

Índice

I Actos aprovados ao abrigo dos Tratados CE/Euratom cuja publicação é obrigatória

REGULAMENTOS

Regulamento (CE) n.º 330/2008 da Comissão, de 11 de Abril de 2008, que estabelece os valores forfetários de importação para a determinação do preço de entrada de certos frutos e produtos hortícolas	1
★ Regulamento (CE) n.º 331/2008 da Comissão, de 11 de Abril de 2008, que altera o Regulamento (CE) n.º 474/2006, que estabelece a lista comunitária das transportadoras aéreas que são objecto de uma proibição de operação na Comunidade ⁽¹⁾	3
★ Regulamento (CE) n.º 332/2008 da Comissão, de 11 de Abril de 2008, que altera o Regulamento (CE) n.º 297/2003 que estabelece as regras de execução para o contingente pautal de carnes de bovinos originárias do Chile	17
★ Regulamento (CE) n.º 333/2008 da Comissão, de 11 de Abril de 2008, que fixa os limites máximos aplicáveis aos montantes suplementares de ajuda em Portugal, no quadro da modulação voluntária instituída pelo Regulamento (CE) n.º 378/2007 do Conselho	19
★ Regulamento (CE) n.º 334/2008 da Comissão, de 11 de Abril de 2008, relativo à classificação de certas mercadorias na Nomenclatura Combinada	20

⁽¹⁾ Texto relevante para efeitos do EEE

(continua no verso da capa)

II Actos aprovados ao abrigo dos Tratados CE/Euratom cuja publicação não é obrigatória

DECISÕES

Comissão

2008/297/CE:

- ★ **Decisão da Comissão, de 27 de Março de 2008, que altera a Decisão 2005/779/CE relativa a medidas de protecção da sanidade animal contra a doença vesiculosa dos suínos em Itália [notificada com o número C(2008) 1092] ⁽¹⁾** 22
-

III Actos aprovados ao abrigo do Tratado UE

ACTOS APROVADOS AO ABRIGO DO TÍTULO V DO TRATADO UE

- ★ **Decisão 2008/298/PESC do Conselho, de 7 de Abril de 2008, que altera a Decisão 2001/80/PESC que cria o Estado-Maior da União Europeia** 25
- ★ **Acção Comum 2008/299/PESC do Conselho, de 7 de Abril de 2008, que altera a Acção Comum 2004/551/PESC relativa à criação da Agência Europeia de Defesa** 34



⁽¹⁾ Texto relevante para efeitos do EEE

I

(Actos aprovados ao abrigo dos Tratados CE/Euratom cuja publicação é obrigatória)

REGULAMENTOS

REGULAMENTO (CE) N.º 330/2008 DA COMISSÃO

de 11 de Abril de 2008

que estabelece os valores forfetários de importação para a determinação do preço de entrada de certos frutos e produtos hortícolas

A COMISSÃO DAS COMUNIDADES EUROPEIAS,

Tendo em conta o Tratado que institui a Comunidade Europeia,

Tendo em conta o Regulamento (CE) n.º 1580/2007 da Comissão, de 21 de Dezembro de 2007, que estabelece, no sector das feutas e productos hortícolas, regras de execução dos Regulamentos (CE) n.º 2200/96, (CE) n.º 2201/96 e (CE) n.º 1182/2007 do Conselho ⁽¹⁾, nomeadamente o n.º 1 do artigo 138.º,

Considerando o seguinte:

- (1) O Regulamento (CE) n.º 1580/2007 prevê, em aplicação dos resultados das negociações comerciais multilaterais do Uruguay Round, os critérios para a fixação pela Comissão dos valores forfetários de importação dos países terceiros, relativamente aos produtos e períodos que especifica no seu anexo.

- (2) Em aplicação dos supracitados critérios, os valores forfetários de importação devem ser fixados nos níveis constantes em anexo,

ADOPTOU O PRESENTE REGULAMENTO:

Artigo 1.º

Os valores forfetários de importação referidos no artigo 138.º do Regulamento (CE) n.º 1580/2007 são fixados como indicado no quadro constante do anexo.

Artigo 2.º

O presente regulamento entra em vigor em 12 de Abril de 2008.

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

Feito em Bruxelas, em 11 de Abril de 2008.

Pela Comissão

Jean-Luc DEMARTY

*Director-Geral da Agricultura
e do Desenvolvimento Rural*

⁽¹⁾ JO L 350 de 31.12.2007, p. 1.

ANEXO

do Regulamento da Comissão, de 11 de Abril de 2008, que estabelece os valores forfetários de importação para a determinação do preço de entrada de certos frutos e produtos hortícolas

(EUR/100 kg)

Código NC	Código países terceiros ⁽¹⁾	Valor forfetário de importação
0702 00 00	JO	74,4
	MA	65,9
	TN	111,3
	TR	98,3
	ZZ	87,5
0707 00 05	EG	178,8
	JO	175,9
	MA	43,7
	TR	133,0
	ZZ	132,9
0709 90 70	MA	91,8
	TR	130,6
	ZZ	111,2
0805 10 20	EG	50,3
	IL	57,7
	MA	53,7
	TN	55,2
	TR	68,0
	US	51,9
	ZZ	56,1
0805 50 10	AR	117,5
	TR	136,6
	ZA	122,8
	ZZ	125,6
0808 10 80	AR	86,0
	BR	88,0
	CL	89,2
	CN	87,0
	MK	46,6
	NZ	117,5
	US	114,8
	UY	76,8
	ZA	77,1
	ZZ	87,0
0808 20 50	AR	81,7
	CL	117,3
	CN	78,4
	UY	89,6
	ZA	98,2
	ZZ	93,0

⁽¹⁾ Nomenclatura dos países fixada pelo Regulamento (CE) n.º 1833/2006 da Comissão (JO L 354 de 14.12.2006, p. 19). O código «ZZ» representa «outras origens».

REGULAMENTO (CE) N.º 331/2008 DA COMISSÃO**de 11 de Abril de 2008****que altera o Regulamento (CE) n.º 474/2006, que estabelece a lista comunitária das transportadoras aéreas que são objecto de uma proibição de operação na Comunidade****(Texto relevante para efeitos do EEE)**

A COMISSÃO DAS COMUNIDADES EUROPEIAS,

Tendo em conta o Tratado que institui a Comunidade Europeia,

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

Considerando o seguinte:

- (1) O Regulamento (CE) n.º 474/2006 da Comissão, de 22 de Março de 2006, estabeleceu a lista das transportadoras aéreas comunitárias que são objecto de uma proibição de operação na Comunidade, conforme previsto no capítulo II do Regulamento (CE) n.º 2111/2005 ⁽²⁾.
- (2) Nos termos do n.º 3 do artigo 4.º do Regulamento (CE) n.º 2111/2005, alguns Estados-Membros transmitiram à Comissão informações relevantes para a actualização da lista comunitária. Alguns países terceiros também comunicaram informações relevantes. Nestas circunstâncias, a lista comunitária deve ser actualizada.
- (3) A Comissão deu a conhecer a todas as transportadoras aéreas envolvidas, quer directamente quer, quando tal não foi possível, através das autoridades responsáveis pela sua supervisão regulamentar, os factos e considerações essenciais que constituiriam a base de uma decisão destinada a impor-lhes uma proibição de operação na Comunidade ou a alterar as condições de uma proibição de operação imposta a uma transportadora aérea incluída na lista comunitária.
- (4) A Comissão deu às transportadoras aéreas em causa a oportunidade de consultar os documentos fornecidos pelos Estados-Membros, de tecer comentários por escrito e

fazer uma apresentação oral à Comissão, no prazo de 10 dias úteis, e ao Comité da Segurança Aérea, instituído pelo 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 sector da aviação civil ⁽³⁾.

- (5) As autoridades responsáveis pela supervisão regulamentar das transportadoras aéreas em causa foram consultadas pela Comissão, bem como, em casos específicos, por alguns Estados-Membros.
- (6) O Regulamento (CE) n.º 474/2006 deve, portanto, ser alterado em conformidade.

Transportadoras aéreas licenciadas na Ucrânia*Albatross Avia Ltd*

- (7) As autoridades francesas comunicaram à Comissão que haviam imposto uma proibição de operação imediata a todas as operações da transportadora Albatross Avia Ltd, certificada na Ucrânia, uma vez que, na realidade, se trata da transportadora ucraniana Volare, já objecto de uma proibição de operação ⁽⁴⁾. A França também solicitou à Comissão que actualizasse a lista comunitária em conformidade com o n.º 2 do artigo 4.º do Regulamento (CE) n.º 2111/2005 e com o artigo 6.º do Regulamento (CE) n.º 473/2006.
- (8) A transportadora não apresentou quaisquer documentos comprovativos adequados que pudessem dissipar as dúvidas levantadas pela França.
- (9) No seguimento de consultas com a Comissão e com alguns Estados-Membros, as autoridades competentes da Ucrânia apresentaram à Comissão a sua decisão de revogar o certificado de operador aéreo (COA) da transportadora. Assim sendo, tendo em conta os critérios comuns, não será necessário adoptar qualquer medida adicional em relação à Albatross Avia Ltd.

⁽¹⁾ JO L 344 de 27.12.2005, p. 15.

⁽²⁾ JO L 84 de 23.3.2006, p. 14. Regulamento com a última redacção que lhe foi dada pelo Regulamento (CE) n.º 1400/2007 (JO L 311 de 29.11.2007, p. 12).

⁽³⁾ JO L 373 de 31.12.1991, p. 4. Regulamento alterado pelo Regulamento (CE) n.º 216/2008 do Parlamento Europeu e do Conselho (JO L 79 de 19.3.2008, p. 1).

⁽⁴⁾ Regulamento (CE) n.º 787/2007 da Comissão, de 4 de Julho de 2007 (JO L 175 de 5.7.2007, p. 10).

- (10) Contudo, a Comissão manifesta a sua preocupação pelo facto de as autoridades competentes da Ucrânia terem emitido um COA a uma empresa que, na prática, se verifica ser uma transportadora aérea já objecto de uma proibição de operação. A repetir-se, tal situação poderá ser considerada uma prova de que aquelas autoridades podem não estar a satisfazer os critérios comuns estabelecidos no anexo do Regulamento (CE) n.º 2111/2005.

Ukraine Cargo Airways

- (11) Ficou demonstrada a existência de graves deficiências de segurança na transportadora Ukraine Cargo Airways, certificada na Ucrânia, com incidência em todos os tipos de aeronaves. Essas deficiências foram detectadas pela Áustria, Hungria, França, Alemanha, Itália, Letónia, Luxemburgo, Roménia, Polónia, Espanha e Países Baixos ⁽¹⁾ durante as inspecções na plataforma de estacionamento no âmbito do programa SAFA.
- (12) As autoridades austríacas comunicaram à Comissão que haviam imposto uma proibição de operação imediata às aeronaves do tipo AN-12 da Ukraine Cargo Airways que operam com destino à Áustria, tendo em conta os critérios comuns, nos termos do n.º 1 do artigo 6.º do Regulamento (CE) n.º 2111/2005, e apresentaram à Comissão um pedido de actualização da lista comunitária em conformidade com o n.º 2 do artigo 4.º do Regulamento (CE) n.º 2111/2005 e com o artigo 6.º do Regulamento (CE) n.º 473/2006.
- (13) As razões dessa proibição são as seguintes: a) comprovadas deficiências de segurança graves na transportadora aérea em relatórios que apontam para deficiências graves no plano da segurança e para a incapacidade persistente da transportadora para corrigir as deficiências de segurança apontadas nos relatórios de inspecção na plataforma realizados no âmbito do programa SAFA e previamente comunicados à transportadora; b) falta de capacidade da transportadora para corrigir tais deficiências de segurança, decorrente da adopção de medidas correctivas inadequadas e insuficientes em resposta às graves deficiências de segurança detectadas; c) falta de capacidade e de vontade das autoridades responsáveis pela supervisão da actividade da transportadora em causa para fazer corrigir tais deficiências de segurança, conforme demonstrado pela sua falta de cooperação com as autoridades competentes austríacas que procederam às inspecções na plataforma e pela sua incapacidade para pôr em prática e fazer respeitar as normas de segurança pertinentes.
- (14) As deficiências de segurança detectadas pela Áustria e por outros Estados-Membros nas aeronaves dos tipos AN-12, AN-26 e IL-76 situam-se nas mesmas áreas. Além disso,

essas deficiências mantiveram-se durante todo o período em análise, o que constitui uma prova da sua natureza sistémica.

