



### Índice

#### II Atos não legislativos

##### REGULAMENTOS

- ★ Regulamento de Execução (UE) 2018/1863 do Conselho, de 28 de novembro de 2018, que dá execução ao artigo 21.º, n.º 1, do Regulamento (UE) 2016/44 que impõe medidas restritivas tendo em conta a situação na Líbia ..... 1
- ★ Regulamento de Execução (UE) 2018/1864 da Comissão, de 28 de novembro de 2018, relativo à classificação de determinadas mercadorias na Nomenclatura Combinada ..... 3
- ★ Regulamento de Execução (UE) 2018/1865 da Comissão, de 28 de novembro de 2018, relativo à não renovação da aprovação da substância ativa propiconazol, em conformidade com o Regulamento (CE) n.º 1107/2009 do Parlamento Europeu e do Conselho relativo à colocação dos produtos fitofarmacêuticos no mercado, e que altera o Regulamento de Execução (UE) n.º 540/2011 da Comissão <sup>(1)</sup> ..... 6
- ★ Regulamento de Execução (UE) 2018/1866 da Comissão, de 28 de novembro de 2018, que altera o Regulamento (CE) n.º 474/2006 no que respeita à lista das transportadoras aéreas que são objeto de uma proibição de operação ou sujeitas a restrições operacionais na União <sup>(1)</sup> ..... 10

##### DECISÕES

- ★ Decisão (UE) 2018/1867 do Conselho, de 26 novembro de 2018, relativa à posição a adotar, em nome da União Europeia, no âmbito do Comité Misto do EEE no que respeita à alteração do anexo IX (Serviços financeiros) do Acordo EEE (Omnibus II) <sup>(1)</sup> ..... 29
- ★ Decisão de Execução (PESC) 2018/1868 do Conselho, de 28 de novembro de 2018, que dá execução à Decisão (PESC) 2015/1333 relativa a medidas restritivas tendo em conta a situação na Líbia ..... 32

<sup>(1)</sup> Texto relevante para efeitos do EEE.

## Retificações

- ★ **Retificação da Decisão (UE) 2018/1471 da Comissão, de 19 de setembro de 2018, relativa à iniciativa de cidadania proposta intitulada «ALTO À FRAUDE e ao abuso nos FUNDOS DA UE através de um melhor controlo das decisões, da execução e das sanções» (JO L 246 de 2.10.2018) .....** 35

## II

(Atos não legislativos)

## REGULAMENTOS

## REGULAMENTO DE EXECUÇÃO (UE) 2018/1863 DO CONSELHO

de 28 de novembro de 2018

que dá execução ao artigo 21.º, n.º 1, do Regulamento (UE) 2016/44 que impõe medidas restritivas tendo em conta a situação na Líbia

O CONSELHO DA UNIÃO EUROPEIA,

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

Tendo em conta o Regulamento (UE) 2016/44 do Conselho, de 18 de janeiro de 2016, que impõe medidas restritivas tendo em conta a situação na Líbia e que revoga o Regulamento (UE) n.º 204/2011 <sup>(1)</sup>, nomeadamente o artigo 21.º, n.º 1,

Tendo em conta a proposta da alta-representante da União para os negócios estrangeiros e a política de segurança,

Considerando o seguinte:

- (1) Em 18 de janeiro de 2016, o Conselho adotou o Regulamento (UE) 2016/44.
- (2) Em 16 de novembro de 2018, o Comité do Conselho de Segurança das Nações Unidas («CSNU»), criado nos termos da Resolução 1970 (2011) do CSNU, acrescentou uma pessoa à lista de pessoas e entidades sujeitas a medidas restritivas.
- (3) Por conseguinte, o anexo II do Regulamento (UE) 2016/44 deverá ser alterado,

ADOTOU O PRESENTE REGULAMENTO:

*Artigo 1.º*

O anexo II do Regulamento (UE) 2016/44 é alterado nos termos do anexo do presente regulamento.

*Artigo 2.º*

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

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

Feito em Bruxelas, em 28 de novembro de 2018.

*Pelo Conselho*  
*A Presidente*  
J. BOGNER-STRAUSS

---

<sup>(1)</sup> JOL 12 de 19.1.2016, p. 1.

## ANEXO

A pessoa a seguir indicada é aditada à lista do anexo II do Regulamento (UE) 2016/44:

«28. **Nome:** 1: Salah 2: Badi 3: não consta 4: não consta

**Título:** não consta **Designação:** Alto comandante da frente armada Al-Somood contra o GCN, também conhecida por Fakhr ou “Orgulho da Líbia”, e da brigada Escudo central Al Marsa de Misrata **Data de nascimento:** não consta **Local de nascimento:** não consta **Também conhecido por (fidedigno):** não consta **Também conhecido por (pouco fidedigno):** não consta **Nacionalidade:** não consta **N.º de passaporte:** não consta **N.º de identificação nacional:** não consta **Endereço:** não consta **Inclusão na lista em:** 16 de novembro de 2018 **Outras informações:** Incluído na lista nos termos dos pontos 15 e 17 da Resolução 1970 (proibição de viagem, congelamento de bens).

Incluído na lista nos termos do ponto 22, alínea a), da Resolução 1970 (2011), do ponto 4, alínea a), da Resolução 2174 (2014) e do ponto 11, alínea a), da Resolução 2213 (2015).

Informações adicionais:

- Salah Badi tem constantemente tentado comprometer uma resolução política na Líbia através do seu apoio à resistência armada. Elementos de prova de fontes abertas confirmam que Salah Badi é um alto comandante da frente armada Al-Somood contra o GCN, também conhecida por Fakhr ou “Orgulho da Líbia”, e da brigada Escudo central Al Marsa de Misrata.
- Desempenhou um papel de liderança nos recentes combates em Trípoli que tiveram início a 27 de agosto de 2018 e nos quais foram mortas pelo menos 115 pessoas, a maioria das quais civis. As forças sob o seu comando foram especificamente referenciadas pela UNSMIL quando esta missão apelou a que todas as partes nos combates pusessem termo aos atos de violência (e recordou que o direito internacional humanitário proíbe que sejam alvejados civis e instalações civis).
- Em finais de 2016 e em 2017, Salah Badi liderou milícias contra o GCN que atacaram Trípoli por diversas ocasiões para tentar retirar o GCN do poder e restabelecer o “governo de salvação nacional” não reconhecido de Khalifa Ghwell. Em 21 de fevereiro de 2017, Badi apareceu ao lado de tanques num vídeo do YouTube gravado no exterior do hotel Rixos em Trípoli, e ameaçou confrontar o Governo de Consenso Nacional não reconhecido. A 26 e 27 de maio de 2017, as forças da Fakhr Líbia (“Orgulho da Líbia”), lideradas por Salah Badi, atacaram locais em Trípoli, designadamente a zona de Abu Sleem e a estrada do aeroporto. Relatos fiáveis dos média, corroborados pelas redes sociais, referiram que as forças de Badi utilizaram tanques e artilharia pesada no ataque.»

**REGULAMENTO DE EXECUÇÃO (UE) 2018/1864 DA COMISSÃO**  
**de 28 de novembro de 2018**  
**relativo à classificação de determinadas mercadorias na Nomenclatura Combinada**

A COMISSÃO EUROPEIA,

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

Tendo em conta o Regulamento (UE) n.º 952/2013 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 9 de outubro de 2013, que estabelece o Código Aduaneiro da União <sup>(1)</sup>, nomeadamente o artigo 57.º, n.º 4, e o artigo 58.º, n.º 2,

Considerando o seguinte:

- (1) A fim de assegurar a aplicação uniforme da Nomenclatura Combinada anexa ao Regulamento (CEE) n.º 2658/87 do Conselho <sup>(2)</sup>, importa adotar disposições relativas à classificação das 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 outra nomenclatura que retome a Nomenclatura Combinada total ou parcialmente ou acrescentando-lhe eventualmente subdivisões, e que esteja estabelecida por disposições específicas da União, com vista à aplicação de medidas pautais ou outras relativas ao 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 estabelecidos na coluna 3 do referido quadro.
- (4) É oportuno que as informações pautais vinculativas emitidas em relação às mercadorias em causa no presente regulamento e que não estejam em conformidade com o disposto no presente regulamento possam continuar a ser invocadas pelos seus titulares, durante um determinado período, em conformidade com o artigo 34.º, n.º 9, do Regulamento (UE) n.º 952/2013. Esse período deve ser de três meses.
- (5) As medidas previstas no presente regulamento estão em conformidade com o parecer do Comité do Código Aduaneiro,

ADOTOU 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 que não estejam em conformidade com o disposto no presente regulamento podem continuar a ser invocadas, em conformidade com o artigo 34.º, n.º 9, do Regulamento (UE) n.º 952/2013, por um período de três meses a contar da data de entrada em vigor do presente regulamento.

*Artigo 3.º*

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

<sup>(1)</sup> JO L 269 de 10.10.2013, p. 1.

<sup>(2)</sup> 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 (JO L 256 de 7.9.1987, p. 1).

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

Feito em Bruxelas, em 28 de novembro de 2018.

*Pela Comissão*  
*O Presidente*  
Jean-Claude JUNCKER

---

## ANEXO

Descrição das mercadorias	Classificação (Código NC)	Fundamentos
(1)	(2)	(3)
<p>Produto composto pelos seguintes ingredientes (% em peso):</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>— óleo de peixe 99,7307</li> <li>— tocoferóis: 0,1885</li> <li>— óleo de girassol 0,0808</li> </ul> <p>O óleo de peixe é uma mistura de óleos de peixes das seguintes famílias: <i>Engraulidae</i>, <i>Osmeridae</i>, <i>Carangidae</i>, <i>Clupeidae</i>, <i>Salmonidae</i> e <i>Scombridae</i>. O óleo de peixe não é um óleo de fígados de peixes.</p> <p>Os tocoferóis são intencionalmente adicionados ao óleo de peixe para evitar a oxidação dos lípidos. O óleo de girassol funciona como um suporte e como um agente de volume para os tocoferóis antes de os misturar com o óleo de peixe. Além disso, o óleo de girassol garante que os tocoferóis são corretamente dissolvidos no óleo de peixe durante a mistura.</p> <p>O produto apresenta-se a granel e destina-se ao fabrico de cápsulas moles de gelatina.</p>	1517 90 99	<p>A classificação é determinada pelas Regras Gerais 1 e 6 para a interpretação da Nomenclatura Combinada e pelos descritivos dos códigos NC 1517, 1517 90 e 1517 90 99.</p> <p>O produto não pode ser classificado na posição 1504 como um óleo de peixe, devido à sua mistura com óleo de girassol, uma vez que o texto da posição não permite as misturas de óleos animais e vegetais.</p> <p>As misturas comestíveis de óleos animais e vegetais devem ser classificadas na posição 1517 [ver também as Notas Explicativas do Sistema Harmonizado relativas à posição 1517, primeiro parágrafo, número 3)].</p> <p>Por conseguinte, o produto deve ser classificado no código NC 1517 90 99, como «mistura alimentícia de óleos animais e vegetais».</p>

**REGULAMENTO DE EXECUÇÃO (UE) 2018/1865 DA COMISSÃO****de 28 de novembro de 2018****relativo à não renovação da aprovação da substância ativa propiconazol, em conformidade com o Regulamento (CE) n.º 1107/2009 do Parlamento Europeu e do Conselho relativo à colocação dos produtos fitofarmacêuticos no mercado, e que altera o Regulamento de Execução (UE) n.º 540/2011 da Comissão****(Texto relevante para efeitos do EEE)**

A COMISSÃO EUROPEIA,

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

Tendo em conta o Regulamento (CE) n.º 1107/2009 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 21 de outubro de 2009, relativo à colocação dos produtos fitofarmacêuticos no mercado e que revoga as Diretivas 79/117/CEE e 91/414/CEE do Conselho <sup>(1)</sup>, nomeadamente o artigo 20.º, n.º 1, e o artigo 78.º, n.º 2,

Considerando o seguinte:

