOBAL AVIATION AND SERVICES	008/05	GAK	Líbia
LIBYAN AIRLINES	001/01	LAA	Líbia
PETRO AIR	025/08	PEO	Líbia
Todas as transportadoras aéreas certificadas pelas autoridades da Moldávia responsáveis pela supervisão regulamentar, à exceção da Air Moldova, Fly One e Aerotranscarga, incluindo:			República da Moldávia
CA Î.M «TANDEM AERO» SRL	MD005	TDM	República da Moldávia
Î.M «VALAN ICC» SRL	MD009	VLN	República da Moldávia
CA «AIM AIR» SRL	MD015	AAM	República da Moldávia
CA «OSCAR JET» SRL	MD017	OSJ	República da Moldávia
CA «AIR STORK» SRL	MD018	MSB	República da Moldávia
Î M «MEGAVIATION» SRL	MD019	ARM	República da Moldávia
CA «PECOTOX-AIR» SRL	MD020	PXA	República da Moldávia
CA «TERRA AVIA» SRL	MD022	TVR	República da Moldávia
CA «FLY PRO» SRL	MD023	PVV	República da Moldávia
Todas as transportadoras aéreas certificadas pelas autoridades do Nepal responsáveis pela supervisão regulamentar, incluindo:			República do Nepal
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	HIM	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

Nome da entidade jurídica da transportadora aérea, conforme consta do COA (e sua designação comercial, caso seja diferente)	Número do certificado de operador aéreo («COA») ou número da licença de exploração	Código da companhia aérea da OACI com três letras	Estado do operador
NEPAL AIRLINES CORPORATION	003/2000	RNA	República do Nepal
SAURYA AIRLINES	083/2014	Desconhecido	República do Nepal
SHREE AIRLINES	030/2002	SHA	República do Nepal
SIMRIK AIR	034/2000	Desconhecido	República do Nepal
SIMRIK AIRLINES	052/2009	RMK	República do Nepal
SITA AIR	033/2000	Desconhecido	República do Nepal
TARA AIR	053/2009	Desconhecido	República do Nepal
YETI AIRLINES DOMESTIC	037/2004	NYT	República do Nepal
Todas as transportadoras aéreas certificadas pelas autoridades de São Tomé e Príncipe responsáveis pela supervisão regulamentar, incluindo:			São Tomé e Príncipe
AFRICA'S CONNECTION	10/AOC/2008	ACH	São Tomé e Príncipe
STP AIRWAYS	03/AOC/2006	STP	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 SD	54	AAJ	República do Sudão
BADR AIRLINES	35	BDR	República do Sudão
BLUE BIRD AVIATION	11	BLB	República do Sudão
ELDINDER AVIATION	8	DND	República do Sudão
GREEN FLAG AVIATION	17	Desconhecido	República do Sudão
HELEJETIC AIR	57	HJT	República do Sudão

Nome da entidade jurídica da transportadora aérea, conforme consta do COA (e sua designação comercial, caso seja diferente)	Número do certificado de operador aéreo («COA») ou número da licença de exploração	Código da companhia aérea da OACI com três letras	Estado do operador
<i>KATA AIR TRANSPORT</i>	9	KTV	República do Sudão
<i>KUSH AVIATION CO.</i>	60	KUH	República do Sudão
<i>NOVA AIRWAYS</i>	46	NOV	República do Sudão
<i>SUDAN AIRWAYS CO.</i>	1	SUD	República do Sudão
<i>SUN AIR</i>	51	SNR	República do Sudão
<i>TARCO AIR</i>	56	TRQ	República do Sudão»

ANEXO II

O anexo B do Regulamento (CE) n.º 474/2006 passa a ter a seguinte redação:

«ANEXO B

LISTA DAS TRANSPORTADORAS AÉREAS SUJEITAS A RESTRIÇÕES OPERACIONAIS NA UNIÃO ⁽¹⁾

Nome da entidade jurídica da transportadora aérea, conforme consta do COA (e sua designação comercial, caso seja diferente)	Número do certificado de operador aéreo («COA»)	Código da companhia aérea da OACI com três letras	Estado do operador	Tipo de aeronave objeto de restrições	Matrícula(s) e, quando disponível(eis), número(s) de série de construção das aeronaves objeto de restrições	Estado de registo
AIR SERVICE COMORES	06-819/TA-15/ /DGACM	KMD	Comores	Toda a frota, à exceção de: LET 410 UVP	Toda a frota, à exceção de: D6-CAM (851336).	Comores
AFRIJET BUSINESS SERVICE ⁽¹⁾	002/MTAC/ /ANAC-G/DSA	ABS	República do Gabão	Toda a frota, à exceção de: 2 aeronaves Falcon 50, 2 aeronaves Falcon 900.	Toda a frota, à exceção de: TR-LGV; TR-LGY; TR-AFJ e TR-AFJ.	República do Gabão
IRAN AIR	FS100	IRA	República Islâmica do Irão	Todas as aeronaves Fokker F100 e Boeing B747	Aeronaves Fokker F100, conforme referido no COA; aeronaves Boeing B747, conforme referido no COA	República Islâmica do Irão
AIR KORYO	GAC-AOC/ /KOR-01	KOR	República Popular Democrática da Coreia	Toda a frota, à exceção de: 2 aeronaves TU-204.	Toda a frota, à exceção de: P-632 e P-633.	República Popular Democrática da Coreia»

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

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