- (15) Durante as consultas com a Comissão e com alguns Estados-Membros, a Ukraine Cargo Airways apresentou um plano de medidas correctivas que, de acordo com a transportadora, corrigiria todas as deficiências de segurança na área da manutenção, da engenharia e das operações, detectadas nos três tipos de aeronaves com que a transportadora tem vindo a realizar operações com destino à Comunidade. Contudo, durante essas consultas, a transportadora não foi capaz de demonstrar a adequação das medidas correctivas propostas. A transportadora não foi, nomeadamente, capaz de demonstrar a conformidade das acções propostas com as regras aplicáveis às operações, nem conseguiu explicar porque razão as inspecções às aeronaves utilizadas pela transportadora aérea nas operações com destino à Comunidade continuavam a apresentar as mesmas deficiências que antes de a Áustria lhe ter imposto uma proibição de operação, apesar de várias das medidas constantes do plano de acção proposto parecerem já ter sido tomadas na área das operações de todos os tipos de aeronaves utilizados por aquela transportadora.
- (16) Durante as referidas consultas, as autoridades competentes da Ucrânia comunicaram a sua decisão de restringir o COA da transportadora, mediante a retirada das aeronaves AN-12, com as matrículas UR-UCK, UR-UDD e UR-UCN, utilizadas pela Ukraine Cargo Airways para operar na Áustria e noutros Estados-Membros e de as submeter a manutenção, assim como proibir as operações das aeronaves IL-76, com as matrículas UR-UCA, UR-UCC, UR-UCD, UR-UCH, UR-UCO, UR-UCQ, UR-UCT, UR-UCU, UR-UCW e UR-UCX, até 19 de Novembro de 2008. A transportadora operou algumas destas aeronaves (UR-UCA, UR-UCO e UR-UCU) com destino à Comunidade. Além disso, estas autoridades confirmaram que haviam aprovado o plano de medidas correctivas da transportadora e comprometeram-se a verificar a sua aplicação pela Ukraine Cargo Airways antes de autorizar a transportadora a retomar as operações com as suas aeronaves AN-12 com destino à Comunidade.
- (17) A Comissão toma nota das medidas adoptadas pelas autoridades competentes ucranianas em relação às aeronaves AN-12 e IL-76. Contudo, considera que a aplicação das medidas correctivas não altera a natureza sistémica das deficiências detectadas, as quais afectam todos os tipos de aeronaves até agora utilizadas pela transportadora aérea nas suas operações com destino à Comunidade. Além disso, a Comissão considera que os resultados das inspecções ⁽²⁾ na plataforma às aeronaves do tipo AN-26, na sequência das consultas mantidas com a transportadora e com as autoridades ucranianas e depois de a transportadora ter começado a aplicar medidas correctivas sob a supervisão dessas autoridades, mostram que tais medidas não constituem uma solução adequada para as deficiências de segurança detectadas naquele tipo de aeronaves nem em qualquer outro tipo de aeronaves operadas por aquela transportadora com destino à Comunidade.

⁽¹⁾ Relatórios SAFA: ACG-2007-36; ACG-2007-43; ACG-2007-56; ACG-2007-150; ACG-2007-205; ACG-2008-42; DGCATR-2007-374; LBA/D-2008-95; LBA/D-2008-117; LBA/D-2008-121; CAO-2007-57; LBA/D-2007-292; MOTLUX-2008-2; CAALAT-2007-14; DGAC-E-2006-801; LBA/D-2007-29; LBA/D-2008-114; LBA/D-2008-120; CAA-NL-2007-137; ENAC-IT-2006-389; LBA/D-2006-684; RCAARO-2006-46; RCAARO-2007-118; ENAC-IT-2007-322; ENAC-IT-2007-432; RCAARO-2006-38 e RCAARO-2007-58.

⁽²⁾ LBA/D-2008-117, LBA/D-2008-121, MOTLUX-2008-2, BUL-2008-3, LBA/D-2008-114 e LBA/D-2008-120.

- (18) Em 1 de Abril de 2008, a transportadora apresentou documentação que continha um plano de acções correctivas revisto, que reflecte as alterações exigidas pelas autoridades competentes da Ucrânia na sequência de uma auditoria à empresa. Em 2 de Abril, a transportadora aérea teve ainda a oportunidade de apresentar uma exposição à Comissão e ao Comité da Segurança Aérea. Contudo, a transportadora não foi capaz de demonstrar a conformidade das acções revistas propostas com as regras aplicáveis às operações, nem conseguiu explicar de que modo essas acções constituiriam soluções sustentáveis para todas as deficiências de segurança anteriormente detectadas. Essa documentação deverá, por conseguinte, ser submetida a uma análise mais aprofundada, de modo a verificar se as deficiências de segurança anteriormente detectadas foram adequadamente corrigidas.
- (19) Enquanto se aguarda a conclusão dessa análise e na ausência de quaisquer medidas correctivas que possam evitar, de imediato, a repetição das deficiências sistémicas no domínio da segurança, a Comissão considera que a transportadora não deve ser autorizada a operar com destino à Comunidade até ser comprovado que foram adoptadas as medidas adequadas para assegurar a conformidade com as normas de segurança aplicáveis à exploração das aeronaves utilizadas pela Ukraine Cargo Airways.
- (20) Com base nos critérios comuns estabelecidos no anexo do Regulamento (CE) n.º 2111/2005, a Comissão considera que a Ukraine Cargo Airways não cumpre as normas de segurança aplicáveis. A transportadora aérea será objecto de uma proibição de todas as suas operações e incluída na lista do anexo A.

Supervisão global da segurança

- (21) A Comissão considera que o exercício global de supervisão da segurança e, designadamente, a aplicação e o controlo do cumprimento das normas de segurança pertinentes pelas autoridades competentes da Ucrânia, necessitam de ser reforçados, a fim de assegurar a adopção de medidas correctivas sustentáveis pelas transportadoras sob o seu controlo regulamentar. O número crescente de transportadoras sujeitas a medidas excepcionais pelos Estados-Membros e, conseqüentemente, incluídas no anexo A, carece de resposta urgente por parte das autoridades competentes ucranianas. Por conseguinte, essas autoridades são convidadas a apresentar um plano de medidas para reforçar o exercício de supervisão da segurança dos operadores sob o seu controlo regulamentar, bem como das aeronaves matriculadas na Ucrânia que sejam utilizadas em operações com destino à Comunidade. A Comissão acompanhará de perto a aplicação destas medidas, incluindo as referidas nos considerandos 15 e 18, tendo em vista a apresentação de propostas adequadas na próxima reunião do Comité da Segurança Aérea.

Cubana de Aviación SA

- (22) Ficou comprovada a não observância, pela Cubana de Aviación, das normas de segurança específicas estabelecidas pela Convenção de Chicago. Essas deficiências foram

detectadas pelo Reino Unido durante uma inspecção na plataforma no âmbito do programa SAFA ⁽¹⁾.

- (23) O Reino Unido comunicou à Comissão que havia imposto uma proibição de operação imediata às aeronaves do tipo Ilyushin Il-62, com as matrículas CU-T1283 e CU-T1284, da Cubana de Aviación, tendo em conta os critérios comuns, conforme previsto no n.º 1 do artigo 6.º do Regulamento (CE) n.º 2111/2005. Estas aeronaves não se encontram equipadas com um EGPWS (*Enhanced Ground Proximity Warning System* — Sistema de aviso de proximidade do solo), equipamento necessário nas operações com destino à Comunidade, em conformidade com o anexo 6 da Convenção de Chicago.
- (24) No seguimento de consultas com a Comissão e com alguns Estados-Membros, as autoridades competentes da República de Cuba decidiram restringir o COA da Cubana de Aviación, de modo a excluir as aeronaves Il-62 de quaisquer operações da transportadora com destino à Comunidade, até que fosse instalado um EGPWS nessas aeronaves. Além disso, comprometeram-se a assegurar que, até 15 de Junho de 2008, todas as aeronaves dessa transportadora a operar na Comunidade seriam equipadas com um EGPWS. Finalmente, as autoridades competentes da República de Cuba comprometeram-se a verificar que todas as deficiências de segurança detectadas, incluindo a falta do EGPWS, seriam eficazmente corrigidas pela Cubana de Aviación antes dessa data e a transmitir os resultados dessa verificação à Comissão antes que a transportadora pudesse retomar as operações de aeronaves do tipo Il-62 com destino à Comunidade.

- (25) Com base nos critérios comuns estabelecidos no anexo do Regulamento (CE) n.º 2111/2005 e em virtude das medidas tomadas pelas autoridades competentes da República de Cuba, a Comissão considera que não será necessário tomar qualquer medida adicional. A Comissão informará os Estados-Membros sobre a aplicação das medidas correctivas na próxima reunião do Comité da Segurança Aérea. Contudo, caso tais medidas não sejam consideradas satisfatórias, a Comissão apresentará propostas adequadas ao Comité.

Islands Development Company

- (26) Ficou comprovado que a aeronave do tipo Beech 1900, com a matrícula S7-IDC, da transportadora Islands Development Company, licenciada nas Seicheles, não se encontra equipada com um EGPWS, equipamento necessário nas operações com destino à Comunidade, em conformidade com o anexo 6 da Convenção de Chicago. Além disso, a transportadora não apresentou os documentos certificados que, de acordo com a Convenção de Chicago, devem ser conservados a bordo. Estas deficiências foram detectadas pela França no decurso de inspecções na plataforma no âmbito do programa SAFA ⁽²⁾.

⁽¹⁾ CAA-UK-2008-8.

⁽²⁾ DGAC/F-2008-152.

- (27) A França comunicou à Comissão que havia imposto uma proibição de operação imediata àquela aeronave da transportadora tendo em conta os critérios comuns, conforme previsto no n.º 1 do artigo 6.º do Regulamento (CE) n.º 2111/2005, e solicitou à Comissão que actualizasse a lista comunitária em conformidade com o n.º 2 do artigo 4.º do Regulamento (CE) n.º 2111/2005 e com o artigo 6.º do Regulamento (CE) n.º 473/2006.
- (28) Por carta de 11 de Março de 2008, a Autoridade da Aviação Civil das Seicheles confirmou que a transportadora Island Development Company, licenciada nas Seicheles, havia tomado medidas para instalar um EGPWS na sua aeronave Beech 1900D, com a matrícula S7-IDC. O EGPWS foi encomendado e instalado em 26 de Março de 2008. A cópia autenticada da confirmação da instalação foi entregue pela transportadora numa reunião realizada com a Comissão em 31 de Março de 2008. Além disso, as autoridades competentes das Seicheles confirmaram que, desde 27 de Fevereiro de 2008, são conservadas a bordo cópias autenticadas dos documentos exigidos.
- (29) Com base nos critérios comuns, a Comissão considera que a Islands Development Company tomou todas as medidas necessárias para se conformar às normas de segurança pertinentes, pelo que não será incluída no anexo A.
- Hewa Bora Airways*
- (30) A Hewa Bora Airways deixou de operar com destino à Comunidade, sob a supervisão das autoridades competentes da Bélgica, a sua aeronave do tipo Boeing B767-266ER, cons. n.º 23 178, com a matrícula 9Q-CJD, que foi incluída no anexo B. Atendendo a que deixou de ser possível garantir o regime provisório de inspecções na plataforma e de vigilância desta aeronave, as operações desta aeronave deverão igualmente ser proibidas.
- (31) Consequentemente, a transportadora aérea deve ser objecto de uma proibição de todas as suas operações, retirada do anexo B e incluída no anexo A.
- TAAG Angola Airlines*
- (32) No seguimento do convite das autoridades competentes de Angola e da transportadora TAAG Angola Airlines, uma equipa de peritos da Comissão e dos Estados-Membros deslocou-se a Angola numa missão de inquérito, de 18 a 22 de Fevereiro de 2008. No decurso dessa missão, a transportadora apresentou uma versão actualizada do seu plano de medidas correctivas e preventivas, de modo a cumprir de novo as normas da ICAO. De acordo com o relatório da equipa, a TAAG Angola Airlines registou progressos significativos na aplicação do seu plano de acção e, de um modo geral, poder-se-á considerar que aplicou mais de 50 % das medidas. Em particular, foi em grande medida dada resposta às questões relacionadas com os voos e as operações em terra. A transportadora foi convidada a prosseguir os esforços no sentido da execução integral do seu plano de acção. Além disso, a equipa tomou nota de que a transportadora havia concluído a primeira etapa da recertificação completa pelas autoridades competentes angolanas.
- (33) A equipa tomou nota da existência de deficiências significativas recorrentes em áreas como a navegabilidade e a manutenção contínuas, que foram comunicadas à TAAG Angola Airlines e às autoridades competentes angolanas, e que deverão ser adequadamente corrigidas antes de qualquer alteração à proibição de operação imposta à transportadora.
- (34) A equipa também avaliou o plano de medidas correctivas apresentado pelas autoridades competentes angolanas (INAVIC), destinado a reforçar o exercício da supervisão da segurança da TAAG Angola Airlines e do conjunto das transportadoras sob o seu controlo regulamentar. Para o efeito, a equipa avaliou ainda o nível de cumprimento das normas da ICAO pelo INAVIC, com base nos resultados da auditoria USOAP realizada em Novembro de 2007 no âmbito da ICAO. O relatório da equipa revela que, em 16 de Janeiro de 2008, foi publicada uma nova lei da aviação civil e que o INAVIC tem enviado esforços no sentido da criação de uma autoridade da aviação civil independente e devidamente estruturada. Contudo, a equipa notou que as novas disposições da lei da aviação civil e dos seus regulamentos de operação específicos continuam por aplicar e que, nesta fase, os certificados de operador aéreo detidos por todas as transportadoras angolanas não satisfazem o disposto no anexo 6 da Convenção de Chicago. O INAVIC foi convidado a prosseguir a reestruturação da sua organização, a levar o mais rapidamente possível por diante o desenvolvimento de competências e a avançar com determinação no processo de recertificação das transportadoras, a fim de demonstrar a conformidade com os regulamentos angolanos e com as normas da ICAO, bem como a comunicar os resultados em tempo útil à Comissão.
- (35) A Comissão reconhece os progressos realizados pela TAAG Angola Airlines e pelo INAVIC no sentido de adoptarem todas as medidas necessárias para se conformarem às normas de segurança pertinentes. Porém, a Comissão considera que, nesta fase, a decisão de retirar a TAAG Angola Airlines da lista comunitária seria prematura, atendendo a que continuam a verificar-se deficiências significativas na área da segurança, que deverão ser corrigidas pela transportadora e pelas autoridades competentes. Além disso, o processo de recertificação da TAAG Angola Airlines, bem como das restantes transportadoras, pelas autoridades competentes, ainda não está concluído. A Comissão nota que, para concluir o processo de recertificação no prazo indicado pelas autoridades competentes angolanas, será necessário reforçar substancialmente os seus recursos humanos e financeiros.