- (1) A Diretiva 2003/70/CE da Comissão <sup>(2)</sup> incluiu o propiconazol como substância ativa no anexo I da Diretiva 91/414/CEE do Conselho <sup>(3)</sup>.
- (2) As substâncias ativas incluídas no anexo I da Diretiva 91/414/CEE são consideradas como tendo sido aprovadas ao abrigo do Regulamento (CE) n.º 1107/2009 e estão enumeradas na parte A do anexo do Regulamento de Execução (UE) n.º 540/2011 da Comissão <sup>(4)</sup>.
- (3) A aprovação da substância ativa propiconazol, tal como estabelecida na parte A do anexo do Regulamento de Execução (UE) n.º 540/2011, expira em 31 de janeiro de 2019.
- (4) Foi apresentado um pedido de renovação da aprovação do propiconazol em conformidade com o artigo 1.º do Regulamento de Execução (UE) n.º 844/2012 da Comissão <sup>(5)</sup> dentro do prazo previsto naquele artigo.
- (5) O requerente apresentou os processos complementares exigidos em conformidade com o artigo 6.º do Regulamento de Execução (UE) n.º 844/2012. O pedido foi considerado completo pelo Estado-Membro relator.
- (6) O Estado-Membro relator preparou um relatório de avaliação da renovação em consulta com o Estado-Membro correlator e apresentou-o à Autoridade Europeia para a Segurança dos Alimentos («Autoridade») e à Comissão em 15 de abril de 2015.
- (7) A Autoridade transmitiu o relatório de avaliação da renovação ao requerente e aos Estados-Membros para que apresentassem as suas observações e enviou à Comissão as observações recebidas. A Autoridade também disponibilizou ao público o processo complementar sucinto.
- (8) Em 14 de junho de 2017, a Autoridade transmitiu à Comissão as suas conclusões <sup>(6)</sup> quanto à possibilidade de o propiconazol cumprir os critérios de aprovação estabelecidos no artigo 4.º do Regulamento (CE) n.º 1107/2009.

<sup>(1)</sup> JO L 309 de 24.11.2009, p. 1.

<sup>(2)</sup> Diretiva 2003/70/CE da Comissão, de 17 de julho de 2003, que altera a Diretiva 91/414/CEE do Conselho com o objetivo de incluir as substâncias ativas mecoprope, mecoprope-P e propiconazol (JO L 184 de 23.7.2003, p. 9).

<sup>(3)</sup> Diretiva 91/414/CEE do Conselho, de 15 de julho de 1991, relativa à colocação dos produtos fitofarmacêuticos no mercado (JO L 230 de 19.8.1991, p. 1).

<sup>(4)</sup> Regulamento de Execução (UE) n.º 540/2011 da Comissão, de 25 de maio de 2011, que dá execução ao Regulamento (CE) n.º 1107/2009 do Parlamento Europeu e do Conselho no que diz respeito à lista de substâncias ativas aprovadas (JO L 153 de 11.6.2011, p. 1).

<sup>(5)</sup> Regulamento de Execução (UE) n.º 844/2012 da Comissão, de 18 de setembro de 2012, que estabelece as disposições necessárias à execução do procedimento de renovação de substâncias ativas, tal como previsto no Regulamento (CE) n.º 1107/2009 do Parlamento Europeu e do Conselho relativo à colocação dos produtos fitofarmacêuticos no mercado (JO L 252 de 19.9.2012, p. 26).

<sup>(6)</sup> EFSA (Autoridade Europeia para a Segurança dos Alimentos), 2016. *Conclusion on the peer review of the pesticide risk assessment of the active substance propiconazole* (Conclusões da revisão pelos pares da avaliação dos riscos de pesticidas relativa à substância ativa propiconazol). *EFSA Journal* 2017;15(7):4887, 28 p. 10.2903/j.efsa.2017.4887.

- (9) A Autoridade remeteu para o parecer <sup>(1)</sup> do Comité de Avaliação dos Riscos da Agência Europeia dos Produtos Químicos, adotado em 9 de dezembro de 2016, em conformidade com o artigo 37.º, n.º 4, do Regulamento (CE) n.º 1272/2008 do Parlamento Europeu e do Conselho <sup>(2)</sup>, que propôs que o propiconazol fosse classificado como tóxico para a reprodução da categoria 1B em conformidade com esse regulamento. Consequentemente, o Regulamento (UE) 2018/1480 da Comissão <sup>(3)</sup> alterou o anexo VI do Regulamento (CE) n.º 1272/2008 e classificou o propiconazol como tóxico para a reprodução da categoria 1B.
- (10) Com base nos dados disponíveis no processo, a Autoridade concluiu que os limites máximos de resíduos («LMR»), em conformidade com o Regulamento (CE) n.º 396/2005 do Parlamento Europeu e do Conselho <sup>(4)</sup>, não podiam ser confirmados para produtos de origem vegetal ou animal, uma vez que os dados relativos à importância e à toxicidade dos metabolitos que estão incluídos na definição do resíduo para a avaliação dos riscos não estavam disponíveis. Os atuais LMR para as utilizações propostas do propiconazol estão acima do valor por defeito na aceção do artigo 18.º, n.º 1, alínea b), do Regulamento (CE) n.º 396/2005. Por estas razões, não se pode considerar que a exposição de seres humanos à substância ativa seja desprezável. Por conseguinte, não são satisfeitos os requisitos estabelecidos no anexo II, ponto 3.6.4, do Regulamento (CE) n.º 1107/2009.
- (11) A Autoridade identificou um problema preocupante em relação à contaminação das águas subterrâneas por metabolitos do propiconazol. Em especial, prevê-se que o metabolito NOA436613 ocorra acima do valor paramétrico de 0,1 µg/l em todos os cenários pertinentes para todas as utilizações propostas do propiconazol, mesmo quando a substância é utilizada de dois em dois anos. Prevê-se que dois outros metabolitos estejam presentes nas águas subterrâneas a níveis superiores a 0,1 µg/l na maioria dos cenários pertinentes. Estes metabolitos são considerados *a priori* como suscitando preocupação, uma vez que não se pode excluir que não partilhem o mesmo potencial de toxicidade reprodutiva que o propiconazol de origem. Por conseguinte, não é possível estabelecer atualmente que a presença de metabolitos do propiconazol nas águas subterrâneas não terá efeitos inaceitáveis nessas águas nem efeitos nocivos na saúde humana, na aceção do artigo 4.º, n.º 3, alínea b) e e), do Regulamento (CE) n.º 1107/2009.
- (12) Além disso, a Autoridade concluiu que o propiconazol tem efeitos tóxicos nos órgãos endócrinos. No entanto, a Autoridade não pôde finalizar a avaliação científica para determinar o potencial de desregulação endócrina do propiconazol com base nas informações disponíveis no processo. Além disso, a avaliação de vários aspetos necessária para chegar a uma conclusão sobre o risco para os consumidores decorrente da ingestão alimentar não pôde ser finalizada com base nas informações disponíveis no processo.
- (13) Tendo em conta estas preocupações, não é possível conceder uma aprovação em conformidade com o artigo 4.º, n.º 7, do Regulamento (CE) n.º 1107/2009.
- (14) A Comissão convidou o requerente a apresentar os seus comentários sobre as conclusões da Autoridade e, em conformidade com o artigo 14.º, n.º 1, terceiro parágrafo, do Regulamento de Execução (UE) n.º 844/2012, sobre o projeto de relatório de renovação. O requerente enviou os seus comentários, que foram objeto de uma análise atenta.
- (15) Todavia, apesar dos argumentos apresentados pelo requerente, não foi possível eliminar as preocupações relativas à substância.
- (16) Por conseguinte, não foi determinado, relativamente a uma ou mais utilizações representativas de, pelo menos, um produto fitofarmacêutico que contenha propiconazol, que são cumpridos os critérios de aprovação estabelecidos no artigo 4.º do Regulamento (CE) n.º 1107/2009. Não é, por conseguinte, adequado renovar a aprovação da substância ativa propiconazol em conformidade com o artigo 20.º, n.º 1, alínea b), do referido regulamento.
- (17) O Regulamento de Execução (UE) n.º 540/2011 deve, por conseguinte, ser alterado em conformidade.
- (18) Os Estados-Membros devem dispor de tempo suficiente para retirarem as autorizações dos produtos fitofarmacêuticos que contenham propiconazol.

<sup>(1)</sup> Agência Europeia dos Produtos Químicos (ECHA) (2016). *Opinion of the Committee for Risk Assessment on a dossier proposing harmonised classification and labelling of propiconazole (ISO); (2RS,4RS;2RS,4SR)-1-[[2-(2,4-dichlorophenyl)-4-propyl-1,3-dioxolan-2-yl]methyl]-1H-1,2,4-triazole* [Parecer do Comité de Avaliação dos Riscos sobre um processo que propõe a classificação e a rotulagem harmonizadas do propiconazol (ISO); (2RS,4RS;2RS,4SR)-1-[[2-(2,4-diclorofenil)-4-propil-1,3-dioxolan-2-il]metil]-1H-1,2,4-triazole].

<sup>(2)</sup> Regulamento (CE) n.º 1272/2008 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 16 de dezembro de 2008, relativo à classificação, rotulagem e embalagem de substâncias e misturas, que altera e revoga as Diretivas 67/548/CEE e 1999/45/CE, e altera o Regulamento (CE) n.º 1907/2006 (JO L 353 de 31.12.2008, p. 1).

<sup>(3)</sup> Regulamento (UE) 2018/1480 da Comissão, de 4 de outubro de 2018, que altera, para efeitos de adaptação ao progresso técnico e científico, o Regulamento (CE) n.º 1272/2008 do Parlamento Europeu e do Conselho relativo à classificação, rotulagem e embalagem de substâncias e misturas, e que corrige o Regulamento (UE) 2017/776 da Comissão (JO L 251 de 5.10.2018, p. 1).

<sup>(4)</sup> Regulamento (CE) n.º 396/2005 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 23 de fevereiro de 2005, relativo aos limites máximos de resíduos de pesticidas no interior e à superfície dos géneros alimentícios e dos alimentos para animais, de origem vegetal ou animal, e que altera a Diretiva 91/414/CEE do Conselho (JO L 70 de 16.3.2005, p. 1).

- (19) Relativamente aos produtos fitofarmacêuticos que contenham propiconazol, quando os Estados-Membros concederem um prazo de tolerância nos termos do disposto no artigo 46.º do Regulamento (CE) n.º 1107/2009, esse prazo deve terminar, o mais tardar, em 19 de março de 2020.
- (20) O Regulamento de Execução (UE) 2018/84 da Comissão <sup>(1)</sup> prorrogou a data de termo da autorização do propiconazol até 31 de janeiro de 2019 a fim de permitir a conclusão do processo de renovação antes do termo do período de aprovação da substância. Dado que se tomou uma decisão antes da nova data de termo, o presente regulamento deve aplicar-se o mais rapidamente possível.
- (21) O presente regulamento não impede a apresentação de um novo pedido de aprovação relativo ao propiconazol em conformidade com o artigo 7.º do Regulamento (CE) n.º 1107/2009.
- (22) As medidas previstas no presente regulamento estão em conformidade com o parecer do Comité Permanente dos Vegetais, Animais e Alimentos para Consumo Humano e Animal,

ADOTOU O PRESENTE REGULAMENTO:

*Artigo 1.º*

**Não renovação da aprovação da substância ativa**

A aprovação da substância ativa propiconazol não é renovada.

*Artigo 2.º*

**Alteração do Regulamento de Execução (UE) n.º 540/2011**

Na parte A do anexo do Regulamento de Execução (UE) n.º 540/2011 é suprimida a linha 58 relativa ao propiconazol.

*Artigo 3.º*

**Medidas transitórias**

Os Estados-Membros devem retirar as autorizações de produtos fitofarmacêuticos que contenham propiconazol como substância ativa até 19 de junho de 2019.

*Artigo 4.º*

**Prazo de tolerância**

Qualquer prazo de tolerância concedido pelos Estados-Membros em conformidade com o artigo 46.º do Regulamento (CE) n.º 1107/2009 deve ser tão breve quanto possível e terminar, o mais tardar, em 19 de março de 2020.