(36) A Comissão considera que o cumprimento, pelas autoridades competentes angolanas, das normas obrigatórias e práticas recomendadas da ICAO e, designadamente, o exercício da função de supervisão, dependem também dos meios financeiros à disposição dessas autoridades. A Comissão aguarda a apresentação em tempo útil dos relatórios intercalares da TAAG Angola Airlines e do INAVIC.

Mahan Air

(37) Em 14 de Dezembro de 2007 e 12 de Março de 2008, a Comissão e alguns Estados-Membros realizaram consultas com a Mahan Air e com as autoridades competentes da República Islâmica do Irão relativas à verificação, por aquelas autoridades, da progressiva aplicação de medidas correctivas pela transportadora. Concretamente, durante as consultas de 14 de Dezembro de 2007, a Comissão pediu que os documentos relativos aos progressos registados pela Mahan Air no tocante à aplicação das medidas correctivas fossem apresentados até finais de Fevereiro de 2008.

(38) Durante as consultas de 12 de Março de 2008, as autoridades competentes da República Islâmica do Irão informaram que haviam inspeccionado a transportadora Mahan Air e que todas as deficiências de segurança haviam sido satisfatoriamente corrigidas. No entanto, nem a transportadora nem as autoridades competentes apresentaram documentos comprovativos da aplicação de medidas correctivas de modo a demonstrar que tais medidas eram adequadas para proporcionar soluções sustentáveis e assegurar o eficaz cumprimento do plano de medidas correctivas apresentado em Setembro e Novembro de 2007.

(39) Em 26 de Março de 2008, as autoridades competentes da República Islâmica do Irão apresentaram à Comissão documentação contendo um relatório intercalar pormenorizado e material sobre a aplicação das medidas correctivas pela Mahan Air no seguimento de uma auditoria à empresa. A Comissão tenciona analisar essa documentação a fim de verificar se as deficiências de segurança anteriormente detectadas foram adequadamente corrigidas.

(40) Enquanto se aguarda a conclusão dessa análise, a Comissão considera que, nesta fase, não dispõe de suficientes elementos de prova susceptíveis de demonstrar que a transportadora tomou todas as medidas para corrigir as deficiências que conduziram à sua inclusão na lista comunitária.

(41) Com base nos critérios comuns, a Comissão considera que, nesta fase, não ficou comprovado que a Mahan Air adoptou todas as medidas necessárias para se conformar às normas de segurança pertinentes e que, por conseguinte, não pode ser retirada de imediato do anexo A. A Comissão continuará a cooperar com as autoridades competentes da República Islâmica do Irão de modo a acompanhar a aplicação das medidas correctivas pela Mahan Airlines e a assegurar que proporcionam soluções sustentáveis a longo prazo. Para o efeito, a Comissão tenciona realizar uma visita nos próximos meses.

Transportadoras aéreas da Federação da Rússia

(42) Conforme previsto no Regulamento (CE) n.º 1400/2007, em virtude de uma decisão das autoridades competentes da Federação da Rússia, de 26 de Novembro de 2007, certas transportadoras aéreas licenciadas por essas autoridades estão autorizadas a operar na Comunidade apenas com equipamento específico. As transportadoras aéreas e aeronaves em causa são as seguintes: Krasnoyarsk Airlines: aeronaves Boeing B-737 (EI-DNH/DNS/DNT/CBQ/CLZ/CLW), B-757 (EI-DUA/DUD/DUC/DUE), B-767 (EI-DMP/DMH), Tupolev Tu-214 (RA-65508) e Tu-154M (RA-85720); Ural Airlines: aeronaves Airbus A-320 (VP-BQY/BQZ) e Tu-154M (RA-85807/85814/85833/85844); Gazpromavia: aeronaves Falcon-900 (RA-09000/09001/09006/09008); Atlant-Soyuz: aeronaves Boeing B-737 (VP-BBL/BBM) e Tu-154M (RA-85709/85740); UTAir: aeronaves ATR-42 (VP-BCB/BCF/BPJ/BPK), Gulfstream IV (RA-10201/10202) e Tu-154M (RA-85805/85808); Kavminvodyavia: aeronaves Tu-204 (RA-64022/64016) e Tu-154M (RA-85715/85826/85746); Kuban Airlines: aeronave Yak-42 (RA-42386/42367/42375); Air Company Yakutia: aeronaves Tu-154M (RA-85700/85794) e B-757-200 (VP-BFI); Airlines 400: aeronaves Tu-204 (RA-64018/64020). Acresce que, de acordo com esta decisão, certas transportadoras aéreas não estão autorizadas a operar na Comunidade com determinadas aeronaves. As transportadoras aéreas e aeronaves em causa são as seguintes: Orenburg Airlines: aeronaves Tu-154 (RA-85768) e B-737-400 (VP-BGQ); Air Company Tatarstan: aeronaves Tu-154 (RA 85101 e RA-85109); Air Company Sibir: aeronave B-737-400 (VP-BTA) e Rússia: aeronaves Tu-154 (RA-85753 e RA-85835).

(43) Em 26 de Março de 2008, as autoridades competentes da Federação da Rússia informaram a Comissão de que tencionavam alterar a sua decisão de 26 de Novembro de 2007, relativa às restrições de operação impostas a certas transportadoras licenciadas na Federação da Rússia, de modo a levantar todas as restrições operacionais anteriormente impostas às transportadoras em causa a partir de 25 de Abril de 2008.

(44) Em 27 de Março, a Comissão convidou as autoridades competentes da Federação da Rússia a apresentar à Comissão e ao Comité da Segurança Aérea provas de informações fiáveis sobre a melhoria do sistema de monitorização interna das transportadoras aéreas em causa, relativas à segurança dos seus voos, que as haviam conduzido a estudar a possibilidade de adoptar uma decisão de levantamento das restrições de operação impostas àquelas transportadoras aéreas. As autoridades russas comprometeram-se a apresentar essas informações até 9 de Abril de 2008 e, juntamente com cada uma das transportadoras aéreas em causa, a expor à Comissão e aos Estados-Membros a situação da segurança dessas transportadoras aéreas antes da entrada em vigor da sua decisão. Caso essa informação seja comunicada à Comissão depois dessa data, as autoridades competentes da Federação da Rússia comprometeram-se, em 2 de Abril de 2008, perante o Comité da Segurança Aérea, a adiar a entrada em vigor da sua decisão, de comum acordo com a Comissão.

- (45) A Comissão toma nota da decisão prevista pelas autoridades competentes da Federação da Rússia e tenciona examinar a documentação que essas autoridades se comprometeram a apresentar à luz dos planos de medidas correctivas previamente enviados à Comissão pelas transportadoras em causa. A Comissão tenciona estabelecer uma coordenação com as autoridades competentes da Federação da Rússia, no que respeita aos resultados da sua análise, antes da entrada em vigor da referida decisão.
- (46) Entretanto, as disposições constantes da decisão das autoridades competentes da Federação da Rússia de 26 de Novembro de 2007 manter-se-ão em vigor. Logo, as operações com destino à Comunidade das transportadoras acima mencionadas apenas deverão ter lugar nos termos e condições previstos nessa decisão, conforme estabelecido nos considerandos 34 a 36 do Regulamento (CE) n.º 1400/2007.
- (47) A Comissão tenciona monitorizar o desempenho das transportadoras atrás referidas e examinar a sua situação no plano da segurança à luz dos resultados do processo acima mencionado, de modo a adoptar, se necessário, medidas adequadas para assegurar que todas as normas relevantes sejam cumpridas na Comunidade, tendo em conta o disposto no artigo 7.º do Regulamento (CE) n.º 2111/2005.

Transportadoras aéreas da República do Quirguistão

- (48) As autoridades da República do Quirguistão facultaram à Comissão provas da retirada dos certificados de operador aéreo, por motivos de segurança, à Galaxy Air. Uma vez que, conseqüentemente, cessou a sua actividade, esta transportadora, certificada na República do Quirguistão, deverá ser retirada do anexo A.

Transportadoras aéreas da Guiné Equatorial

- (49) A Comissão foi informada de que a transportadora Ceiba Intercontinental tem vindo a prestar serviços comerciais ao abrigo de um COA emitido pelas autoridades competentes da Guiné Equatorial e solicitou àquelas autoridades que apresentassem todas as informações pertinentes sobre a empresa. As autoridades competentes da Guiné Equatorial não deram resposta ao pedido da Comissão.
- (50) Com base nos critérios comuns estabelecidos no anexo do Regulamento (CE) n.º 2111/2005, a transportadora Ceiba Intercontinental será objecto de uma proibição de operação e, por conseguinte, deverá ser incluída no anexo A.
- (51) A transportadora Cronos Airlines, licenciada na Guiné Equatorial, enviou à Comissão documentação em que solicita a sua retirada do anexo A, declarando que as aeronaves por ela operadas são fretadas com tripulação com base numa autorização «ACMI» (inclui aeronave,

tripulação, manutenção e seguro) a uma transportadora licenciada na República da África do Sul.

- (52) A Comissão considera que os pedidos apresentados pela Cronos Airlines não justificam a sua retirada do anexo A. Contudo, todas as transportadoras incluídas no anexo A podem ser autorizadas a exercer direitos de tráfego se utilizarem aeronaves fretadas com tripulação a transportadoras aéreas que não sejam objecto de proibição de operação, desde que sejam respeitadas as normas de segurança pertinentes.

Transportadoras aéreas da Suazilândia

- (53) As autoridades competentes da Suazilândia solicitaram que as transportadoras Royal Swazi Airways Corporation e Scan Air Charter fossem retiradas do anexo A, atendendo a que haviam deixado de ser proprietárias de qualquer aeronave e, por conseguinte, de explorar quaisquer serviços. Aquelas autoridades pediram também que a transportadora Swaziland Airlink fosse retirada do anexo A, uma vez que opera serviços com aeronaves cuja certificação e manutenção, assim como o licenciamento da tripulação, são feitos na República da África do Sul. As autoridades competentes da Suazilândia validam os certificados, aprovações e licenças em causa.
- (54) No que respeita à Royal Swazi Airways Corporation e à Scan Air Charter, a Comissão considera que a sua retirada do anexo A não se encontra fundamentada, dado não existirem provas de que essas transportadoras tenham deixado de existir. No que respeita à transportadora Swaziland Airlink, a Comissão considera que a retirada do anexo A também não se encontra fundamentada. Contudo, todas as transportadoras constantes do anexo A podem ser autorizadas a exercer direitos de tráfego se utilizarem aeronaves fretadas com tripulação (regime de *wet-leasing*) a transportadoras aéreas que não sejam objecto de proibição de operação, desde que sejam respeitadas as normas de segurança pertinentes.

Transportadoras aéreas da República da Indonésia

- (55) Em 25 de Março de 2008, a Comissão recebeu um novo plano de acção elaborado pelas autoridades competentes da Indonésia, não acompanhado dos documentos comprovativos da sua aplicação, e que mostra que, segundo as previsões, diversas etapas essenciais não ficarão concluídas antes de Setembro de 2008. Esta informação não prova que as autoridades nacionais tenham, nesta fase, capacidade para assegurar a supervisão de todas as transportadoras que certificam, incluindo a Garuda.
- (56) A Comissão continuará a prestar assistência técnica e a apoiar fortemente os esforços da Indonésia no sentido da aplicação das medidas necessárias para assegurar que a segurança seja garantida.

(57) Presentemente, a Comissão considera, contudo, que aquelas autoridades não apresentaram provas da adopção das medidas correctivas propostas, de modo a assegurar o respeito das normas de segurança relevantes e que, por conseguinte, nenhuma das transportadoras indonésias pode, nesta fase, ser retirada da lista comunitária, a menos que quer as transportadoras quer as autoridades nacionais competentes possam demonstrar que cumprem as normas da ICAO.

Garuda Indonesia Airline

(58) Em 10 e 18 de Março de 2008, a transportadora aérea Garuda Indonesia Airline apresentou à Comissão extensa documentação, incluindo as respostas da empresa às observações formuladas pela equipa da Comissão e dos Estados-Membros durante a missão realizada entre 5 e 9 de Novembro de 2007. Esta documentação foi cuidadosamente analisada pela Comissão, que solicitou que lhe fossem enviadas informações complementares, de modo a completar a avaliação da situação da transportadora Garuda no capítulo da segurança. A transportadora comprometeu-se a apresentar as referidas informações com a maior brevidade.

(59) Em 28 de Março de 2008, a transportadora apresentou também um pedido formal para, na reunião seguinte, apresentar oralmente os seus comentários ao Comité da Segurança Aérea, tendo sido ouvida em 3 de Abril de 2008.

(60) A Comissão e os Estados-Membros tomaram nota de que a transportadora registou progressos na aplicação de medidas correctivas para obviar às questões levantadas pela equipa no seu relatório de missão. Contudo, tomaram igualmente nota de que, para cumprir as normas da ICAO, será necessário levar por diante e desenvolver medidas correctivas num conjunto de áreas, nomeadamente a instalação de um EGPWS no conjunto da frota de Boeings 737, a implementação do sistema de monitorização dos dados de voo em toda a frota da transportadora, bem como a necessária melhoria dos seus sistemas de controlo interno.

(61) Em face do exposto nos considerandos 55 a 60, a Comissão considera que a transportadora Garuda Indonesia Airline ainda não pode ser retirada do anexo A.

Considerações gerais sobre as outras transportadoras incluídas nos anexos A e B

(62) Até à data, não foram comunicados à Comissão, não obstante os pedidos específicos por ela apresentados, quaisquer elementos comprovativos da plena aplicação das medidas correctivas adequadas pelas restantes transportadoras constantes da lista comunitária actualizada em 28 de Novembro de 2007 e pelas autoridades responsáveis pela supervisão regulamentar dessas transportadoras aéreas. Consequentemente, com base nos critérios comuns, a Comissão considera que essas transportadoras aéreas devem, consoante o caso, continuar a ser objecto de uma proibição de operação (anexo A) ou de restrições de operação (anexo B).

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

ADOPTOU O PRESENTE REGULAMENTO:

Artigo 1.º

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

1. O anexo A é substituído pelo anexo A do presente regulamento.
2. O anexo B é substituído pelo anexo B do presente regulamento.

Artigo 2.º

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

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

Feito em Bruxelas, em 11 de Abril de 2008.

Pela Comissão
Jacques BARROT
Vice-Presidente

ANEXO A

LISTA DE TRANSPORTADORAS AÉREAS CUJA TOTALIDADE DE OPERAÇÕES É OBJECTO DE PROIBIÇÃO NA COMUNIDADE ⁽¹⁾

Nome da entidade jurídica da transportadora aérea, conforme consta do seu COA (e sua designação comercial, caso seja diferente)	Número do certificado de operador aéreo (COA) ou número da licença de exploração	Número ICAO que designa a companhia aérea	Estado do operador
AIR KORYO	Desconhecido	KOR	República Popular Democrática da Coreia (RPDC)
AIR WEST CO. LTD	004/A	AWZ	Sudão
ARIANA AFGHAN AIRLINES	009	AFG	Afeganistão
MAHAN AIR	FS 105	IRM	República Islâmica do Irão
SILVERBACK CARGO FREIGHTERS	Desconhecido	VRB	Ruanda
TAAG ANGOLA AIRLINES	001	DTA	Angola
UKRAINE CARGO AIRWAYS	145	UKS	Ucrânia
UKRAINIAN MEDITERRANEAN AIRLINES	164	UKM	Ucrânia
VOLARE AVIATION ENTREPRISE	143	VRE	Ucrânia
Todas as transportadoras aéreas certificadas pelas autoridades da República Democrática do Congo (RDC) responsáveis pela supervisão regulamentar, incluindo:		—	República Democrática do Congo (RDC)
AFRICA ONE	409/CAB/MIN/TC/0114/2006	CFR	República Democrática do Congo (RDC)
AFRICAN AIR SERVICES COMMUTER SPRL	409/CAB/MIN/TC/0005/2007	Desconhecido	República Democrática do Congo (RDC)
AIGLE AVIATION	409/CAB/MIN/TC/0042/2006	Desconhecido	República Democrática do Congo (RDC)
AIR BENI	409/CAB/MIN/TC/0019/2005	Desconhecido	República Democrática do Congo (RDC)
AIR BOYOMA	409/CAB/MIN/TC/0049/2006	Desconhecido	República Democrática do Congo (RDC)
AIR INFINI	409/CAB/MIN/TC/006/2006	Desconhecido	República Democrática do Congo (RDC)
AIR KASAI	409/CAB/MIN/TC/0118/2006	Desconhecido	República Democrática do Congo (RDC)
AIR NAVETTE	409/CAB/MIN/TC/015/2005	Desconhecido	República Democrática do Congo (RDC)
AIR TROPIQUES S.P.R.L.	409/CAB/MIN/TC/0107/2006	Desconhecido	República Democrática do Congo (RDC)
BEL GLOB AIRLINES	409/CAB/MIN/TC/0073/2006	Desconhecido	República Democrática do Congo (RDC)
BLUE AIRLINES	409/CAB/MIN/TC/0109/2006	BUL	República Democrática do Congo (RDC)
BRAVO AIR CONGO	409/CAB/MIN/TC/0090/2006	Desconhecido	República Democrática do Congo (RDC)

⁽¹⁾ 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 objecto de proibição de operação, desde que sejam respeitadas as normas de segurança pertinentes.

Nome da entidade jurídica da transportadora aérea, conforme consta do seu COA (e sua designação comercial, caso seja diferente)	Número do certificado de operador aéreo (COA) ou número da licença de exploração	Número ICAO que designa a companhia aérea	Estado do operador
BUSINESS AVIATION S.P.R.L.	409/CAB/MIN/TC/0117/2006	Desconhecido	República Democrática do Congo (RDC)
BUTEMBO AIRLINES	409/CAB/MIN/TC/0056/2006	Desconhecido	República Democrática do Congo (RDC)
CARGO BULL AVIATION	409/CAB/MIN/TC/0106/2006	Desconhecido	República Democrática do Congo (RDC)
CETRACA AVIATION SERVICE	409/CAB/MIN/TC/037/2005	CER	República Democrática do Congo (RDC)
CHC STELLAVIA	409/CAB/MIN/TC/0050/2006	Desconhecido	República Democrática do Congo (RDC)
COMAIR	409/CAB/MIN/TC/0057/2006	Desconhecido	República Democrática do Congo (RDC)
COMPAGNIE AFRICAINE D'AVIATION (CAA)	409/CAB/MIN/TC/0111/2006	Desconhecido	República Democrática do Congo (RDC)
DOREN AIR CONGO	409/CAB/MIN/TC/0054/2006	Desconhecido	República Democrática do Congo (RDC)
EL SAM AIRLIFT	409/CAB/MIN/TC/0002/2007	Desconhecido	República Democrática do Congo (RDC)
ESPACE AVIATION SERVICE	409/CAB/MIN/TC/0003/2007	Desconhecido	República Democrática do Congo (RDC)
FILAIR	409/CAB/MIN/TC/0008/2007	Desconhecido	República Democrática do Congo (RDC)
FREE AIRLINES	409/CAB/MIN/TC/0047/2006	Desconhecido	República Democrática do Congo (RDC)
GALAXY INCORPORATION	409/CAB/MIN/TC/0078/2006	Desconhecido	República Democrática do Congo (RDC)
GOMA EXPRESS	409/CAB/MIN/TC/0051/2006	Desconhecido	República Democrática do Congo (RDC)
GOMAIR	409/CAB/MIN/TC/0023/2005	Desconhecido	República Democrática do Congo (RDC)
GREAT LAKE BUSINESS COMPANY	409/CAB/MIN/TC/0048/2006	Desconhecido	República Democrática do Congo (RDC)
HEWA BORA AIRWAYS (HBA)	409/CAB/MIN/TC/0108/2006	ALX	República Democrática do Congo (RDC)
I.T.A.B. — INTERNATIONAL TRANS AIR BUSINESS	409/CAB/MIN/TC/0022/2005	Desconhecido	República Democrática do Congo (RDC)
KATANGA AIRWAYS	409/CAB/MIN/TC/0088/2006	Desconhecido	República Democrática do Congo (RDC)
KIVU AIR	409/CAB/MIN/TC/0044/2006	Desconhecido	República Democrática do Congo (RDC)
LIGNES AÉRIENNES CONGOLAISES	Assinatura ministerial (Despacho 78/205)	LCG	República Democrática do Congo (RDC)
MALU AVIATION	409/CAB/MIN/TC/0113/2006	Desconhecido	República Democrática do Congo (RDC)
MALILA AIRLIFT	409/CAB/MIN/TC/0112/2006	MLC	República Democrática do Congo (RDC)
MANGO AIRLINES	409/CAB/MIN/TC/0007/2007	Desconhecido	República Democrática do Congo (RDC)
PIVA AIRLINES	409/CAB/MIN/TC/0001/2007	Desconhecido	República Democrática do Congo (RDC)
RWAKABIKA BUSHI EXPRESS	409/CAB/MIN/TC/0052/2006	Desconhecido	República Democrática do Congo (RDC)
SAFARI LOGISTICS SPRL	409/CAB/MIN/TC/0076/2006	Desconhecido	República Democrática do Congo (RDC)
SAFE AIR COMPANY	409/CAB/MIN/TC/0004/2007	Desconhecido	República Democrática do Congo (RDC)

Nome da entidade jurídica da transportadora aérea, conforme consta do seu COA (e sua designação comercial, caso seja diferente)	Número do certificado de operador aéreo (COA) ou número da licença de exploração	Número ICAO que designa a companhia aérea	Estado do operador
SERVICES AIR	409/CAB/MIN/TC/0115/2006	Desconhecido	República Democrática do Congo (RDC)
SUN AIR SERVICES	409/CAB/MIN/TC/0077/2006	Desconhecido	República Democrática do Congo (RDC)
TEMBO AIR SERVICES	409/CAB/MIN/TC/0089/2006	Desconhecido	República Democrática do Congo (RDC)
THOM'S AIRWAYS	409/CAB/MIN/TC/0009/2007	Desconhecido	República Democrática do Congo (RDC)
TMK AIR COMMUTER	409/CAB/MIN/TC/020/2005	Desconhecido	República Democrática do Congo (RDC)
TRACEP CONGO	409/CAB/MIN/TC/0055/2006	Desconhecido	República Democrática do Congo (RDC)
TRANS AIR CARGO SERVICE	409/CAB/MIN/TC/0110/2006	Desconhecido	República Democrática do Congo (RDC)
TRANSPORTS AERIENS CONGOLAIS (TRACO)	409/CAB/MIN/TC/0105/2006	Desconhecido	República Democrática do Congo (RDC)
VIRUNGA AIR CHARTER	409/CAB/MIN/TC/018/2005	Desconhecido	República Democrática do Congo (RDC)
WIMBI DIRA AIRWAYS	409/CAB/MIN/TC/0116/2006	WDA	República Democrática do Congo (RDC)
ZAABU INTERNATIONAL	409/CAB/MIN/TC/0046/2006	Desconhecido	República Democrática do Congo (RDC)
Todas as transportadoras aéreas certificadas pelas autoridades da Guiné Equatorial responsáveis pela supervisão regulamentar, incluindo:			Guiné Equatorial
CRONOS AIRLINES	Desconhecido	Desconhecido	Guiné Equatorial
CEIBA INTERCONTINENTAL	Desconhecido	CEL	Guiné Equatorial
EUROGUINEANA DE AVIACION Y TRANSPORTES	2006/001/MTTCT/DGAC/SOPS	EUG	Guiné Equatorial
GENERAL WORK AVIACION	002/ANAC	n/a	Guiné Equatorial
GETRA — GUINEA ECUATORIAL DE TRANSPORTES AEREOS	739	GET	Guiné Equatorial
GUINEA AIRWAYS	738	n/a	Guiné Equatorial
UTAGE — UNION DE TRANSPORT AEREO DE GUINEA ECUATORIAL	737	UTG	Guiné Equatorial
Todas as transportadoras aéreas certificadas pelas autoridades da Indonésia responsáveis pela supervisão regulamentar, incluindo:			Indonésia
ADAM SKY CONNECTION AIRLINES	121-036	DHI	Indonésia
AIR PACIFIC UTAMA	135-020	Desconhecido	Indonésia
AIRFAST INDONESIA	135-002	AFE	Indonésia
ASCO NUSA AIR TRANSPORT	135-022	Desconhecido	Indonésia
ASI PUDJIASTUTI	135-028	Desconhecido	Indonésia
AVIASTAR MANDIRI	135-029	Desconhecido	Indonésia