*Artigo 5.º*

**Entrada em vigor**

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

<sup>(1)</sup> Regulamento de Execução (UE) 2018/84 da Comissão, de 19 de janeiro de 2018, que altera o Regulamento de Execução (UE) n.º 540/2011 no que se refere à prorrogação dos períodos de aprovação das substâncias ativas clorpirifos, clorpirifos-metilo, clotianidina, compostos de cobre, dimoxistrobina, mancozebe, mecoprop-P, metirame, oxamil, petoxamida, propiconazol, propinebe, propizamida, piraclostrobina e zoxamida (JO L 16 de 20.1.2018, p. 8).

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

Feito em Bruxelas, em 28 de novembro de 2018.

*Pela Comissão*  
*O Presidente*  
Jean-Claude JUNCKER

---

**REGULAMENTO DE EXECUÇÃO (UE) 2018/1866 DA COMISSÃO****de 28 de novembro de 2018****que altera o Regulamento (CE) n.º 474/2006 no que respeita à lista das transportadoras aéreas que são objeto de uma proibição de operação ou sujeitas a restrições operacionais na União****(Texto relevante para efeitos do EEE)**

A COMISSÃO EUROPEIA,

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

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

Considerando o seguinte:

- (1) O Regulamento (CE) n.º 474/2006 da Comissão <sup>(2)</sup> estabelece a lista das transportadoras aéreas que são objeto de uma proibição de operação na União.
- (2) Nos termos do artigo 4.º, n.º 3, do Regulamento (CE) n.º 2111/2005 <sup>(3)</sup>, determinados Estados-Membros e a Agência Europeia para a Segurança da Aviação («AESA») transmitiram à Comissão informações relevantes no contexto da atualização daquela lista. Alguns países terceiros e organizações internacionais também transmitiram informações pertinentes. Importa atualizar a lista com base nessas informações.
- (3) A Comissão informou todas as transportadoras aéreas em causa, diretamente ou através das autoridades responsáveis pela sua supervisão regulamentar, sobre os factos e as considerações essenciais que estariam na base de uma decisão destinada a impor-lhes uma proibição de operação na União ou a alterar as condições de uma proibição de operação imposta a uma transportadora aérea incluída nas listas constantes dos anexos A e B do Regulamento (CE) n.º 474/2006.
- (4) A Comissão concedeu às transportadoras aéreas em causa a possibilidade de consultarem os documentos comunicados pelos Estados-Membros, de apresentarem as suas observações por escrito e de fazerem uma exposição oral à Comissão e ao comité instituído pelo Regulamento (CE) n.º 2111/2005 do Conselho («Comité da Segurança Aérea»).
- (5) A Comissão informou o Comité da Segurança Aérea das consultas conjuntas em curso, ao abrigo dos Regulamentos (CE) n.º 2111/2005 e (CE) n.º 473/2006 da Comissão <sup>(4)</sup>, com as autoridades competentes e as transportadoras aéreas de Angola, do Benim, da Bielorrússia, da Gâmbia, da Indonésia, da Mauritânia, do México, da Moldávia, do Nepal, da Rússia, da Tailândia, da Venezuela e da Zâmbia. A Comissão informou também o Comité da Segurança Aérea sobre a situação em termos de segurança da aviação no Afeganistão, no Cazaquistão, no Gabão, na Líbia e em Moçambique.
- (6) A AESA também comunicou à Comissão e ao Comité da Segurança Aérea os resultados das inspeções efetuadas na plataforma de estacionamento, no âmbito do Programa de Avaliação da Segurança de Aeronaves Estrangeiras («SAFA»), em conformidade com o Regulamento (UE) n.º 965/2012 da Comissão <sup>(5)</sup>.

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

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

<sup>(3)</sup> Regulamento (CE) n.º 2111/2005 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 14 de dezembro de 2005 (JO L 344 de 27.12.2005, p. 15).

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

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

- (7) Além disso, a AESA informou a Comissão e o Comité da Segurança Aérea sobre os projetos de assistência técnica desenvolvidos nos países terceiros abrangidos por uma proibição de operação ao abrigo do Regulamento (CE) n.º 474/2006. A AESA prestou igualmente informações sobre os planos e pedidos de reforço de assistência técnica e de cooperação com o objetivo de melhorar a capacidade administrativa e técnica das autoridades da aviação civil em países terceiros, para os ajudar a solucionar problemas de incumprimento das normas internacionais da aviação civil aplicáveis. Os Estados-Membros foram convidados a dar resposta a esses pedidos, em termos bilaterais, em coordenação com a Comissão e com a AESA. Neste contexto, a Comissão reiterou a utilidade de se manter a comunidade aeronáutica internacional informada, designadamente através da base de dados SCAN da Organização da Aviação Civil Internacional (OACI), sobre a assistência técnica aos países terceiros dispensada pela União e pelos Estados-Membros, no interesse do reforço da segurança da aviação em todo o mundo.
- (8) O Eurocontrol informou a Comissão e o Comité da Segurança Aérea sobre a situação do sistema de alerta do programa SAFA e dos operadores de países terceiros («TCO») e forneceu igualmente estatísticas respeitantes às mensagens de alerta relativas a transportadoras aéreas objeto de proibição.

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

- (9) Na sequência da análise das informações recolhidas no decurso de inspeções SAFA na plataforma de estacionamento a aeronaves de transportadoras aéreas da União e das inspeções de normalização realizadas pela AESA, assim como durante as inspeções e auditorias específicas levadas a efeito pelas autoridades da aviação nacionais, vários Estados-Membros adotaram medidas de execução, que comunicaram à Comissão e ao Comité da Segurança Aérea. A Bulgária e Malta informaram a Comissão e o Comité da Segurança Aérea sobre as medidas que tinham tomado no tocante às transportadoras aéreas certificadas na Bulgária e em Malta, respetivamente.
- (10) Os Estados-Membros reiteraram a sua disponibilidade para tomarem as medidas necessárias sempre que quaisquer informações de segurança relevantes indiciem riscos iminentes decorrentes do incumprimento das normas de segurança pertinentes pelas transportadoras aéreas da União.

#### **Transportadoras aéreas de Angola**

- (11) Por ofício de 30 de abril de 2018, a Comissão solicitou à autoridade competente de Angola, o *Instituto Nacional da Aviação Civil* («INAVIC») que fornecesse uma lista dos documentos e das medidas a tomar.
- (12) O INAVIC forneceu atempadamente toda a documentação solicitada. A AESA analisou a documentação apresentada pelo INAVIC e concluiu que a mesma era claramente apresentada e bem estruturada. Além disso, as cópias dos certificados de operador aéreo («COA») e das especificações operacionais apresentadas pelo INAVIC estavam em conformidade com o formato OACI. O INAVIC proporcionou uma boa panorâmica das ações de acompanhamento efetuadas no seguimento das constatações feitas durante a vistoria de segurança às transportadoras aéreas angolanas no domínio das operações de voo («OPS») e da aeronavegabilidade («AIR»).
- (13) Os procedimentos e regulamentos do INAVIC foram atualizados desde 2015, nomeadamente no domínio da AIR, das OPS e da medicina aeronáutica. Além disso, de acordo com as normas de segurança internacionais pertinentes, o INAVIC tem vindo a apresentar ativamente à OACI atualizações do seu plano de medidas corretivas («CAP»).
- (14) A fim de dispor de uma compreensão mais pormenorizada e fundamentada das atividades de inspeção em Angola, a Comissão solicitou ao INAVIC que apresentasse os relatórios de inspeções/auditorias relativas à revalidação do COA, incluindo uma descrição pormenorizada das conclusões e das medidas de acompanhamento aplicadas às transportadoras aéreas *Sonair*, *Air Jet* e *Heli Malongo*.
- (15) Esses relatórios foram enviados à AESA, tendo esta concluído que os dados neles incluídos eram pertinentes e de boa qualidade. Os relatórios demonstraram igualmente que as transportadoras aéreas em causa aplicaram as medidas corretivas apropriadas e baseadas nas conclusões do INAVIC.
- (16) O INAVIC informou a Comissão de que tinha certificado duas novas transportadoras aéreas, a saber, a *Bestflya Aircraft Management*, e a *SJL*. O INAVIC também informou a Comissão de que sete transportadoras, nomeadamente a *Air Nave*, *Air26*, *Angola Air Services*, *Diexim*, *Fly540*, *Gira Globo* e a *Mavewa* já não detinham um COA válido.

- (17) Com base nas informações atualmente disponíveis, a Comissão conclui que o INAVIC realizou alguns progressos no que diz respeito à aplicação das normas de segurança internacionais. Todavia, antes de se tomar qualquer decisão relativa à supressão da proibição imposta às transportadoras aéreas de Angola, esses progressos devem ser verificados através de uma visita de avaliação da União no local ao INAVIC e a transportadoras aéreas angolanas selecionadas.
- (18) De acordo com os critérios comuns estabelecidos no anexo do Regulamento (CE) n.º 2111/2005, a Comissão considera, por conseguinte, nesta fase, que a lista das transportadoras aéreas proibidas de operar na União deve ser alterada, de modo a incluir as novas transportadoras aéreas *Bestfly Aircraft Management* e *SJL*. Quanto às transportadoras *Air Nave*, *Air26*, *Angola Air Services*, *Diexim*, *Fly540*, *Gira Globo* e *Mavewa*, estas devem ser suprimidas do anexo A do Regulamento (CE) n.º 474/2006, dado que os seus COA já não são válidos.

### Transportadoras aéreas da Bielorrússia

- (19) Em 17 de setembro de 2018, na sequência das deficiências de segurança identificadas pela AESA no âmbito do procedimento de autorização de TCO, a Comissão encetou consultas com o Departamento de Aviação da Bielorrússia («AD-BLR»), nos termos do artigo 3.º, n.º 2, do Regulamento n.º 473/2006.
- (20) Em 8 de novembro de 2018, a Comissão, a AESA e os representantes do AD-BLR realizaram uma reunião técnica. Durante essa reunião, a Comissão sublinhou a importância de ser correta e regularmente informada sobre as suas atividades de supervisão da segurança. O AD-BLR sublinhou as medidas corretivas tomadas para corrigir as deficiências de segurança identificadas pela AESA no âmbito do processo de autorização de TCO e das atividades de monitorização. Embora essas informações tenham sido solicitadas logo quando do encetar das consultas, o AD-BLR não forneceu informações suficientes sobre o planeamento e os resultados das atividades de supervisão. Tendo em conta as dificuldades encontradas por alguns requerentes certificados na Bielorrússia na tramitação do processo de autorização de TCO, na sua maioria devido a deficiências de segurança, a Comissão reiterou a importância do cumprimento, por parte do AD-BLR, das normas de segurança internacionais pertinentes no exercício das suas responsabilidades em matéria de segurança.
- (21) Dada a existências das deficiências de segurança, a Comissão convidou o AD-BLR para uma audição, em conformidade com o artigo 7.º do Regulamento (CE) n.º 2111/2005, que teve lugar em 13 de novembro de 2018. Durante essa audição, o AD-BLR prestou à Comissão e ao Comité da Segurança Aérea informações de caráter geral sobre o setor da aviação na Bielorrússia, o pessoal disponível para as atividades de supervisão e a forma como a Bielorrússia conduz os inquéritos de acidente. O AD-BLR também prestou informações acerca do estatuto da supervisão da segurança na Bielorrússia referindo-se aos elementos críticos pertinentes da OACI. O AD-BLR voltou a instar a uma cooperação estreita com a UE e informou acerca do arranque da aplicação de alguns regulamentos da UE, nomeadamente os relativos à aeronavegabilidade e às operações. Confiante de que as suas atividades são realizadas em pleno respeito das normas de segurança internacionais, o AD-BLR convidou a UE a efetuar uma visita de avaliação, de forma a compreender melhor o sistema de supervisão da segurança da Bielorrússia.
- (22) A Comissão considera que a falta de informações documentadas e o difícil intercâmbio de informações desde o encetar das consultas oficiais dificultam a avaliação do desempenho do AD-BLR. A Comissão considera, por conseguinte, que é necessário realizar uma visita de avaliação no local antes da próxima reunião do Comité da Segurança Aérea.
- (23) Além disso, a Comissão considera que os resultados das inspeções na plataforma de estacionamento da SAFA à *BELAVIA*, único operador de transporte regular de passageiros certificado na Bielorrússia, não suscitam preocupações de segurança específicas com esta transportadora aérea. Relativamente às transportadoras aéreas que efetuam operações de transporte de carga, a AESA tomou medidas de execução contra a *JSC Aircompany Grodno* e a *Transaviaexport Airlines*.
- (24) Embora seja evidente que as várias deficiências assinaladas careçam de reparação, não são todavia de natureza a justificar a inclusão das transportadoras aéreas da Bielorrússia no anexo A do Regulamento (CE) n.º 474/2006.
- (25) Com base nas informações atualmente disponíveis, de acordo com os critérios comuns estabelecidos no anexo do Regulamento (CE) n.º 2111/2005, a Comissão considera, por conseguinte, não haver atualmente, no que respeita às transportadoras aéreas da Bielorrússia, fundamento para alterar a lista das transportadoras aéreas objeto de uma proibição de operação na União.
- (26) Os Estados-Membros devem verificar o cumprimento efetivo pela Bielorrússia das normas de segurança internacionais pertinentes, atribuindo prioridade às inspeções na plataforma de estacionamento das transportadoras aéreas certificadas naquele país, em conformidade com o Regulamento (UE) n.º 965/2012.