Nome da entidade jurídica da transportadora aérea, conforme consta do seu COA (e sua designação comercial, caso seja diferente)	Número do certificado de operador aéreo (COA) ou número da licença de exploração	Número ICAO que designa a companhia aérea	Estado do operador
BALAI KALIBRASI FASITAS PENERBANGAN	135-031	Desconhecido	Indonésia
CARDIG AIR	121-013	Desconhecido	Indonésia
DABI AIR NUSANTARA	135-030	Desconhecido	Indonésia
DERAYA AIR TAXI	135-013	DRY	Indonésia
DERAZONA AIR SERVICE	135-010	Desconhecido	Indonésia
DIRGANTARA AIR SERVICE	135-014	DIR	Indonésia
EASTINDO	135-038	Desconhecido	Indonésia
EKSPRES TRANSPORTASI ANTAR BENUA	121-019	Desconhecido	Indonésia
EKSPRES TRANSPORTASI ANTAR BENUA	135-032	Desconhecido	Indonésia
GARUDA INDONESIA	121-001	GIA	Indonésia
GATARI AIR SERVICE	135-018	GHS	Indonésia
INDONESIA AIR ASIA	121-009	AWQ	Indonésia
INDONESIA AIR TRANSPORT	135-017	IDA	Indonésia
INTAN ANGKASA AIR SERVICE	135-019	Desconhecido	Indonésia
KARTIKA AIRLINES	121-003	KAE	Indonésia
KURA-KURA AVIATION	135-016	Desconhecido	Indonésia
LION MENTARI AIRLINES	121-010	LNI	Indonésia
MANDALA AIRLINES	121-005	MDL	Indonésia
MANUNGGAL AIR SERVICE	121-020	Desconhecido	Indonésia
MEGANTARA AIRLINES	121-025	Desconhecido	Indonésia
MERPATI NUSANTARA	121-002	MNA	Indonésia
METRO BATAVIA	121-007	BTV	Indonésia
NATIONAL UTILITY HELICOPTER	135-011	Desconhecido	Indonésia
PELITA AIR SERVICE	121-008	PAS	Indonésia
PELITA AIR SERVICE	135-001	PAS	Indonésia
PENERBANGAN ANGKASA SEMESTA	135-026	Desconhecido	Indonésia
PURA WISATA BARUNA	135-025	Desconhecido	Indonésia
REPUBLIC EXPRES AIRLINES	121-040	RPH	Indonésia

Nome da entidade jurídica da transportadora aérea, conforme consta do seu COA (e sua designação comercial, caso seja diferente)	Número do certificado de operador aéreo (COA) ou número da licença de exploração	Número ICAO que designa a companhia aérea	Estado do operador
RIAU AIRLINES	121-016	RIU	Indonésia
SAMPURNA AIR NUSANTARA	135-036	Desconhecido	Indonésia
SMAC	135-015	SMC	Indonésia
SRIWIJAYA AIR	121-035	SJY	Indonésia
TRANS WISATA PRIMA AVIATION	121-017	Desconhecido	Indonésia
TRANSWISATA PRIMA AVIATION	135-021	Desconhecido	Indonésia
TRAVEL EXPRES AIRLINES	121-038	XAR	Indonésia
TRAVIRA UTAMA	135-009	Desconhecido	Indonésia
TRI MG INTRA AIRLINES	121-018	TMG	Indonésia
TRI MG INTRA AIRLINES	135-037	TMG	Indonésia
TRIGANA AIR SERVICE	121-006	TGN	Indonésia
TRIGANA AIR SERVICE	135-005	TGN	Indonésia
WING ABADI NUSANTARA	121-012	WON	Indonésia
Todas as transportadoras aéreas certificadas pelas autoridades da República do Quirguizistão responsáveis pela supervisão regulamentar, incluindo:		—	República do Quirguizistão
AIR CENTRAL ASIA	34	AAT	República do Quirguizistão
AIR MANAS	17	MBB	República do Quirguizistão
ASIA ALPHA AIRWAYS	32	SAL	República do Quirguizistão
AVIA TRAFFIC COMPANY	23	AVJ	República do Quirguizistão
BISTAIR-FEZ BISHKEK	08	BSC	República do Quirguizistão
BOTIR AVIA	10	BTR	República do Quirguizistão
CLICK AIRWAYS	11	CGK	República do Quirguizistão
DAMES	20	DAM	República do Quirguizistão
EASTOK AVIA	15	Desconhecido	República do Quirguizistão
ESEN AIR	2	ESD	República do Quirguizistão
GOLDEN RULE AIRLINES	22	GRS	República do Quirguizistão
INTAL AVIA	27	INL	República do Quirguizistão
ITEK AIR	04	IKA	República do Quirguizistão

Nome da entidade jurídica da transportadora aérea, conforme consta do seu COA (e sua designação comercial, caso seja diferente)	Número do certificado de operador aéreo (COA) ou número da licença de exploração	Número ICAO que designa a companhia aérea	Estado do operador
KYRGYZ TRANS AVIA	31	KTC	República do Quirguizistão
KYRGYZSTAN	03	LYN	República do Quirguizistão
KYRGYZSTAN AIRLINES	01	KGA	República do Quirguizistão
MAX AVIA	33	MAI	República do Quirguizistão
OHS AVIA	09	OSH	República do Quirguizistão
S GROUP AVIATION	6	Desconhecido	República do Quirguizistão
SKY GATE INTERNATIONAL AVIATION	14	SGD	República do Quirguizistão
SKY WAY AIR	21	SAB	República do Quirguizistão
TENIR AIRLINES	26	TEB	República do Quirguizistão
TRAST AERO	05	TSJ	República do Quirguizistão
Todas as transportadoras aéreas certificadas pelas autoridades da Libéria responsáveis pela supervisão regulamentar		—	Libéria
Todas as transportadoras aéreas certificadas pelas autoridades da Serra Leoa responsáveis pela supervisão regulamentar, incluindo:	—	—	Serra Leoa
AIR RUM, LTD	Desconhecido	RUM	Serra Leoa
BELLVIEW AIRLINES (S/L) LTD	Desconhecido	BVU	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 da Suazilândia responsáveis pela supervisão regulamentar, incluindo:	—	—	Suazilândia
AERO AFRICA (PTY) LTD	Desconhecido	RFC	Suazilândia
JET AFRICA SWAZILAND	Desconhecido	OSW	Suazilândia
ROYAL SWAZI NATIONAL AIRWAYS CORPORATION	Desconhecido	RSN	Suazilândia
SCAN AIR CHARTER, LTD	Desconhecido	Desconhecido	Suazilândia
SWAZI EXPRESS AIRWAYS	Desconhecido	SWX	Suazilândia
SWAZILAND AIRLINK	Desconhecido	SZL	Suazilândia

ANEXO B

LISTA DE TRANSPORTADORAS AÉREAS CUJAS OPERAÇÕES SÃO OBJECTO DE RESTRIÇÕES DE OPERAÇÃO NA COMUNIDADE ⁽¹⁾

Nome da entidade jurídica da transportadora aérea, conforme consta do seu COA (e sua designação comercial, caso seja diferente)	Número do certificado de operador aéreo (COA)	Número ICAO que designa a companhia aérea	Estado do operador	Tipo de aeronave	Número(s) de matrícula e, quando disponível, número(s) de série da construção	Estado de matrícula
AIR BANGLADESH	17	BGD	Bangladeche	B747-269B	S2-ADT	Bangladeche
AIR SERVICE COMORES	06-819/TA-15/ /DGACM	KMD	Comores	Toda a frota, à excepção de: LET 410 UVP	Toda a frota, à excepção de: D6-CAM (851336)	Comores

⁽¹⁾ As transportadoras aéreas constantes da lista do anexo B podem ser autorizadas a exercer direitos de tráfego se utilizarem aeronaves fretadas, com tripulação, manutenção e seguro (regime de wet-leasing), a uma transportadora aérea que não seja objecto de proibição de operação, desde que sejam respeitadas as normas de segurança pertinentes.

REGULAMENTO (CE) N.º 332/2008 DA COMISSÃO**de 11 de Abril de 2008****que altera o Regulamento (CE) n.º 297/2003 que estabelece as regras de execução para o contingente pautal de carnes de bovinos originárias do Chile**

A COMISSÃO DAS COMUNIDADES EUROPEIAS,

(3) O Regulamento (CE) n.º 297/2003 deve, portanto, ser alterado em conformidade.

Tendo em conta o Tratado que institui a Comunidade Europeia,

Tendo em conta o Regulamento (CE) n.º 1254/1999 do Conselho, de 17 de Maio de 1999, que estabelece a organização comum de mercado no sector da carne de bovino ⁽¹⁾, nomeadamente o n.º 1, primeiro parágrafo, do artigo 32.º,

(4) As medidas previstas no presente regulamento estão em conformidade com o parecer do Comité de Gestão da Carne de Bovino,

Considerando o seguinte:

ADOPTOU O PRESENTE REGULAMENTO:

(1) O Regulamento (CE) n.º 297/2003 da Comissão ⁽²⁾ prevê a abertura e gestão anuais de um contingente pautal de importação de determinadas carnes de bovino. Antes da importação dos produtos em causa, devem ser emitidos certificados de autenticidade que atestem que os produtos são originários do Chile. O organismo emissor desses certificados é indicado no anexo III do referido regulamento. O n.º 2 do artigo 8.º do mesmo regulamento prevê a revisão do anexo III sempre que seja designado um novo organismo emissor.

Artigo 1.º

O anexo III do Regulamento (CE) n.º 297/2003 é substituído pelo anexo do presente regulamento.

*Artigo 2.º*O presente regulamento entra em vigor no terceiro dia seguinte ao da sua publicação no *Jornal Oficial da União Europeia*.

(2) O Chile notificou à Comissão a designação de um novo organismo habilitado para a emissão de certificados de autenticidade a partir de 1 de Julho de 2008.

É aplicável a partir de 1 de Julho de 2008.

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

Feito em Bruxelas, em 11 de Abril de 2008.

Pela Comissão

Mariann FISCHER BOEL

Membro da Comissão

⁽¹⁾ JO L 160 de 26.6.1999, p. 21. Regulamento com a última redacção que lhe foi dada pelo Regulamento (CE) n.º 98/2008 da Comissão (JO L 29 de 2.2.2008, p. 5). A partir de 1 de Julho de 2008, o Regulamento (CE) n.º 1254/1999 será substituído pelo Regulamento (CE) n.º 1234/2007 (JO L 299 de 16.11.2007, p. 1).

⁽²⁾ JO L 43 de 18.2.2003, p. 26. Regulamento com a última redacção que lhe foi dada pelo Regulamento (CE) n.º 567/2007 (JO L 133 de 25.5.2007, p. 13).

ANEXO

«ANEXO III

Organismo habilitado pelo Chile para emitir certificados de autenticidade:

Asociación Gremial de Plantas Faenadoras Frigoríficas de Carnes de Chile

Teatinos 20 – Oficina 55

Santiago

Chile».

REGULAMENTO (CE) N.º 333/2008 DA COMISSÃO**de 11 de Abril de 2008****que fixa os limites máximos aplicáveis aos montantes suplementares de ajuda em Portugal, no quadro da modulação voluntária instituída pelo Regulamento (CE) n.º 378/2007 do Conselho**

A COMISSÃO DAS COMUNIDADES EUROPEIAS,

tares de ajuda, referidos no n.º 3, terceiro parágrafo, do artigo 1.º do Regulamento (CE) n.º 378/2007.

Tendo em conta o Tratado que institui a Comunidade Europeia,

(4) As medidas previstas no presente regulamento estão em conformidade com o parecer do Comité de Gestão dos Pagamentos Directos,

Tendo em conta o Regulamento (CE) n.º 378/2007 do Conselho, de 27 de Março de 2007, que estabelece regras de modulação voluntária dos pagamentos directos instituídas pelo Regulamento (CE) n.º 1782/2003 que estabelece regras comuns para os regimes de apoio directo no âmbito da política agrícola comum e institui determinados regimes de apoio aos agricultores, e que altera o Regulamento (CE) n.º 1290/2005 ⁽¹⁾, nomeadamente o n.º 3, terceiro parágrafo, do artigo 1.º,

ADOPTOU O PRESENTE REGULAMENTO:

Artigo 1.º

Considerando o seguinte:

Os limites máximos aplicáveis em Portugal ao total dos montantes suplementares de ajuda, referidos no n.º 3, terceiro parágrafo, do artigo 1.º do Regulamento (CE) n.º 378/2007, são os seguintes:

- (1) O Regulamento (CE) n.º 378/2007 estabeleceu as condições em que, no período compreendido entre 2007 e 2012, os Estados-Membros podem aplicar uma redução, a seguir designada por «modulação voluntária», a todos os montantes dos pagamentos directos a conceder nos seus territórios a título do Regulamento (CE) n.º 1782/2003 do Conselho ⁽²⁾.
- (2) Portugal decidiu aplicar a modulação voluntária a partir de 2008, à taxa anual de redução de 10 %.
- (3) A fim de se poderem estimar os montantes líquidos resultantes da aplicação da modulação voluntária que serão disponibilizados a Portugal sob a forma de apoio comunitário a medidas ao abrigo de programas de desenvolvimento rural, há que fixar os limites máximos aplicáveis em Portugal ao total dos montantes suplemen-

Ano civil	Milhões de EUR
2008	20,4
2009	20,4
2010	20,4
2011	20,4
2012	20,4

Artigo 2.º

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

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

Feito em Bruxelas, em 11 de Abril de 2008.

Pela Comissão

Mariann FISCHER BOEL

Membro da Comissão⁽¹⁾ JO L 95 de 5.4.2007, p. 1.⁽²⁾ JO L 270 de 21.10.2003, p. 1. Regulamento com a última redacção que lhe foi dada pelo Regulamento (CE) n.º 293/2008 (JO L 90 de 2.4.2008, p. 5).

REGULAMENTO (CE) N.º 334/2008 DA COMISSÃO
de 11 de Abril de 2008
relativo à classificação de certas mercadorias na Nomenclatura Combinada

A COMISSÃO DAS COMUNIDADES EUROPEIAS,

Tendo em conta o Tratado que institui a Comunidade Europeia,

Tendo em conta o Regulamento (CEE) n.º 2658/87 do Conselho, de 23 de Julho de 1987, relativo à Nomenclatura Pautal e Estatística e à Pauta Aduaneira Comum ⁽¹⁾, nomeadamente o n.º 1, alínea a), do artigo 9.º,

Considerando o seguinte:

- (1) A fim de assegurar a aplicação uniforme da Nomenclatura Combinada anexa ao Regulamento (CEE) n.º 2658/87, importa adoptar disposições relativas à classificação de mercadorias que figuram no anexo do presente regulamento.
- (2) O Regulamento (CEE) n.º 2658/87 fixa as regras gerais para a interpretação da Nomenclatura Combinada. Essas regras aplicam-se igualmente a qualquer nomenclatura que retome a Nomenclatura Combinada, parcialmente ou acrescentando-lhe eventualmente subdivisões, e que está estabelecida por regulamentações comunitárias específicas com vista à aplicação de medidas pautais ou de outras medidas no âmbito do comércio de mercadorias.
- (3) Em aplicação das referidas regras gerais, as mercadorias descritas na coluna 1 do quadro que figura no anexo devem ser classificadas nos códigos NC correspondentes, indicados na coluna 2, por força dos fundamentos indicados na coluna 3 do referido quadro.

(4) É oportuno que as informações pautais vinculativas, emitidas pelas autoridades aduaneiras dos Estados-Membros em matéria de classificação de mercadorias na Nomenclatura Combinada e que não estejam em conformidade com as disposições estabelecidas no presente regulamento, possam continuar a ser invocadas pelos seus titulares durante um período de três meses, em conformidade com o n.º 6 do artigo 12.º do Regulamento (CEE) n.º 2913/92 do Conselho, de 12 de Outubro de 1992, que estabelece o Código Aduaneiro Comunitário ⁽²⁾.

(5) O Comité do Código Aduaneiro não emitiu parecer no prazo fixado pelo seu presidente,

ADOPTOU O PRESENTE REGULAMENTO:

Artigo 1.º

As mercadorias descritas na coluna 1 do quadro em anexo devem ser classificadas na Nomenclatura Combinada nos códigos NC correspondentes, indicados na coluna 2 do referido quadro.

Artigo 2.º

As informações pautais vinculativas emitidas pelas autoridades aduaneiras dos Estados-Membros que não estão em conformidade com o direito estabelecido pelo presente regulamento podem continuar a ser invocadas, de acordo com o disposto no n.º 6 do artigo 12.º do Regulamento (CEE) n.º 2913/92, durante um período de três meses.

Artigo 3.º

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

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

Feito em Bruxelas, em 11 de Abril de 2008.

Pela Comissão
László KOVÁCS
Membro da Comissão

⁽¹⁾ JO L 256 de 7.9.1987, p. 1. Regulamento com a última redacção que lhe foi dada pelo Regulamento (CE) n.º 275/2008 (JO L 85 de 27.3.2008, p. 3).

⁽²⁾ JO L 302 de 19.10.1992, p. 1. Regulamento com a última redacção que lhe foi dada pelo Regulamento (CE) n.º 1791/2006 (JO L 363 de 20.12.2006, p. 1).

ANEXO

Designação das mercadorias	Classificação (Código NC)	Fundamentos
(1)	(2)	(3)
<p>Produto com a seguinte composição (% em peso):</p> <p>— álcool etílico mais de 90,0</p> <p>— água menos de 7,4</p> <p>— etilenoglicol 1,3</p> <p>— butanona 1,3</p> <p>O produto é acondicionado em garrafas de 1 e 3 litros assim como em recipientes de cerca de 100 litros.</p> <p>De acordo com as indicações constantes na embalagem, o produto pode ser utilizado directamente ou diluído com água, nomeadamente como anticongelante ou líquido para descongelação.</p>	2207 20 00	<p>A classificação é determinada pelas disposições das regras gerais 1 e 6 para interpretação da Nomenclatura Combinada, bem como, pelos textos dos códigos NC 2207 e 2207 20 00.</p> <p>A adição de butanona e, em menor quantidade, de etilenoglicol torna o produto impróprio para consumo humano mas não para utilizações industriais.</p> <p>A percentagem reduzida de etilenoglicol não confere ao produto a característica de anticongelante ou líquido para descongelação da posição 3820.</p> <p>Assim, o produto deve ser classificado como álcool etílico desnaturado do código NC 2207 20 00.</p>

II

(Actos aprovados ao abrigo dos Tratados CE/Euratom cuja publicação não é obrigatória)

DECISÕES

COMISSÃO

DECISÃO DA COMISSÃO

de 27 de Março de 2008

que altera a Decisão 2005/779/CE relativa a medidas de protecção da sanidade animal contra a doença vesiculosa dos suínos em Itália

[notificada com o número C(2008) 1092]

(Texto relevante para efeitos do EEE)

(2008/297/CE)

A COMISSÃO DAS COMUNIDADES EUROPEIAS,

Tendo em conta o Tratado que instituiu a Comunidade Europeia,

Tendo em conta a Directiva 90/425/CEE do Conselho, de 26 de Junho de 1990, relativa aos controlos zootécnicos e veterinários aplicáveis ao comércio intracomunitário de certos animais vivos e produtos, na perspectiva da realização do mercado interno ⁽¹⁾, nomeadamente o n.º 4 do artigo 10.º,

Considerando o seguinte:

- (1) A Decisão 2005/779/CE da Comissão, de 8 de Novembro de 2005, relativa a medidas de protecção da sanidade animal contra a doença vesiculosa dos suínos em Itália ⁽²⁾, foi adoptada em resposta à presença dessa doença naquele país. A referida decisão fixa as regras de sanidade animal em matéria de doença vesiculosa dos suínos que devem aplicar-se nas regiões desse Estado-Membro reconhecidas como indemnes da doença e naquelas que não foram reconhecidas como indemnes da doença.

⁽¹⁾ JO L 224 de 18.8.1990, p. 29. Directiva com a última redacção que lhe foi dada pela Directiva 2002/33/CE do Parlamento Europeu e do Conselho (JO L 315 de 19.11.2002, p. 14).

⁽²⁾ JO L 293 de 9.11.2005, p. 28. Decisão com a redacção que lhe foi dada pela Decisão 2007/9/CE (JO L 7 de 12.1.2007, p. 15).

- (2) No seguimento de surtos de doença vesiculosa dos suínos em Itália em 2007, em certas províncias localizadas em regiões reconhecidas como indemnes dessa doença, o Estado-Membro mencionado adoptou medidas em conformidade com a Directiva 92/119/CEE do Conselho, de 17 de Dezembro de 1992, que estabelece medidas comunitárias gerais de luta contra certas doenças animais, bem como medidas específicas respeitantes à doença vesiculosa do suíno ⁽³⁾.

- (3) Além disso, a Itália suspendeu o estatuto de indemnidade da doença das regiões onde o risco de ulterior propagação da doença vesiculosa dos suínos é provável. A Itália proibiu igualmente o transporte de suínos a partir dessas províncias para outras regiões da Itália e outros Estados-Membros.

- (4) As medidas adoptadas pela Itália revelaram a sua eficácia. Por conseguinte, é conveniente alterar a Decisão 2005/779/CE, a fim de prever a suspensão do estatuto de indemnidade da doença de uma província localizada numa região reconhecida como indemne de doença vesiculosa dos suínos, para que a Itália possa responder rapidamente e de forma transparente na eventualidade de surtos desta doença em regiões reconhecidas como indemnes desta doença. A possibilidade de suspensão deve, pois, ser limitada no tempo e, se o risco se mantiver após o termo do período estabelecido, deve ser adoptada uma decisão em conformidade com o n.º 4 do artigo 10.º da Directiva 90/425/CEE.

⁽³⁾ JO L 62 de 15.3.1993, p. 69. Directiva com a última redacção que lhe foi dada pela Directiva 2007/10/CE da Comissão (JO L 63 de 1.3.2007, p. 24).

- (5) Acresce que os centros de agrupamento de suínos constituem frequentemente a principal fonte de propagação da doença vesiculosa dos suínos. Assim, a Itália adoptou medidas destinadas a melhorar o controlo do transporte de suínos a partir dos centros de agrupamento de suínos e a impedir a eventual propagação desta doença. Estas medidas em matéria de vigilância nos centros de agrupamento de suínos, nomeadamente as relativas à realização de testes e à recolha de amostras, devem também, por conseguinte, ser reforçadas.
- (6) A Decisão 2005/779/CE deve, por conseguinte, ser alterada em conformidade.
- (7) As medidas previstas na presente decisão estão em conformidade com o parecer do Comité Permanente da Cadeia Alimentar e da Saúde Animal,

ADOPTOU A PRESENTE DECISÃO:

Artigo 1.º

A Decisão 2005/779/CE é alterada do seguinte modo:

1. O título do capítulo II passa a ter a seguinte redacção:

«RECONHECIMENTO DE REGIÕES, PROVÍNCIAS E EXPLORAÇÕES EM ITÁLIA COMO INDEMNES DE DOENÇA VESICULOSA DOS SUÍNOS»

2. É inserido o seguinte artigo 3.º-A:

«Artigo 3.º-A

Suspensão do reconhecimento de províncias numa região reconhecida como indemne

1. Caso se registre um surto de doença vesiculosa dos suínos numa província de uma região reconhecida como indemne de doença vesiculosa dos suínos, a Itália assegura a suspensão imediata do reconhecimento dessa província como indemne de doença vesiculosa dos suínos, a menos que a origem da infecção seja inequivocamente considerada como surto secundário e o inquérito epidemiológico realizado em conformidade com o artigo 8.º da Directiva 92/119/CEE, no que diz respeito ao surto, tenha demonstrado que o risco de ulterior propagação é negligenciável.

2. As medidas previstas nos artigos 7.º, 8.º e 9.º são aplicáveis à província referida no n.º 1.

3. A Itália pode reconhecer novamente a província referida no n.º 1 como indemne de doença vesiculosa dos suínos quando estiverem preenchidas as condições seguintes:

a) Todas as explorações localizadas na província foram submetidas a uma amostragem de testes serológicos em duas ocasiões, com um intervalo de 28 a 40 dias, num número de suínos suficiente para detectar uma taxa de prevalência da doença vesiculosa dos suínos de 5 %, com um intervalo de confiança de 95 %, e os resultados obtidos foram negativos;

b) As medidas nas zonas de protecção e vigilância estabelecidas em volta dos surtos de doença vesiculosa dos suínos na província deixaram de ser aplicáveis em conformidade com os n.ºs 3 e 4 do ponto 7 e com a alínea b) do n.º 3 do ponto 8 do anexo II da Directiva 92/119/CEE;

c) Os resultados do inquérito epidemiológico realizado em conformidade com o artigo 8.º da Directiva 92/119/CEE, no que diz respeito aos surtos de doença vesiculosa dos suínos, não demonstram qualquer risco de ulterior propagação dessa doença.

4. A Itália comunica imediatamente à Comissão e aos demais Estados-Membros todas as medidas que adoptar nos termos dos n.ºs 1, 2 e 3 e procede à publicação das mesmas. A suspensão referida no n.º 1 não pode exceder seis meses.»

3. No artigo 5.º, o n.º 3 passa a ter a seguinte redacção:

«3. Nos centros de agrupamento de suínos, a amostragem será efectuada mensalmente:

a) Para os testes serológicos, num número de suínos suficiente para detectar uma taxa de prevalência da doença vesiculosa dos suínos de 5 %, com um intervalo de confiança de 95 %;

b) Para os testes virológicos, em excrementos recolhidos em todos os cercados onde existam ou tenham existido suínos.»

4. No artigo 6.º, o n.º 4 passa a ter a seguinte redacção:

«4. Nos centros de agrupamento de suínos, a amostragem será efectuada mensalmente:

- a) Para os testes serológicos, num número de suínos suficiente para detectar uma taxa de prevalência da doença vesiculosa dos suínos de 5 %, com um intervalo de confiança de 95 %;
- b) Para os testes virológicos, em excrementos recolhidos em todos os cercados onde existam ou tenham existido suínos.».