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

#### **Transportadoras aéreas do Benim**

- (28) Em maio de 2017, a Comissão retirou todas as transportadoras aéreas sob a autoridade do Benim do anexo A do Regulamento (CE) n.º 474/2006 <sup>(1)</sup>.
- (29) Por ofício de 14 de setembro de 2018, a Comissão solicitou à *Agence Nationale de l'Aviation Civile du Bénin* («ANAC Bénin») que fornecesse uma lista de documentos que elucidassem a estrutura da autoridade, o seu sistema de supervisão, as suas atividades, incluindo a lista de titulares de COA e de aeronaves registadas, bem como as medidas de execução tomadas.
- (30) Em 15 de outubro de 2018, a ANAC Bénin prestou as informações solicitadas, incluindo dados relativos à sua organização interna, qualificações do pessoal, política de formação, processos de supervisão, sistema de comunicação de ocorrências e o processo de emissão e validação de licenças.
- (31) Os documentos apresentados referiram igualmente haver duas transportadoras aéreas certificadas pela ANAC Bénin, a saber, a *Air Taxi Bénin* e a *ASAB*.
- (32) A Comissão incentiva a ANAC Bénin a apresentar regularmente informações sobre os melhoramentos em curso na implementação das normas de segurança internacionais e sobre quaisquer novos dados, nomeadamente acerca da certificação de novas transportadoras aéreas.
- (33) De acordo com os critérios comuns estabelecidos no anexo do Regulamento (CE) n.º 2111/2005, a Comissão considera, por conseguinte, não haver atualmente, no que respeita às transportadoras aéreas do Benim, fundamento para alterar a lista das transportadoras aéreas objeto de uma proibição de operação na União.

#### **Transportadoras aéreas da Gâmbia**

- (34) As transportadoras aéreas da Gâmbia nunca foram incluídas no anexo A do Regulamento (CE) n.º 474/2006. Por ofício de 24 de agosto de 2018, a Comissão solicitou à autoridade da aviação civil da Gâmbia («CAAG») que fornecesse documentos que elucidassem a estrutura da autoridade, o seu sistema de supervisão, as suas atividades, incluindo a lista de titulares de COA e de aeronaves registadas, bem como as medidas de execução tomadas. A CAAG prestou as informações solicitadas em 28 de setembro de 2018.
- (35) A CAAG informou a Comissão de que, nessa altura, não existiam titulares de COA no país e que o registo de aeronaves incluía 18 aeronaves. Algumas dessas aeronaves encontravam-se armazenadas, outras já não estão operacionais.
- (36) No que respeita à transportadora aérea *Sonnig International Privat Jets Gambia – SIPJ(G)*, a CAAG confirmou que não possuía um COA gambiano válido desde agosto de 2017.
- (37) No mesmo ofício, a CAAG também informou a OACI de que havia realizado uma auditoria de supervisão da segurança da OACI no local, de 16 a 26 de julho de 2018, ao abrigo do Programa PUASS-ACC da OACI. A CAAG comprometeu-se a fornecer à Comissão o relatório da auditoria assim que estiver disponível. Anteriores relatórios de auditoria de 2005 indicaram uma execução efetiva global de 78,46 %.
- (38) Com base nestas informações, a Comissão considera que, atualmente, não há indicações de que a CAAG não possa cumprir as suas obrigações internacionais em matéria de supervisão da segurança.
- (39) De acordo com os critérios comuns estabelecidos no anexo do Regulamento (CE) n.º 2111/2005, a Comissão considera, por conseguinte, não haver atualmente, no que respeita às transportadoras aéreas da Gâmbia, fundamento para alterar a lista das transportadoras aéreas objeto de uma proibição de operação na União.

<sup>(1)</sup> Regulamento de Execução (UE) 2017/830 da Comissão, de 15 de maio de 2017, que altera o Regulamento (CE) n.º 474/2006 no que respeita à lista das transportadoras aéreas que são objeto de uma proibição de operação na União (JO L 124 de 17.5.2017, p.3), considerando 12 a 19 relativos ao Benim.

**Transportadoras aéreas da Indonésia**

- (40) Todas as transportadoras aéreas da Indonésia foram suprimidas do anexo A do Regulamento (CE) n.º 474/2006 em junho de 2018 <sup>(1)</sup>. A fim de continuar a monitorizar a supervisão da segurança na Indonésia, a Comissão e a Direção-Geral da Aviação Civil da Indonésia («DGCA da Indonésia») prosseguiram as suas consultas nos termos do artigo 3.º, n.º 2, do Regulamento n.º 473/2006. A Comissão acompanha os progressos da DGCA da Indonésia no sentido de garantir a conformidade do sistema de supervisão da segurança da Indonésia com as normas de segurança internacionais. Neste contexto, por ofício de 26 de setembro de 2018, a DGCA da Indonésia forneceu à Comissão informações adicionais e atualizadas sobre a aviação naquele país, sobre as atividades de supervisão da segurança para o período compreendido entre maio e agosto de 2018 e sobre o CAP acordado.
- (41) Essas informações incluíam uma lista das transportadoras aéreas certificadas na Indonésia, das aeronaves registadas e das atividades de supervisão da segurança, uma lista das medidas de execução da DGCA da Indonésia, uma atualização dos CAP, em resultado de uma visita de avaliação de segurança no local efetuada pela União em março de 2018, assim como as atualizações sobre a aplicação do plano de ação completo relativo aos procedimentos de navegação baseada no desempenho («PBN») e sobre a assistência técnica prestada à DGCA da Indonésia.
- (42) No que diz respeito à lista de transportadoras aéreas, de aeronaves e de atividades de supervisão, nesse período a DGCA da Indonésia emitiu um novo COA Parte-121 e dois novos COA Parte-135.
- (43) No tocante às medidas de execução tomadas, a DGCA da Indonésia suspendeu dois COA (um Parte-121 e um Parte-135), revogou um certificado de validação e impôs uma sanção administrativa a um titular de um COA (Parte-135). Além disso, a DGCA da Indonésia envidou os primeiros esforços no sentido de reforçar a supervisão da vertente médica do licenciamento em resposta aos problemas assinalados durante a visita de avaliação da UE de março de 2018, quando da suspensão de dois titulares de licenças de examinadores médicos acreditados.
- (44) A recomendação sobre a execução de PBN também foi tida em conta. Até ao final de 2018, a Indonésia espera poder implementar procedimentos de PBN em 23 dos seus 25 aeroportos internacionais com caráter prioritário. A implementação de PBN em aeroportos internos e remotos progride, embora não ao mesmo ritmo.
- (45) A DGCA da Indonésia informou a Comissão do estado das medidas corretivas na sequência da Missão Coordenada de Validação da OACI, que teve lugar em 2017. Em 25 de julho de 2018, a OACI reviu o CAP no domínio da aeronavegabilidade. Todas as medidas corretivas foram total ou parcialmente aceites pela OACI.
- (46) Na sequência do acidente mortal do voo JT610 da *Lion Air*, em 29 de outubro de 2018, a DGCA da Indonésia contactou a Comissão no prazo de 24 horas e continua a prestar informações, incluindo sobre as medidas preventivas tomadas após o acidente junto dos operadores que possuíam na sua frota aeronaves do mesmo tipo (1 aeronave operada pela *Garuda* e 10 operadas pela *Lion Air*).
- (47) De acordo com os critérios comuns estabelecidos no anexo do Regulamento (CE) n.º 2111/2005, a Comissão considera, por conseguinte, não haver atualmente, no que respeita às transportadoras aéreas da Indonésia, fundamento para alterar a lista das transportadoras aéreas objeto de uma proibição de operação na União.
- (48) Os Estados-Membros devem verificar o cumprimento efetivo pela Indonésia das normas de segurança pertinentes, atribuindo prioridade às inspeções na plataforma de estacionamento das transportadoras aéreas certificadas naquele país, em conformidade com o Regulamento (UE) n.º 965/2012.
- (49) Caso surjam informações de segurança pertinentes, que indiquem riscos iminentes, decorrentes do incumprimento das normas de segurança internacionais, a Comissão poderá ver-se obrigada a tomar novas medidas, em conformidade com o Regulamento (CE) n.º 2111/2005.

**Transportadoras aéreas da Mauritânia**

- (50) Em dezembro de 2012, a Comissão decidiu retirar todas as transportadoras aéreas sob a autoridade da Mauritânia do anexo A do Regulamento (CE) n.º 474/2006 <sup>(2)</sup>.

<sup>(1)</sup> Regulamento de Execução (UE) 2018/871 da Comissão, de 14 de junho de 2018, que altera o Regulamento (CE) n.º 474/2006 no que respeita à lista das transportadoras aéreas que são objeto de uma proibição de operação na União (JO L 152 de 15.6.2018, p. 5), considerando 40 a 64 relativos à Indonésia.

<sup>(2)</sup> Regulamento de Execução (UE) n.º 1146/2012 da Comissão, de 3 de dezembro de 2012, que altera o Regulamento (CE) n.º 474/2006 no que respeita à lista das transportadoras aéreas que são objeto de uma proibição de operação na União (JO L 333 de 5.12.2012, p. 7), considerando 70 a 81 relativos à Mauritânia.

- (51) Por ofício de 30 de agosto de 2018, a Comissão solicitou à autoridade competente da Mauritânia, a *Agence Nationale de l'Aviation Civile* («ANAC Mauritânia»), que fornecesse documentação que elucidasse a estrutura da autoridade, o seu sistema de supervisão, as suas atividades, incluindo a lista de titulares de COA e de aeronaves registadas, bem como as medidas de execução tomadas.
- (52) Em 10 de outubro de 2018, a ANAC Mauritânia apresentou as informações solicitadas, incluindo dados acerca da estrutura organizacional e do pessoal, acerca dos titulares de COA, juntamente com as especificações operacionais, as aeronaves registadas na Mauritânia, assim como os resultados das atividades de supervisão da segurança, as medidas de execução e a lista de incidentes e acidentes desde 2016.
- (53) A ANAC Mauritânia informou a Comissão de que nessa altura existiam duas transportadoras aéreas certificadas na Mauritânia, nomeadamente a *Mauritania Airlines*, sediada em Nouakchott, desempenhando as funções de transportadora aérea nacional, e a *Class Aviation*, uma transportadora de táxi aéreo.
- (54) A Comissão incentiva a ANAC Mauritânia a informar regularmente acerca dos melhoramentos contínuos na implementação das normas de segurança internacionais.
- (55) De acordo com os critérios comuns estabelecidos no anexo do Regulamento (CE) n.º 2111/2005, a Comissão considera, por conseguinte, não haver atualmente, no que respeita às transportadoras aéreas da Mauritânia, fundamento para alterar a lista das transportadoras aéreas objeto de uma proibição de operação na União.

#### Transportadoras aéreas do México

- (56) As transportadoras aéreas mexicanas nunca foram incluídas no anexo A do Regulamento (CE) n.º 474/2006. Na sequência de um acidente mortal da transportadora aérea mexicana *Global Air (Aerolíneas Damojh, S.A. de C.V.)* em Cuba, em 18 de maio de 2018, a Comissão contactou a *Dirección General de Aeronáutica Civil* do México («DGAC México»), solicitando informações pormenorizadas. De acordo com a DGAC México, o COA da *Global Air (Aerolíneas Damojh, S.A. de C.V.)* foi suspenso, tendo a suspensão sido levantada posteriormente em 29 de agosto de 2018 após inspeções efetuadas pela DGAC México. O acidente em si e o curto período entre a suspensão do COA e o seu levantamento suscitaram algumas preocupações quanto à forma como a DGAC México realizou a sua supervisão da segurança. Além desse acidente, houve vários indícios de que o nível de segurança da aviação no México poderia ter diminuído à medida que o número de acidentes e de incidentes graves no decurso de 2018 aumentou.
- (57) Em 16 de outubro de 2018, a Comissão, a AESA e a DGAC México realizaram uma reunião técnica. Durante essa reunião, a DGAC México apresentou informações pertinentes sobre a sua estrutura, o licenciamento, as atividades de certificação e supervisão, sobre o pessoal responsável pela supervisão da segurança e acerca dos procedimentos de supervisão e do quadro jurídico. A DGAC México também explicou as razões do rápido levantamento da suspensão do COA da *Global Air (Aerolíneas Damojh, S.A. de C.V.)*.
- (58) A Comissão observou um rápido crescimento do setor da aviação no México em 2017, nomeadamente em termos do número de aeronaves registadas, transportadoras aéreas e rotas e expressou a sua preocupação quanto à capacidade da DGAC México para realizar uma supervisão adequada. A DGAC México respondeu que considerava ter a capacidade necessária e sublinhou que uma grande transportadora (a *Mejicana de Aviacion*) tinha declarado falência, tendo novas transportadoras aéreas (por exemplo, a *Volaris* e a *Aerojet*) utilizado os mesmos modelos de aeronaves. Por conseguinte, o aumento das aeronaves registadas não tem um impacto significativo na capacidade de supervisão da DGAC México.
- (59) No que diz respeito à *Global Air (Aerolíneas Damojh, S.A. de C.V.)*, a DGAC México explicou que a *Global Air* tinha interposto recurso contra a suspensão do COA e contra o regime de inspeções especial da DGAC México. No final do processo judicial, a *Global Air (Aerolíneas Damojh, S.A. de C.V.)* solicitou uma anulação do registo das suas aeronaves e do seu COA. Em resultado deste pedido, as aeronaves da *Global Air (Aerolíneas Damojh, S.A. de C.V.)* não dispõem de nenhuma autorização para operar no México.
- (60) Na sequência desta reunião e a pedido da Comissão, a DGAC México apresentou igualmente informações sobre os acidentes e incidentes graves ocorridos nos últimos cinco anos, assim como sobre o número de suspensões, revogações e outras medidas de execução tomadas em 2017 e 2018. A DGAC México também enviou à Comissão os resultados e os CAP resultantes das inspeções adicionais efetuadas à *Global Air (Aerolíneas Damojh, S.A. de C.V.)* após o acidente ocorrido em Cuba e as constatações e os CAP de outras três transportadoras aéreas mexicanas.

- (61) Com base nas consultas realizadas e nas informações prestadas, a Comissão considera que, atualmente, a DGAC México está a efetuar a supervisão da segurança de forma suficientemente contínua (por exemplo, renovação dos certificados de dois em dois anos). O quadro jurídico do setor da aviação mexicano parece ser abrangente e conforme com as normas de segurança da aviação internacionais pertinentes. Os resultados das inspeções SAFA na plataforma de estacionamento efetuadas às transportadoras aéreas do México não suscitam, nesta fase, preocupações de segurança específicas.
- (62) Com base nas informações atualmente disponíveis, incluindo informações prestadas durante e após a reunião de consulta técnica de 16 de outubro de 2018, a Comissão considera que, nesta fase, a DGAC México tem a capacidade e a vontade necessárias para corrigir quaisquer deficiências de segurança.
- (63) De acordo com os critérios comuns estabelecidos no anexo do Regulamento (CE) n.º 2111/2005, a Comissão considera, por conseguinte, não existirem na atual fase fundamentos para alterar a lista da União das transportadoras aéreas que estão proibidas de operar no seu território, nela incluindo transportadoras do México.
- (64) Caso surjam informações de segurança pertinentes, que indiquem riscos iminentes, decorrentes do incumprimento das normas de segurança internacionais, a Comissão poderá ver-se obrigada a tomar novas medidas, em conformidade com o Regulamento (CE) n.º 2111/2005.

### Transportadoras aéreas da Moldávia

- (65) Por ofício de 27 de setembro de 2018, a Comissão informou a Autoridade da Aviação Civil da Moldávia («CAAM») acerca dos problemas de segurança relativos às transportadoras aéreas certificadas por aquela entidade. Simultaneamente, a Comissão notificou a CAAM da abertura de consultas nos termos do artigo 3.º, n.º 2, do Regulamento (CE) n.º 473/2006.
- (66) Em 12 de outubro de 2018, a CAAM apresentou à Comissão informações sobre as atividades de supervisão a respeito das transportadoras aéreas certificadas na Moldávia durante os últimos três anos, assim como uma descrição da supervisão exercida sobre a transportadora aérea *Air Moldova*.
- (67) Com base nas informações atualmente disponíveis, incluindo a avaliação da autorização de TCO da AESA, as inspeções na plataforma de estacionamento realizadas pelos Estados-Membros no âmbito do programa SAFA e as informações fornecidas pela CAAM, a Comissão considera que a CAAM deveria desenvolver mais as suas capacidades de inspeção das transportadoras aéreas relativamente às quais possui obrigações de certificação e de fiscalização.
- (68) Em 29 de outubro de 2018, a Comissão, a AESA, a CAAM e os representantes da *Air Moldova* realizaram uma reunião técnica. Durante essa reunião, a CAAM prestou informações sobre as suas atividades de fiscalização, incluindo os seus planos no que diz respeito ao recrutamento e à formação de pessoal técnico, bem como a sua abordagem estratégica para melhoramento da sua capacidade de fiscalização. A *Air Moldova* forneceu informações sobre a forma como estava a lidar com as preocupações que apontavam para uma suposta falta de cultura de segurança adequada na empresa levantadas em virtude das constatações SAFA.
- (69) Em virtude das deficiências de segurança identificadas, a Comissão convidou a CAAM e as transportadoras aéreas *Air Moldova* e *Aerotranscarga* para uma audição perante o Comité da Segurança Aérea em conformidade com o artigo 7.º do Regulamento (CE) n.º 2111/2005, audição essa que teve lugar em 13 de novembro de 2018. A CAAM apresentou a sua estrutura organizacional, incluindo pormenores sobre os trabalhadores, e prestou informações sobre o quadro jurídico da aviação civil da Moldávia e a sua evolução futura, incluindo a aplicação do «Acordo sobre o Espaço de Aviação Comum entre a União Europeia e os seus Estados-Membros e a República da Moldávia»<sup>(1)</sup>. De acordo com as informações fornecidas pela CAAM, em 2018 foram transpostos catorze atos legislativos da UE para a legislação nacional moldava e está prevista a transposição de mais dezassete para 2019.
- (70) Durante a audição, a CAAM comprometeu-se a manter a Comissão continuamente informada acerca das suas atividades de supervisão e das medidas tomadas para melhorar a segurança da aviação civil na Moldávia. A CAAM confirmou que acolheria favoravelmente e apoiaria uma visita de avaliação no local realizada pela União à Moldávia.
- (71) Durante a audição, a *Air Moldova* apresentou a estrutura e o funcionamento do seu sistema de gestão da qualidade e do seu sistema de gestão da segurança. Informou igualmente a Comissão e o Comité da Segurança Aérea sobre os processos que tinha criado para assegurar a segurança das suas operações, incluindo a identificação dos perigos, a monitorização dos dados de voo e a avaliação e mitigação dos riscos. A *Air Moldova* forneceu explicações sobre o seu inquérito relativo ao incidente grave que envolveu uma das suas aeronaves no processo de aterragem no aeroporto de Fiumicino em Roma, em 2017, assim como as medidas de segurança tomadas imediatamente após esse incidente.

(1) JO L 292 de 20.10.2012, p. 3.

- (72) Durante a audição, a *Aerotrascargo* prestou informações sobre o seu sistema de gestão da segurança, o processo de análise de dados de voo e indicadores de desempenho em termos de segurança. Muito particularmente, comunicou pormenores específicos no que se refere ao seu desempenho em matéria de segurança e à garantia de segurança.
- (73) A Comissão tenciona realizar, com a assistência da AESA e o apoio dos Estados-Membros, uma visita de avaliação no local à Moldávia para verificar se a certificação e a supervisão das transportadoras aéreas pela CAAM é realizada em conformidade com as normas de segurança internacionais pertinentes. Esta visita de avaliação no local centrar-se-á na CAAM e em transportadoras aéreas selecionadas da Moldávia.
- (74) Embora seja evidente que as várias deficiências assinaladas careçam de reparação, não são todavia de natureza a justificar a inclusão das transportadoras aéreas da Moldávia no anexo A do Regulamento (CE) n.º 474/2006.
- (75) Com base nas informações atualmente disponíveis, de acordo com os critérios comuns estabelecidos no anexo do Regulamento (CE) n.º 2111/2005, a Comissão considera, por conseguinte, não existirem na atual fase fundamentos para alterar a lista da União das transportadoras aéreas que estão proibidas de operar no seu território, nela incluindo transportadoras da Moldávia.
- (76) Os Estados-Membros devem verificar o cumprimento efetivo pela Moldávia das normas de segurança pertinentes, atribuindo prioridade às inspeções na plataforma de estacionamento das transportadoras aéreas certificadas naquele país, em conformidade com o Regulamento (UE) n.º 965/2012.
- (77) Caso surjam informações de segurança pertinentes, que indiquem riscos iminentes, decorrentes do incumprimento das normas de segurança internacionais, a Comissão poderá ver-se obrigada a tomar novas medidas, em conformidade com o Regulamento (CE) n.º 2111/2005.

#### **Transportadoras aéreas do Nepal**

- (78) Por ofício de 26 de agosto de 2018, a Autoridade da Aviação Civil do Nepal («CAAN») informou a Comissão dos progressos realizados sobre a implementação das normas de segurança internacionais. De acordo com as informações fornecidas, a CAAN realizou alguns progressos no que diz respeito à implementação das normas de segurança internacionais. Todavia, as informações prestadas não são suficientes para se chegar a uma conclusão sobre a verdadeira situação da segurança no Nepal.
- (79) Os dados disponíveis indicam que, desde o início de 2018, ocorreram pelo menos quatro acidentes de aviação civil no Nepal. O acidente mais recente teve lugar em 1 de setembro de 2018, no Aeroporto Internacional de Tribhuvan, em Kathmandu, Nepal, em que esteve envolvida uma aeronave operada pela *Yeti Airlines*. A Comissão convida a CAAN a trabalhar na aplicação das recomendações dos relatórios oficiais de investigação aos acidentes e a produzir análises das causas profundas, porfiando pela sua resolução.
- (80) No tocante ao pedido da CAAN de uma missão de avaliação no local, a Comissão considera, juntamente com o Comité da Segurança Aérea, que essa missão seria prematura, dado que o rácio de acidentes no Nepal continua a ser inaceitavelmente elevado. Consequentemente, o Nepal deve, em primeiro lugar, procurar reduzir o número de acidentes e fornecer provas ineludíveis a esse respeito por um período mínimo de dois anos.
- (81) De acordo com os critérios comuns estabelecidos no anexo do Regulamento (CE) n.º 2111/2005, a Comissão considera, por conseguinte, não haver atualmente, no que respeita às transportadoras aéreas do Nepal, fundamento para alterar a lista das transportadoras aéreas objeto de uma proibição de operação na União.