Artigo 2.º

Os Estados-Membros são os destinatários da presente decisão.

Feito em Bruxelas, em 27 de Março de 2008.

Pela Comissão
Androulla VASSILIOU
Membro da Comissão

III

(Actos aprovados ao abrigo do Tratado UE)

ACTOS APROVADOS AO ABRIGO DO TÍTULO V DO TRATADO UE

DECISÃO 2008/298/PESC DO CONSELHO

de 7 de Abril de 2008

que altera a Decisão 2001/80/PESC que cria o Estado-Maior da União Europeia

O CONSELHO DA UNIÃO EUROPEIA,

Tendo em conta o Tratado da União Europeia, nomeadamente o n.º 1 do artigo 28.º,

Tendo em conta o Tratado que institui a Comunidade Europeia, nomeadamente o n.º 2 do artigo 207.º,

Considerando o seguinte:

- (1) Em 22 de Janeiro de 2001, o Conselho aprovou a Decisão 2001/80/PESC ⁽¹⁾ («EMUE»), cujo mandato consta do anexo à mesma.
- (2) Em 19 de Novembro de 2007, o Conselho aprovou um conjunto de quatro medidas destinadas a melhorar a aptidão do EMUE para conduzir o planeamento a nível estratégico das operações lideradas pela UE.
- (3) É necessário alterar o mandato do EMUE para pôr em prática estas medidas, na pendência de uma revisão global do mandato após avaliação da implementação destas medidas.
- (4) Além disso, o mandato do EMUE deverá reflectir as alterações que, desde a última alteração do mandato, foram introduzidas nas estruturas e procedimentos do Conselho em matéria de gestão de crises.
- (5) A Decisão 2001/80/PESC deverá também ser alterada de forma a ter em conta a aprovação da Decisão 2007/829/CE do Conselho, de 5 de Dezembro de 2007, relativa ao regime aplicável aos peritos e militares nacionais destacados junto do Secretariado-Geral do Conselho ⁽²⁾,

DECIDE:

Artigo 1.º

A Decisão 2001/80/PESC é alterada do seguinte modo:

1. O artigo 4.º passa a ter a seguinte redacção:

«Artigo 4.º

Os membros do Estado-Maior da União Europeia ficam sujeitos às disposições estabelecidas na Decisão 2007/829/CE do Conselho, de 5 de Dezembro de 2007, relativa ao regime aplicável aos peritos e militares nacionais destacados junto do Secretariado-Geral do Conselho (*).

(*) JO L 327 de 13.12.2007, p. 10.».

2. O anexo é substituído pelo anexo da presente decisão.

Artigo 2.º

A presente decisão produz efeitos a partir da data da sua aprovação.

Artigo 3.º

A presente decisão é publicada no *Jornal Oficial da União Europeia*.

Feito no Luxemburgo, em 7 de Abril de 2008.

Pelo Conselho
O Presidente
R. ŽERJAV

⁽¹⁾ JO L 27 de 30.1.2001, p. 7. Decisão alterada pela Decisão 2005/395/PESC (JO L 132 de 26.5.2005, p. 17).

⁽²⁾ JO L 327 de 13.12.2007, p. 10.

ANEXO

MANDATO E ORGÂNICA DO ESTADO-MAIOR DA UNIÃO EUROPEIA (EMUE) (*)**1. Introdução**

Em Helsínquia, os Estados-Membros da UE decidiram criar no Conselho novos órgãos políticos e militares permanentes que permitam à UE assumir as suas responsabilidades em toda a gama de actividades de prevenção de conflitos e missões de gestão de crises definidas no TUE. De acordo com o previsto no relatório de Helsínquia, o EMUE, «incluído nas estruturas do Conselho, contribui com os seus conhecimentos militares e dá apoio militar à PECSD, inclusive na condução de operações militares de gestão de crises lideradas pela UE».

Na reunião de 12 e 13 de Dezembro de 2003, o Conselho Europeu congratulou-se com o documento intitulado «Defesa europeia: consulta NATO/UE, planeamento e operações». Em 16 e 17 de Dezembro de 2004, o Conselho Europeu subscreveu as propostas pormenorizadas para a implementação do referido documento.

Em 19 de Novembro de 2007, o Conselho acolheu com agrado o relatório do Secretário-Geral/Alto-Representante (SG/AR) sobre a aptidão do Estado-Maior da UE para conduzir o planeamento a nível estratégico das operações lideradas pela UE, solicitado pelo Conselho em Maio de 2007, e aprovou as recomendações para implementar, em conjunto, as quatro medidas e as acções definidas no aconselhamento militar.

O mandato do EMUE é definido do seguinte modo:

2. Missão

O Estado-Maior desempenha funções de alerta precoce, avaliação da situação e planeamento estratégico para as missões previstas no n.º 2 do artigo 17.º do TUE, incluindo as que são descritas na Estratégia Europeia de Segurança.

Tal abrange também a identificação das forças europeias nacionais e multinacionais e a execução de políticas e decisões de acordo com as directrizes do CMUE.

3. Funções

- É a fonte da competência militar da UE;
- Assegura a ligação entre o CMUE e os recursos militares postos à disposição da UE e fornece conhecimentos militares às instâncias da UE de acordo com as directrizes do CMUE;
- Desempenha três funções operacionais principais: alerta precoce, avaliação da situação e planeamento estratégico;
- Conduz o planeamento inicial com suficiente pormenor, designadamente para permitir que os Estados-Membros avaliem os seus contributos potenciais em termos de forças e que o EMUE faculte os necessários conhecimentos especializados ao longo do processo decisório;
- Fornece uma capacidade de alerta precoce. Planeia, avalia e faz recomendações relativas ao conceito de gestão de crises e à estratégia militar geral e dá execução às decisões e directrizes do CMUE;
- Apoia o CMUE na avaliação da situação e nos aspectos militares do planeamento estratégico ⁽¹⁾, em toda a gama das missões previstas no n.º 2 do artigo 17.º do TUE, incluindo as que são descritas na Estratégia Europeia de Segurança, para todas as operações lideradas pela UE, quer esta se sirva ou não dos meios e capacidades da NATO;

(*) Para abreviaturas, ver apêndice B.

(1) Definições:

Planeamento estratégico: Actividades de planeamento que têm início no momento em que se identifica a potencial crise, ou surge a crise, e terminam quando as autoridades políticas da UE aprovam uma estratégia militar ou um conjunto de estratégias militares. O processo estratégico comporta a avaliação da situação militar, a definição de um enquadramento político-militar e o desenvolvimento de opções estratégicas militares.

Opção Estratégica Militar: Uma eventual acção militar concebida para atingir os objectivos político-militares delineados no quadro político-militar. Uma opção estratégica militar descreverá a solução militar delineada, os recursos e condicionantes pertinentes e recomendações sobre a escolha do comandante e do QG das operações.

- Apoia (a pedido do SG/AR ou do CPS) missões temporárias a países terceiros ou organizações internacionais, para prestar o aconselhamento e a assistência requeridos sobre os aspectos militares da prevenção de conflitos, da gestão de crises e da estabilização pós-conflito;
- Contribui para o processo de elaboração, avaliação e revisão dos objectivos de capacidade, tendo em conta a necessidade de os Estados-Membros em questão garantirem a coerência com o PPD e o PPA da PpP da NATO, de acordo com os procedimentos estabelecidos;
- Trabalha em estreita articulação com a Agência Europeia de Defesa;
- Compete-lhe acompanhar, avaliar e fazer recomendações, relativamente às forças e capacidades postas à disposição da UE pelos Estados-Membros, em matéria de instrução, manobras e interoperabilidade;
- Mantém a capacidade de reforçar o QG nacional designado para conduzir uma operação autónoma da UE;
- Compete-lhe gerar a capacidade de planeamento e execução de uma operação militar autónoma da UE; mantém a capacidade de, no âmbito do EMUE, instalar rapidamente um centro de operações para uma operação específica – nomeadamente quando seja necessária uma resposta civil/militar conjunta e quando não tenha sido designado nenhum QG nacional –, uma vez que o Conselho, sob parecer do CMUE, tenha tomado uma decisão sobre tal operação.

4. Tarefas

- Fornece conhecimentos militares ao SG/AR e às instâncias da UE, sob a direcção do CMUE;
- Faz o acompanhamento das crises potenciais, servindo-se das capacidades de informação nacionais e multinacionais adequadas;
- Colabora com o Centro de Situação Conjunto no domínio do intercâmbio de informações segundo o acordo sobre a Capacidade Única de Análise de Informações (Single Intelligence Analysis Capacity – SIAC);
- Desenvolve o planeamento militar avançado a nível estratégico;
- Conduz o planeamento inicial com suficiente pormenor, designadamente para permitir que os Estados-Membros avaliem os seus contributos potenciais em termos de forças e que o EMUE faculte os necessários conhecimentos especializados ao longo do processo decisório;
- Identifica e enumera as forças europeias nacionais e multinacionais para a coordenação das operações lideradas pela UE com a NATO;
- Contribui para o desenvolvimento e a preparação (incluindo a instrução e as manobras) das forças nacionais e multinacionais postas à disposição da UE pelos Estados-Membros. As regras do relacionamento com a NATO são definidas em documentos próprios;
- Organiza e coordena os procedimentos com os QG nacionais e multinacionais, incluindo os QG da NATO postos à disposição da UE, garantindo, na medida do possível, a compatibilidade com os procedimentos da NATO;
- Contribui para os aspectos militares da dimensão PESH da luta contra o terrorismo;
- Contribui para a elaboração de conceitos, doutrinas, planos e procedimentos para a utilização de recursos e de capacidades militares para operações de gestão das consequências de catástrofes naturais ou provocadas pelo homem;
- Programa, planeia, conduz e avalia os aspectos militares dos procedimentos da UE no domínio da gestão de crises, incluindo o exercício de procedimentos da UE/NATO;
- Colabora na estimativa financeira das operações e manobras;

- Assegura a ligação com os QG nacionais e com os QG multinacionais das forças multinacionais;
- Estabelece relações permanentes com a NATO de acordo com os «Acordos Permanentes UE-NATO»;
- Acolhe uma Equipa de Ligação da NATO no EMUE e mantém uma célula da UE no SHAPE, em conformidade com o Relatório da Presidência sobre a PESD que o Conselho aprovou em 13 de Dezembro de 2004;
- Estabelece relações adequadas com correspondentes identificados na ONU, bem como noutras organizações internacionais como a OSCE e a UA, sob reserva do acordo destas organizações;
- Contribui para a necessária análise global da experiência adquirida;
- Efectua o planeamento estratégico de emergência, por iniciativa do SG/AR ou do CPS;
- Contribui para a elaboração de um corpo doutrinal/conceptual, colhendo ensinamentos das operações e manobras civis/militares;
- Desenvolve conceitos e procedimentos para o Centro de Operações da UE e assegura a disponibilidade e prontidão dos efectivos, das instalações e do equipamento do Centro de Operações para operações, exercícios e formação;
- Mantém, actualiza e substitui o equipamento do Centro de Operações da UE e procede à manutenção das suas instalações.

a) *Tarefas adicionais em situações de gestão de crise*

- Solicita e processa a informação específica proveniente dos serviços de informação e outra informação relevante de todas as fontes disponíveis;
- Apoia o CMUE no seu contributo para as Orientações de Planeamento Iniciais e as Directrizes de Planeamento do CPS;
- Desenvolve e define prioridades para as opções estratégicas militares como base para o aconselhamento militar do CMUE ao CPS, mediante:
 - A definição das grandes opções iniciais,
 - O recurso, sempre que necessário, ao apoio ao planeamento prestado por fontes externas que analisarão e desenvolverão mais pormenorizadamente essas opções,
 - A avaliação dos resultados desse estudo mais aprofundado e a requisição de outros que possam ser necessários,
 - A apresentação, ao CMUE, de uma avaliação global que indique prioridades e formule eventuais recomendações;
- Em coordenação com as unidades nacionais de planeamento e, sempre que oportuno, com a NATO, identifica as forças europeias que poderão participar em eventuais operações lideradas pela UE.
- Assiste o comandante da operação nas trocas técnicas com os países terceiros, oferecendo contributos militares para as operações lideradas pela UE e na preparação da conferência de constituição da força militar;
- Continua a acompanhar as situações de crise;

- A pedido da DG E ao DGEMUE, presta assistência ao planeamento estratégico político-militar de resposta a crises, realizado sob responsabilidade da DG E (elaboração de um conceito de gestão da crise, da acção comum, etc.);
- A pedido da DG E ao DGEMUE, presta assistência ao planeamento de resposta a crises a nível estratégico (missões exploratórias, conceito de gestão da crise) realizado sob responsabilidade da DG E;
- Contribui para o planeamento estratégico de resposta a crises destinado a operações civilo-militares através da definição das opções estratégicas previstas nos procedimentos no domínio da gestão de crises. Esse planeamento é da responsabilidade directa do DGEMUE e da DCCPCO e subordina-se à autoridade global do SG/AR;
- A pedido do DCCPCO ao DGEMUE, presta assistência ao planeamento de resposta a crises a nível estratégico e operacional para missões civis, realizado sob responsabilidade do DCCPCO.

b) *Tarefas adicionais durante as operações*

- O EMUE fornece, através da «Capacidade de Vigilância», uma capacidade contínua para vigiar todas as missões e operações PESD e assegurar a o fluxo sistemático de informação operacional específica;
- O EMUE, actuando sob a direcção do CMUE, acompanha continuamente todos os aspectos militares das operações. Conduz análises estratégicas em ligação com o comandante da operação designado para apoiar o CMUE no seu papel de aconselhamento ao CPS, encarregado da direcção estratégica;
- À luz da evolução política e operacional, fornece novas opções ao CMUE como base para o aconselhamento militar do CMUE ao CPS;
- Contribui para o núcleo principal reforçado e para o aumento que for necessário do efectivo do Centro de Operações da UE;
- Constitui o núcleo principal permanente do Centro de Operações da UE;
- Presta assistência na coordenação das operações civis. Estas operações são planeadas e conduzidas sob autoridade do DCCPCO. Presta assistência ao planeamento, apoio (incluindo o eventual recurso a meios militares) e condução das operações civis (o nível estratégico fica sob a responsabilidade da DG E IX).