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

- (82) No período anterior, a Comissão, a AESA e as autoridades competentes dos Estados-Membros continuaram a acompanhar de perto o desempenho, do ponto de vista da segurança, das transportadoras aéreas certificadas na Rússia que operam na União, nomeadamente atribuindo prioridade às inspeções nas plataformas de estacionamento de determinadas transportadoras russas em conformidade com o Regulamento (UE) n.º 965/2012.
- (83) Em 5 de outubro de 2018, representantes da Comissão, da AESA e de um Estado-Membro reuniram-se com os representantes da Agência Federal Russa do Transporte Aéreo («FATA») para rever o desempenho em matéria de segurança das transportadoras aéreas certificadas na Rússia com base nos relatórios das inspeções na plataforma de estacionamento (entre 19 de setembro de 2017 e 18 de setembro de 2018) e para identificar os casos em que as atividades de supervisão da FATA devem ser reforçadas.

- (84) Durante a reunião, a Comissão analisou mais em pormenor os resultados das inspeções SAFA na plataforma de estacionamento a quatro transportadoras aéreas certificadas na Rússia. Embora não tenham sido identificadas preocupações de segurança, a FATA informou a Comissão de que, dado o número limitado de inspeções efetuadas a algumas transportadoras aéreas, seriam realizadas inspeções adicionais durante o trimestre seguinte a duas dessas transportadoras aéreas.
- (85) Com base nas informações atualmente disponíveis, incluindo informações prestadas pela FATA na reunião de 5 de outubro de 2018, a Comissão considera que, nesta fase, a FATA tem a capacidade e a vontade necessárias para corrigir as deficiências de segurança. Assim sendo, a Comissão concluiu não ser necessária uma audição perante o Comité da Segurança Aérea das autoridades da aviação russas ou de quaisquer transportadoras aéreas certificadas na Rússia.
- (86) De acordo com os critérios comuns estabelecidos no anexo do Regulamento (CE) n.º 2111/2005, a Comissão considera, por conseguinte, não existirem na atual fase fundamentos para alterar a lista da União das transportadoras aéreas que estão proibidas de operar no seu território, nela incluindo transportadoras da Rússia.
- (87) Os Estados-Membros devem continuar a verificar o cumprimento efetivo das normas de segurança internacionais pelas transportadoras aéreas russas, atribuindo-lhes prioridade nas inspeções na plataforma de estacionamento, em conformidade com o Regulamento (UE) n.º 965/2012.
- (88) Se essas inspeções revelarem um risco de segurança iminente devido ao incumprimento das normas de segurança internacionais pertinentes, a Comissão poderia ver-se obrigada a impor uma proibição de operação contra determinadas transportadoras aéreas da Rússia, incluindo-as no anexo A ou no anexo B do Regulamento (CE) n.º 474/2006.

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

- (89) Por ofício de 17 de setembro de 2018, a Comissão solicitou à Autoridade da Aviação Civil da Tailândia («CAAT») um relatório intercalar sobre as atividades de certificação e supervisão da CAAT.
- (90) Em 24 de outubro de 2018, a CAAT apresentou um relatório intercalar sobre o estado da aviação civil na Tailândia, sobre a organização da CAAT, o seu sistema de supervisão e as medidas de execução tomadas.
- (91) Esse relatório intercalar apresentava informações pormenorizadas sobre a aplicação feita pela CAAT de um plano de sustentabilidade, que incluía uma análise da organização, a identificação das melhorias necessárias, as revisões legislativas e regulamentares previstas, assim como as necessidades orçamentais e em matéria de sustentabilidade económica.
- (92) A CAAT está ainda em processo de recertificação dos titulares de COA. Em setembro de 2018, tinham sido recertificadas 22 transportadoras aéreas, estando duas transportadoras aéreas na fase de demonstração e de inspeção e duas outras na fase de avaliação documental. Todas as transportadoras aéreas autorizadas a efetuar operações internacionais foram recertificadas.
- (93) De acordo com os critérios comuns estabelecidos no anexo do Regulamento (CE) n.º 2111/2005, a Comissão considera, por conseguinte, não haver atualmente, no que respeita às transportadoras aéreas da Tailândia, fundamento para alterar a lista das transportadoras aéreas objeto de uma proibição de operação na União.
- (94) Os Estados-Membros devem verificar o cumprimento efetivo pela Tailândia das normas de segurança internacionais pertinentes, atribuindo prioridade às inspeções na plataforma de estacionamento das transportadoras aéreas certificadas naquele país, em conformidade com o Regulamento (UE) n.º 965/2012.
- (95) Caso surjam informações de segurança pertinentes, que indiquem riscos iminentes, decorrentes do incumprimento das normas de segurança internacionais, a Comissão poderá ver-se obrigada a tomar novas medidas, em conformidade com o Regulamento (CE) n.º 2111/2005.

#### **Transportadoras aéreas da Venezuela**

- (96) Em 6 de março de 2017, a transportadora aérea *Avior Airlines*, certificada na Venezuela, apresentou à AESA um pedido de autorização de TCO. A AESA avaliou o pedido e, em 4 de outubro de 2017, rejeitou a emissão de uma autorização de TCO à *Avior Airlines* por motivos de segurança, dado que a transportadora aérea não cumpria os requisitos aplicáveis do Regulamento (UE) n.º 452/2014 da Comissão.

- (97) Em 14 de novembro de 2017, o *Instituto Nacional de Aeronáutica Civil* da Venezuela («INAC») e a *Avior Airlines* foram ouvidos pela Comissão e pelo Comité da Segurança Aérea, em conformidade com o Regulamento (CE) n.º 2111/2005. Na sequência dessa audição, em novembro de 2017, a Comissão alterou a lista das transportadoras aéreas que são objeto de uma proibição de operação na União, tendo a transportadora aérea *Avior Airlines* sido incluída no anexo A do Regulamento (CE) n.º 474/2006 <sup>(1)</sup>.
- (98) A Comissão prosseguiu as consultas com o INAC em conformidade com o INAC em conformidade com o artigo 3.º, n.º 2, do Regulamento (CE) n.º 473/2006. Em 29 de agosto de 2018, a Comissão, a AESA e o INAC realizaram uma reunião técnica, durante a qual a Comissão explicou as suas preocupações quanto à capacidade do INAC para cumprir as suas obrigações internacionais em matéria de supervisão da segurança das suas transportadoras aéreas.
- (99) Durante essa reunião técnica, o INAC apresentou uma panorâmica geral do seu processo de supervisão da aviação, do programa de segurança do Estado e alguns exemplos das medidas de execução tomadas, juntamente com informações relacionadas com a aviação na Venezuela. Em seguimento desta reunião, o INAC forneceu documentação técnica suplementar, tendo igualmente explicado que, após a reunião do Comité da Segurança Aérea realizada em novembro de 2017, contactara as transportadoras aéreas objeto de constatações no âmbito das inspeções na plataforma de estacionamento do programa SAFA com um pedido de resposta a essas constatações. De acordo com as informações fornecidas pelos Estados-Membros inspetores, algumas transportadoras aéreas venezuelanas começaram, de facto, a responder às constatações, embora, por vezes, de forma incoerente. Por exemplo, foram propostas diferentes medidas corretivas para as mesmas constatações ou para constatações semelhantes, e algumas pareciam abordar apenas parcialmente as constatações feitas.
- (100) A AESA, os Estados-Membros e a Comissão examinaram a documentação, as avaliações de TCO feitas pela AESA e as constatações no âmbito do programa SAFA, assim como as respetivas respostas. A esse respeito, embora alguns elementos de um sistema de supervisão tenham sido implementados e pareçam adequados em termos de estrutura, número de pessoal supervisor, procedimentos documentados e planeamento das inspeções, a análise das informações disponíveis revelou algumas possíveis incoerências. De facto, alguns relatórios de inspeção descrevem constatações graves que normalmente não deveriam ter surgido se as transportadoras aéreas fossem objeto de uma supervisão contínua adequada por parte do INAC. As medidas tomadas pelas transportadoras aéreas em resposta às constatações levantadas nos relatórios de inspeção do INAC parecem revelar a falta de uma análise adequada das causas profundas e de CAP inapropriados que poderiam impedir a repetição dos mesmos incumprimentos ou de outros idênticos. Este problema evidente não parece ser identificado nem resolvido em nenhuma medida na sequência das inspeções do próprio INAC.
- (101) Por conseguinte, a Comissão convidou o INAC, em conformidade com o artigo 7.º do Regulamento (CE) n.º 2111/2005, para uma audição perante o Comité da Segurança Aérea. Durante a audição de 14 de novembro de 2018, o INAC facultou à Comissão e ao Comité da Segurança Aérea uma perspetiva do quadro jurídico da aviação venezuelana, dados estatísticos sobre a estrutura, pessoal do INAC e o setor da aviação, assim como informações mais pormenorizadas sobre as atividades de supervisão em 2017 e 2018, sobre as inspeções realizadas e planeadas, as medidas de execução, o estado de aplicação do programa de segurança do Estado e sobre a abordagem de supervisão baseada nos riscos, juntamente com outras informações técnicas relevantes. O INAC reiterou o seu empenho em cumprir as suas obrigações internacionais em matéria de segurança da aviação e a sua disponibilidade para estabelecer um quadro de cooperação com a AESA.
- (102) Durante a audição, os Estados-Membros fizeram perguntas na tentativa de compreender se o sistema de supervisão era de facto implementado na Venezuela. Nem todas as respostas dadas pelo INAC apresentavam o nível de pormenor exigido.
- (103) A Comissão observa que a aplicação efetiva do Programa Universal de Auditoria da Supervisão da Segurança (PUASS) da OACI na Venezuela é de 93,51 %. Em 2009, teve lugar uma auditoria ACC-PUASS da OACI e a última Missão Coordenada de Validação da OACI data de 2013.
- (104) A Comissão observa igualmente que oito transportadoras aéreas da Venezuela requereram formalmente à AESA autorizações de TCO. Até à data, nenhuma transportadora aérea venezuelana recebeu uma autorização de TCO. A AESA recusou o pedido da *Avior Airlines* por razões de segurança, e os outros sete pedidos foram, ou recusados por motivos administrativos pela AESA, ou retirados pelas próprias transportadoras aéreas.
- (105) A Comissão reconhece o facto de a Venezuela estar empenhada em cooperar com a Comissão e em fornecer atualizações contínuas sobre o estado das suas obrigações de vigilância. A Comissão regista igualmente a disponibilidade do INAC para se reunir com a Comissão, a AESA e os Estados-Membros sempre que necessário.

<sup>(1)</sup> Regulamento de Execução (UE) 2017/2215 da Comissão, de 30 de novembro de 2017, que altera o Regulamento (CE) n.º 474/2006 no que respeita à lista das transportadoras aéreas que são objeto de uma proibição de operação na União (JO L 318 de 2.12.2017, p. 1), considerando 70 a 81 relativos à Venezuela.

- (106) Embora seja evidente que as várias deficiências assinaladas careçam de reparação, não são todavia de natureza a justificar a inclusão das transportadoras aéreas da Venezuela no anexo A ou no anexo B do Regulamento (CE) n.º 474/2006.
- (107) Com base nas informações atualmente disponíveis, de acordo com os critérios comuns estabelecidos no anexo do Regulamento (CE) n.º 2111/2005, a Comissão considera, por conseguinte, não existirem na atual fase fundamentos para alterar a lista da União das transportadoras aéreas que estão proibidas de operar no seu território, nela incluindo transportadoras da Venezuela.
- (108) Os Estados-Membros devem verificar o cumprimento efetivo pela Venezuela das normas de segurança internacionais pertinentes, atribuindo prioridade às inspeções na plataforma de estacionamento das transportadoras aéreas certificadas naquele país, em conformidade com o Regulamento (UE) n.º 965/2012.
- (109) Caso surjam informações de segurança pertinentes, que indiquem riscos iminentes, decorrentes do incumprimento das normas de segurança da aviação internacionais, a Comissão poderá ver-se obrigada a tomar novas medidas, em conformidade com o Regulamento (CE) n.º 2111/2005.

### **Transportadoras aéreas da Zâmbia**

- (110) Em junho de 2016, a Comissão decidiu retirar todas as transportadoras aéreas sob a autoridade da Zâmbia do anexo A do Regulamento (CE) n.º 474/2006 <sup>(1)</sup>.
- (111) Por ofício de 3 de maio de 2018, a Comissão solicitou à autoridade da aviação civil da Zâmbia («ZCAA») que fornecesse documentação que elucidasse a estrutura da autoridade, o seu sistema de supervisão, as suas atividades, incluindo a lista de titulares de COA e de aeronaves registadas, bem como as medidas de execução tomadas.
- (112) Em 1 de junho de 2018, a ZCAA apresentou as informações solicitadas, incluindo dados acerca da estrutura organizacional e do pessoal, acerca dos titulares de COA, juntamente com as especificações operacionais, as aeronaves registadas na Zâmbia, assim como os resultados das atividades de supervisão da segurança, as medidas de execução e a lista de incidentes e acidentes desde 2016. Além disso, a ZCAA forneceu informações sobre os progressos realizados na sequência das recomendações formuladas no relatório final da Missão Coordenada de Validação da OACI, que teve lugar em março de 2016.
- (113) A Comissão incentiva a ZCAA a informar regularmente acerca dos melhoramentos contínuos na implementação das normas de segurança internacionais.
- (114) De acordo com os critérios comuns estabelecidos no anexo do Regulamento (CE) n.º 2111/2005, a Comissão considera não haver atualmente, no que respeita às transportadoras aéreas da Zâmbia, fundamento para alterar a lista das transportadoras aéreas objeto de uma proibição de operação na União.
- (115) As medidas previstas no presente regulamento estão em conformidade com o parecer do Comité da Segurança Aérea.
- (116) O Regulamento (CE) n.º 474/2006 deve, por conseguinte, ser alterado em conformidade,

ADOTOU O PRESENTE REGULAMENTO:

#### *Artigo 1.º*

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

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

#### *Artigo 2.º*

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

<sup>(1)</sup> Regulamento de Execução (UE) 2016/963 da Comissão, de 16 de junho de 2016, que altera o Regulamento (CE) n.º 474/2006 no que respeita à lista das transportadoras aéreas que são objeto de uma proibição de operação na União (JO L 160 de 17.6.2016, p.50), considerando 108 a 121 relativos à Zâmbia.

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

Feito em Bruxelas, em 28 de novembro de 2018.

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

---

## ANEXO I

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

## «ANEXO A

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

Nome da entidade jurídica da transportadora aérea, conforme consta do COA (e sua designação comercial, caso seja diferente)	Número do certificado de operador aéreo ("COA") ou número da licença de exploração	Código da companhia aérea da OACI com três letras	Estado do operador
AVIOR AIRLINES	ROI-RNR-011	ROI	Venezuela
BLUE WING AIRLINES	SRBWA-01/2002	BWI	Suriname
IRAN ASEMAN AIRLINES	FS-102	IRC	República Islâmica do Irão
IRAQI AIRWAYS	001	IAW	Iraque
MED-VIEW AIRLINE	MVA/AOC/10-12/05	MEV	Nigéria
AIR ZIMBABWE (PVT) LTD	177/04	AZW	Zimbabué
<b>Todas as transportadoras aéreas certificadas pelas autoridades do Afeganistão responsáveis pela supervisão regulamentar, incluindo:</b>			<b>República Islâmica do Afeganistão</b>
ARIANA AFGHAN AIRLINES	COA 009	AFG	República Islâmica do Afeganistão
KAM AIR	COA 001	KMF	República Islâmica do Afeganistão
<b>Todas as transportadoras aéreas certificadas pelas autoridades de Angola responsáveis pela supervisão regulamentar, à exceção da TAAG Angola Airlines, que consta do anexo B, incluindo:</b>			<b>República de Angola</b>
AEROJET	AO-008/11-07/17 TEJ	TEJ	República de Angola
GUICANGO	AO-009/11-06/17 YYY	Desconhecido	República de Angola
AIR JET	AO-006/11-08/18 MBC	MBC	República de Angola
BESTFLYA AIRCRAFT MANAGEMENT	AO-015/15-06/17YYY	Desconhecido	República de Angola
HELIANG	AO 007/11-08/18 YYY	Unknown	República de Angola
HELI-MALONGO	AO-005/11-09/18YYY	Desconhecido	República de Angola
SJL	AO-014/13-08/18YYY	Desconhecido	República de Angola
SONAIR	AO-002/11-08/17 SOR	SOR	República de Angola

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

Nome da entidade jurídica da transportadora aérea, conforme consta do COA (e sua designação comercial, caso seja diferente)	Número do certificado de operador aéreo ("COA") ou número da licença de exploração	Código da companhia aérea da OACI com três letras	Estado do operador
<b>Todas as transportadoras aéreas certificadas pelas autoridades da República do Congo responsáveis pela supervisão regulamentar, incluindo:</b>			<b>República do Congo</b>
AERO SERVICE	RAC06-002	RSR	República do Congo
CANADIAN AIRWAYS CONGO	RAC06-012	Desconhecido	República do Congo
EMERAUDE	RAC06-008	Desconhecido	República do Congo
EQUAFLIGHT SERVICES	RAC 06-003	EKA	República do Congo
EQUAJET	RAC06-007	EKJ	República do Congo
EQUATORIAL CONGO AIRLINES S.A.	RAC 06-014	Desconhecido	República do Congo
MISTRAL AVIATION	RAC06-011	Desconhecido	República do Congo
TRANS AIR CONGO	RAC 06-001	TSG	República do Congo
<b>Todas as transportadoras aéreas certificadas pelas autoridades da República Democrática do Congo (RDC) responsáveis pela supervisão regulamentar, incluindo:</b>			<b>República Democrática do Congo (RDC)</b>
AIR FAST CONGO	409/CAB/MIN/TVC/0112/2011	Desconhecido	República Democrática do Congo (RDC)
AIR KASAI	409/CAB/MIN/TVC/0053/2012	Desconhecido	República Democrática do Congo (RDC)
AIR KATANGA	409/CAB/MIN/TVC/0056/2012	Desconhecido	República Democrática do Congo (RDC)
AIR TROPIQUES	409/CAB/MIN/TVC/00625/2011	Desconhecido	República Democrática do Congo (RDC)
BLUE AIRLINES	106/CAB/MIN/TVC/2012	BUL	República Democrática do Congo (RDC)
BLUE SKY	409/CAB/MIN/TVC/0028/2012	Desconhecido	República Democrática do Congo (RDC)
BUSY BEE CONGO	409/CAB/MIN/TVC/0064/2010	Desconhecido	República Democrática do Congo (RDC)
COMPAGNIE AFRICAINE D'AVIATION (CAA)	409/CAB/MIN/TVC/0050/2012	Desconhecido	República Democrática do Congo (RDC)
CONGO AIRWAYS	019/CAB/MIN/TVC/2015	Desconhecido	República Democrática do Congo (RDC)
DAKOTA SPRL	409/CAB/MIN/TVC/071/2011	Desconhecido	República Democrática do Congo (RDC)
DOREN AIR CONGO	102/CAB/MIN/TVC/2012	Desconhecido	República Democrática do Congo (RDC)

Nome da entidade jurídica da transportadora aérea, conforme consta do COA (e sua designação comercial, caso seja diferente)	Número do certificado de operador aéreo ("COA") ou número da licença de exploração	Código da companhia aérea da OACI com três letras	Estado do operador
GOMAIR	409/CAB/MIN/TVC/011/2010	Desconhecido	República Democrática do Congo (RDC)
KIN AVIA	409/CAB/MIN/TVC/0059/2010	Desconhecido	República Democrática do Congo (RDC)
KORONGO AIRLINES	409/CAB/MIN/TVC/001/2011	KGO	República Democrática do Congo (RDC)
MALU AVIATION	098/CAB/MIN/TVC/2012	Desconhecido	República Democrática do Congo (RDC)
MANGO AIRLINES	409/CAB/MIN/TVC/009/2011	Desconhecido	República Democrática do Congo (RDC)
SERVE AIR	004/CAB/MIN/TVC/2015	Desconhecido	República Democrática do Congo (RDC)
SERVICES AIR	103/CAB/MIN/TVC/2012	Desconhecido	República Democrática do Congo (RDC)
SWALA AVIATION	409/CAB/MIN/TVC/0084/2010	Desconhecido	República Democrática do Congo (RDC)
TRANSAIR CARGO SERVICES	409/CAB/MIN/TVC/073/2011	Desconhecido	República Democrática do Congo (RDC)
WILL AIRLIFT	409/CAB/MIN/TVC/0247/2011	Desconhecido	República Democrática do Congo (RDC)
<b>Todas as transportadoras aéreas certificadas pelas autoridades de Jibuti responsáveis pela supervisão regulamentar, incluindo:</b>			<b>Jibuti</b>
DAALLO AIRLINES	Desconhecido	DAO	Jibuti
<b>Todas as transportadoras aéreas certificadas pelas autoridades da Guiné Equatorial responsáveis pela supervisão regulamentar, incluindo:</b>			<b>Guiné Equatorial</b>
CEIBA INTERCONTINENTAL	2011/0001/MTTCT/DGAC/SOPS	CEL	Guiné Equatorial
CRONOS AIRLINES	2011/0004/MTTCT/DGAC/SOPS	Desconhecido	Guiné Equatorial
<b>Todas as transportadoras aéreas certificadas pelas autoridades da Eritreia responsáveis pela supervisão regulamentar, incluindo:</b>			<b>Eritreia</b>
ERITREAN AIRLINES	COA N.º 004	ERT	Eritreia
NASAIR ERITREA	COA N.º 005	NAS	Eritreia
<b>Todas as transportadoras aéreas certificadas pelas autoridades da República do Gabão responsáveis pela supervisão regulamentar, à exceção da Afrijet e da SN2AG, que constam do anexo B, incluindo:</b>			<b>República do Gabão</b>
AFRIC AVIATION	010/MTAC/ANAC-G/DSA	EKG	República do Gabão

Nome da entidade jurídica da transportadora aérea, conforme consta do COA (e sua designação comercial, caso seja diferente)	Número do certificado de operador aéreo ("COA") ou número da licença de exploração	Código da companhia aérea da OACI com três letras	Estado do operador
ALLEGIANCE AIR TOURIST	007/MTAC/ANAC-G/DSA	LGE	República do Gabão
NATIONALE REGIONALE TRANSPORT (N.R.T)	008/MTAC/ANAC-G/DSA	NRG	República do Gabão
SKY GABON	009/MTAC/ANAC-G/DSA	SKG	República do Gabão
SOLENTA AVIATION GABON	006/MTAC/ANAC-G/DSA	SVG	República do Gabão
TROPICAL AIR-GABON	011/MTAC/ANAC-G/DSA	Desconhecido	República do Gabão
<b>Todas as transportadoras aéreas certificadas pelas autoridades da República do Quirguistão responsáveis pela supervisão regulamentar, incluindo:</b>			<b>República do Quirguistão</b>
AIR BISHKEK (ex-EASTOK AVIA)	15	EAA	República do Quirguistão
AIR MANAS	17	MBB	República do Quirguistão
AVIA TRAFFIC COMPANY	23	AVJ	República do Quirguistão
CENTRAL ASIAN AVIATION SERVICES (CAAS)	13	CBK	República do Quirguistão
HELI SKY	47	HAC	República do Quirguistão
AIR KYRGYZSTAN	03	LYN	República do Quirguistão
MANAS AIRWAYS	42	BAM	República do Quirguistão
S GROUP INTERNATIONAL (ex-S GROUP AVIATION)	45	IND	República do Quirguistão
SKY BISHKEK	43	BIS	República do Quirguistão
SKY KG AIRLINES	41	KGK	República do Quirguistão
SKY WAY AIR	39	SAB	República do Quirguistão
TEZ JET	46	TEZ	República do Quirguistão
VALOR AIR	07	VAC	República do Quirguistão
<b>Todas as transportadoras aéreas certificadas pelas autoridades da Libéria responsáveis pela supervisão regulamentar.</b>			<b>Libéria</b>
<b>Todas as transportadoras aéreas certificadas pelas autoridades da Líbia responsáveis pela supervisão regulamentar, incluindo:</b>			<b>Líbia</b>
AFRIQYAH AIRWAYS	007/01	AAW	Líbia
AIR LIBYA	004/01	TLR	Líbia
BURAQ AIR	002/01	BRQ	Líbia