5. Organização

- Trabalha sob a direcção militar do CMUE, perante o qual responde;
- O EMUE é um departamento do Secretariado-Geral do Conselho directamente afectado ao SG/AR e trabalha em estreita cooperação com outros departamentos do Secretariado-Geral do Conselho;
- O EMUE é chefiado pelo DGEMUE, um general de 3 estrelas;
- É constituído por pessoal dos Estados-Membros em destacamento cuja actuação se reveste de carácter internacional, em conformidade com o regime aplicável aos peritos e militares nacionais destacados para o Secretariado-Geral do Conselho, bem como por funcionários do Secretariado-Geral do Conselho e por funcionários destacados pela Comissão. A fim de melhorar o processo de selecção do EMUE, os Estados-Membros são incentivados a apresentar mais do que um candidato para cada posto a prover;
- A fim de abarcar toda a gama das missões e funções, o EMUE está organizado segundo o organigrama constante do apêndice «A»;
- Em situações ou exercícios de gestão de crises, o EMUE pode criar Células de Planeamento e Gestão, para o que recorrerá aos seus conhecimentos especializados, efectivos e infra-estruturas. Se necessário, pode ainda, através do CMUE, solicitar efectivos aos Estados-Membros da UE, para fins de reforço temporário;

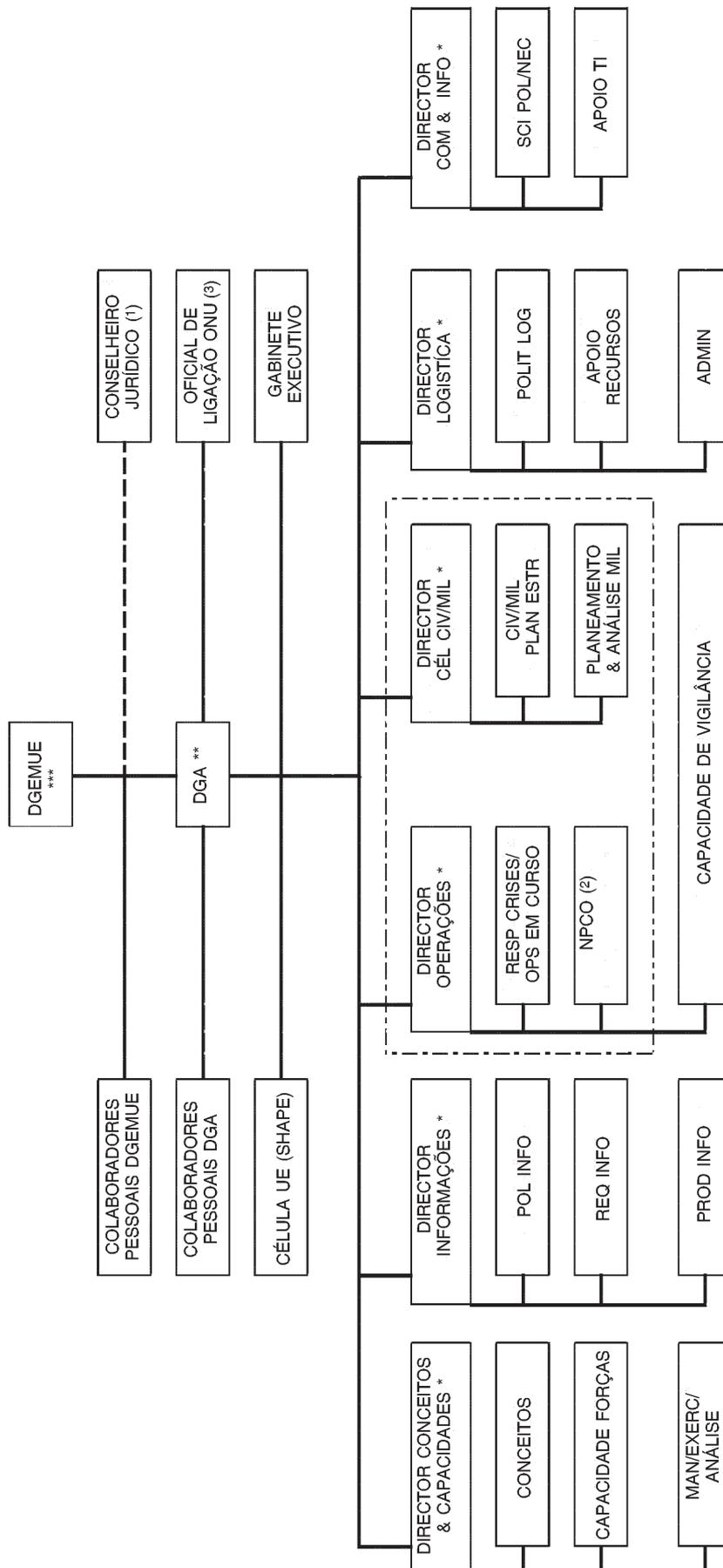
— O CMUE faculta orientações, através do DGEMUE, sobre as actividades militares empreendidas pelo EMUE no âmbito da gestão de crises civis. Os contributos do EMUE para os aspectos civis da gestão de crises ficam sob a responsabilidade funcional da DG E IX para todas as actividades (planeamento, missões exploratórias, etc.) inclusive o desenvolvimento do conceito de gestão da crise e, se for caso disso, OEC/OEP. Uma vez tomada a decisão de lançar uma missão, estes contributos ficam sob a responsabilidade funcional do DCCPCO. O CIVCOM será mantido ao corrente destas actividades de acordo com os procedimentos estabelecidos no que respeita aos aspectos civis da gestão de crises.

6. Relações com países terceiros

As relações entre o EMUE e os membros europeus da NATO que não pertencem à União Europeia, outros países terceiros e países candidatos à adesão à União Europeia encontram-se definidas nos documentos pertinentes sobre as relações da União Europeia com os países terceiros.

Apêndice A

ESBOÇO DE ORGANIGRAMA DO EMUE



(1) Membro do Serviço Jurídico do Conselho.

(2) Independente, se for activado.

(3) Oficial do EMUE que trabalha no Gabinete de Ligação do Secretariado-Geral do Conselho na ONU, em Nova Iorque.

*Apêndice B***ABREVIATURAS****A**

ADMIN Secção de Administração

APOIO TI Secção de Apoio Informático

C

CCPCO Capacidade Civil de Planeamento e de Condução de Operações

CEN OP Centro de Operações

CÉL CIV/MIL Célula Civil-Militar

CÉL UE (SHAPE) Célula da União Europeia no SHAPE

CGC Conceito de gestão das crises

CGC APOIO Apoio ao Presidente do Comité Militar da União Europeia

CIV/MIL PLAN ESTR Célula Civil-Militar — Secção de Planeamento Estratégico

CIVCOM Comité para os Aspectos Cíveis da Gestão de Crises

CMUE Comité Militar da União Europeia

COM & INFO Direcção dos Sistemas de Comunicação e Informação

CONOPS Conceito de Operações

CPS Comité Político e de Segurança

D

DCCPCO Director da Capacidade Civil de Planeamento e de Condução de Operações

DGA Director-Geral Adjunto

DGEMUE Director-Geral do Estado-Maior da União Europeia

E

EMUE Estado-Maior da União Europeia

J

JUR Conselheiro Jurídico

M

MAN/EXE/ANA Secção de Manobras, Exercícios e Análise

N

NPCO Núcleo Permanente do Centro de Operações

O

OEC Opção Estratégica Civil

OEP Opção Estratégica Policial

OSCE Organização para a Segurança e a Cooperação na Europa

P

PAM Secção de Planeamento e Avaliação Militar

PECSO Política Europeia Comum de Segurança e Defesa

PESD Política Europeia de Segurança e Defesa

PCMUE Presidente do Comité Militar da União Europeia

PLANO OP Plano de Operação

POLIT LOG Secção de Política Logística

POL Secção de Política

POL INFO Secção de Política de Informação

PPA Processo de Planeamento e Análise

PPD Processo de Planeamento de Defesa

PpP Parceria para a Paz

PROD INFO Secção de Produção de Informação

Q

QGO Quartel-General de Operações

R

REQ INFO Pedido de Informações

RESP CRISES/OPS EM CURSO Secção de Reacção a Crises e Operações em Curso

S

SCI Divisão de Sistemas de Comunicação e Informação

SCI POL/NEC Sistemas de Comunicação e Informação — Secção de Política e Necessidades

T

TUE Tratado da União Europeia

U

UA União Africana

ACÇÃO COMUM 2008/299/PESC DO CONSELHO**de 7 de Abril de 2008****que altera a Acção Comum 2004/551/PESC relativa à criação da Agência Europeia de Defesa**

O CONSELHO DA UNIÃO EUROPEIA,

APROVOU A PRESENTE ACÇÃO COMUM:

Artigo 1.º

Tendo em conta o Tratado da União Europeia, nomeadamente o artigo 14.º,

A Acção Comum 2004/551/PESC é alterada do seguinte modo:

Considerando o seguinte:

1. No artigo 9.º, o ponto 1.5 passa a ter a seguinte redacção:

«1.5. nomeia o Director Executivo e os seus dois adjuntos;»;

(1) Em 12 de Julho de 2004, o Conselho aprovou a Acção Comum 2004/551/PESC relativa à criação da Agência Europeia de Defesa (a seguir designada «Agência») ⁽¹⁾ dispondo, nomeadamente, que o Director Executivo da Agência, e o seu adjunto, são nomeados pelo Comité Director da Agência sob proposta da chefia da Agência e devem agir sob a autoridade da chefia da Agência e de harmonia com as decisões do Comité Director.

2. No artigo 10.º, os n.ºs 1 e 2 passam a ter a seguinte redacção:

«1. O Director Executivo e os seus dois adjuntos são nomeados pelo Comité Director, sob proposta da Chefia da Agência, por um período de três anos. O Comité Director pode outorgar uma prorrogação de dois anos. O Director Executivo e os seus dois adjuntos agem sob a autoridade da chefia da Agência e de harmonia com as decisões do Comité Director.

(2) Em 25 de Setembro de 2007, o Comité Director decidiu recomendar, em consonância com o relatório apresentado pela chefia da Agência sobre a aplicação da Acção Comum 2004/551/PESC, nos termos do respectivo artigo 27.º, que o Conselho altere a referida acção comum no que se refere à criação de um segundo lugar de Director Executivo adjunto e determine uma nova revisão em 2010.

2. O Director Executivo, coadjuvado pelos seus dois adjuntos, toma as medidas necessárias para garantir a eficácia e a eficiência do trabalho da Agência. O Director Executivo é responsável pela supervisão e coordenação das unidades funcionais, por forma a garantir a coerência global dos seus trabalhos. É também o responsável pelo pessoal da Agência.»;

(3) Por conseguinte, a Acção Comum 2004/551/PESC do Conselho deverá ser alterada em conformidade.

3. O artigo 27.º passa a ter a seguinte redacção:

«Artigo 27.º

Cláusula de revisão

Até 30 de Junho de 2010, a chefia da Agência apresenta ao Comité Director um relatório sobre a aplicação da presente acção comum com vista à sua eventual revisão pelo Conselho.».

(4) Nos termos do artigo 6.º do Protocolo relativo à posição da Dinamarca anexo ao Tratado da União Europeia e ao Tratado que institui a Comunidade Europeia, a Dinamarca não participa na elaboração nem na execução de decisões e acções da União Europeia com implicações em matéria de defesa. Por conseguinte, a Dinamarca não participou na elaboração e aprovação da presente acção comum e não fica por ela vinculada,

Artigo 2.º

A presente acção comum entra em vigor na data da sua aprovação.

⁽¹⁾ JO L 245 de 17.7.2004, p. 17.

Artigo 3.º

A presente acção comum é publicada no *Jornal Oficial da União Europeia*.

Feito no Luxemburgo, em 7 de Abril de 2008.

Pelo Conselho

O Presidente

R. ŽERJAV