Nome da entidade jurídica da transportadora aérea, conforme consta do COA (e sua designação comercial, caso seja diferente)	Número do certificado de operador aéreo ("COA") ou número da licença de exploração	Código da companhia aérea da OACI com três letras	Estado do operador
GHADAMES AIR TRANSPORT	012/05	GHT	Líbia
GLOBAL AVIATION AND SERVICES	008/05	GAK	Líbia
LIBYAN AIRLINES	001/01	LAA	Líbia
PETRO AIR	025/08	PEO	Líbia
<b>Todas as transportadoras aéreas certificadas pelas autoridades do Nepal responsáveis pela supervisão regulamentar, incluindo:</b>			<b>República do Nepal</b>
AIR DYNASTY HELI. S.	035/2001	Desconhecido	República do Nepal
AIR KASTHAMANDAP	051/2009	Desconhecido	República do Nepal
BUDDHA AIR	014/1996	BHA	República do Nepal
FISHTAIL AIR	017/2001	Desconhecido	República do Nepal
GOMA AIR	064/2010	Desconhecido	República do Nepal
HIMALAYA AIRLINES	084/2015	HIM	República do Nepal
MAKALU AIR	057A/2009	Desconhecido	República do Nepal
MANANG AIR PVT LTD	082/2014	Desconhecido	República do Nepal
MOUNTAIN HELICOPTERS	055/2009	Desconhecido	República do Nepal
MUKTINATH AIRLINES	081/2013	Desconhecido	República do Nepal
NEPAL AIRLINES CORPORATION	003/2000	RNA	República do Nepal
SAURYA AIRLINES	083/2014	Desconhecido	República do Nepal
SHREE AIRLINES	030/2002	SHA	República do Nepal
SIMRIK AIR	034/2000	Desconhecido	República do Nepal
SIMRIK AIRLINES	052/2009	RMK	República do Nepal
SITA AIR	033/2000	Desconhecido	República do Nepal
TARA AIR	053/2009	Desconhecido	República do Nepal
YETI AIRLINES DOMESTIC	037/2004	NYT	República do Nepal
<b>Todas as transportadoras aéreas certificadas pelas autoridades de São Tomé e Príncipe responsáveis pela supervisão regulamentar, incluindo:</b>			<b>São Tomé e Príncipe</b>
AFRICA'S CONNECTION	10/AOC/2008	ACH	São Tomé e Príncipe
STP AIRWAYS	03/AOC/2006	STP	São Tomé e Príncipe

Nome da entidade jurídica da transportadora aérea, conforme consta do COA (e sua designação comercial, caso seja diferente)	Número do certificado de operador aéreo ("COA") ou número da licença de exploração	Código da companhia aérea da OACI com três letras	Estado do operador
<b>Todas as transportadoras aéreas certificadas pelas autoridades da Serra Leoa responsáveis pela supervisão regulamentar, incluindo:</b>			<b>Serra Leoa</b>
AIR RUM, LTD	Desconhecido	RUM	Serra Leoa
DESTINY AIR SERVICES, LTD	Desconhecido	DTY	Serra Leoa
HEAVYLIFT CARGO	Desconhecido	Desconhecido	Serra Leoa
ORANGE AIR SIERRA LEONE LTD	Desconhecido	ORJ	Serra Leoa
PARAMOUNT AIRLINES, LTD	Desconhecido	PRR	Serra Leoa
SEVEN FOUR EIGHT AIR SERVICES LTD	Desconhecido	SVT	Serra Leoa
TEEBAH AIRWAYS	Desconhecido	Desconhecido	Serra Leoa
<b>Todas as transportadoras aéreas certificadas pelas autoridades do Sudão responsáveis pela supervisão regulamentar, incluindo:</b>			<b>República do Sudão</b>
ALFA AIRLINES SD	54	AAJ	República do Sudão
BADR AIRLINES	35	BDR	República do Sudão
BLUE BIRD AVIATION	11	BLB	República do Sudão
ELDINDER AVIATION	8	DND	República do Sudão
GREEN FLAG AVIATION	17	Desconhecido	República do Sudão
HELEJETIC AIR	57	HJT	República do Sudão
KATA AIR TRANSPORT	9	KTV	República do Sudão
KUSH AVIATION CO.	60	KUH	República do Sudão
NOVA AIRWAYS	46	NOV	República do Sudão
SUDAN AIRWAYS CO.	1	SUD	República do Sudão
SUN AIR	51	SNR	República do Sudão
TARCO AIR	56	TRQ	República do Sudão»

## ANEXO II

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

## «ANEXO B

LISTA DAS TRANSPORTADORAS AÉREAS SUJEITAS A RESTRIÇÕES OPERACIONAIS NA UNIÃO <sup>(1)</sup>

Nome da entidade jurídica da transportadora aérea, conforme consta do COA (e sua designação comercial, caso seja diferente)	Número do certificado de operador aéreo ("COA")	Código da companhia aérea da OACI com três letras	Estado do operador	Tipo de aeronave objeto de restrições	Matrícula(s) e, quando disponível(is), número(s) de série de construção das aeronaves objeto de restrições	Estado de registo
TAAG ANGOLA AIRLINES	001	DTA	República de Angola	Toda a frota, à exceção de: aeronaves Boeing B737-700, Boeing B777-200, Boeing B777-300 e Boeing B777-300ER.	Toda a frota, à exceção de: aeronaves da frota de Boeing B737-700, conforme referido no COA; aeronaves da frota de Boeing B777-200, conforme referido no COA; aeronaves da frota de Boeing B777-300, conforme referido no COA, e aeronaves da frota de Boeing B777-300ER, conforme referido no COA.	República de Angola
AIR SERVICE COMORES	06-819/ TA-15/ DGACM	KMD	Comores	Toda a frota, à exceção de: LET 410 UVP.	Toda a frota, à exceção de: D6-CAM (851336).	Comores
AFRIJET BUSINESS SERVICE <sup>(1)</sup>	002/MTAC/ ANAC-G/ DSA	ABS	República do Gabão	Toda a frota, à exceção de: 2 aeronaves Falcon 50, 2 aeronaves Falcon 900.	Toda a frota, à exceção de: TR-LGV; TR-LGY; TR-AFJ; TR-AFR.	República do Gabão
NOUVELLE AIR AFFAIRES GABON (SN2AG)	003/MTAC/ ANAC-G/ DSA	NVS	República do Gabão	Toda a frota, à exceção de: 1 aeronave Challenger CL-601, 1 aeronave HS-125-800.	Toda a frota, à exceção de: TR-AAG, ZS-AFG.	República do Gabão; República da África do Sul
IRAN AIR	FS100	IRA	República Islâmica do Irão	Todas as aeronaves Fokker F100 e Boeing B747	Aeronaves Fokker F100, conforme referido no COA; aeronaves Boeing B747, conforme referido no COA	República Islâmica do Irão
AIR KORYO	GAC-AOC/ KOR-01	KOR	República Popular Democrática da Coreia	Toda a frota, à exceção de: 2 aeronaves TU-204.	Toda a frota, à exceção de: P-632 e P-633.	República Popular Democrática da Coreia

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

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

# DECISÕES

## DECISÃO (UE) 2018/1867 DO CONSELHO

de 26 novembro de 2018

relativa à posição a adotar, em nome da União Europeia, no âmbito do Comité Misto do EEE no que respeita à alteração do anexo IX (Serviços financeiros) do Acordo EEE (Omnibus II)

(Texto relevante para efeitos do EEE)

O CONSELHO DA UNIÃO EUROPEIA,

Tendo em conta o Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia, nomeadamente os artigos 50.º, 53.º, 62.º e 114.º, em conjugação com o artigo 218.º, n.º 9,

Tendo em conta o Regulamento (CE) n.º 2894/94 do Conselho, de 28 de novembro de 1994, relativo a certas regras de aplicação do Acordo sobre o Espaço Económico Europeu <sup>(1)</sup>, nomeadamente o artigo 1.º, n.º 3,

Tendo em conta a proposta da Comissão Europeia,

Considerando o seguinte:

- (1) O Acordo sobre o Espaço Económico Europeu <sup>(2)</sup> («Acordo EEE») entrou em vigor em 1 de janeiro de 1994.
- (2) Em conformidade com o artigo 98.º do Acordo EEE, o Comité Misto do EEE pode decidir alterar, nomeadamente, o anexo IX desse Acordo, que contém disposições em matéria de serviços financeiros.
- (3) A Diretiva 2014/51/UE do Parlamento Europeu e do Conselho <sup>(3)</sup> deve ser incorporada no Acordo EEE.
- (4) Por conseguinte, o anexo IX do Acordo EEE deverá ser alterado em conformidade.
- (5) Por conseguinte, a posição da União no âmbito do Comité Misto do EEE deverá basear-se no projeto de decisão que acompanha a presente decisão,

ADOTOU A PRESENTE DECISÃO:

### Artigo 1.º

A posição a adotar, em nome da União, no Comité Misto do EEE sobre a alteração proposta ao anexo IX (Serviços financeiros) do Acordo EEE baseia-se no projeto de decisão do Comité Misto do EEE que acompanha a presente decisão.

### Artigo 2.º

A presente decisão entra em vigor no dia da sua adoção.

Feito em Bruxelas, em 26 de novembro de 2018.

*Pelo Conselho*

*A Presidente*

J. BOGNER-STRAUSS

<sup>(1)</sup> JO L 305 de 30.11.1994, p. 6.

<sup>(2)</sup> JO L 1 de 3.1.1994, p. 3.

<sup>(3)</sup> Diretiva 2014/51/UE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 16 de abril de 2014, que altera as Diretivas 2003/71/CE e 2009/138/CE e os Regulamentos (CE) n.º 1060/2009, (UE) n.º 1094/2010 e (UE) n.º 1095/2010 no que respeita às competências da Autoridade Europeia de Supervisão (Autoridade Europeia dos Seguros e Pensões Complementares de Reforma) e da Autoridade Europeia de Supervisão (Autoridade Europeia dos Valores Mobiliários e dos Mercados) (JO L 153 de 22.5.2014, p. 1).

## PROJETO

**DECISÃO DO COMITÉ MISTO DO EEE N.º .../2018**  
**de ...**  
**que altera o anexo IX (Serviços financeiros) do Acordo EEE**

O COMITÉ MISTO DO EEE,

Tendo em conta o Acordo sobre o Espaço Económico Europeu («Acordo EEE»), nomeadamente o artigo 98.º,

Considerando o seguinte:

- (1) A Diretiva 2014/51/UE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 16 de abril de 2014, que altera as Diretivas 2003/71/CE e 2009/138/CE e os Regulamentos (CE) n.º 1060/2009, (UE) n.º 1094/2010 e (UE) n.º 1095/2010 no que respeita às competências da Autoridade Europeia de Supervisão (Autoridade Europeia dos Seguros e Pensões Complementares de Reforma) e da Autoridade Europeia de Supervisão (Autoridade Europeia dos Valores Mobiliários e dos Mercados) <sup>(1)</sup> deve ser incorporada no Acordo EEE.
- (2) Por conseguinte, o anexo IX do Acordo EEE deverá ser alterado em conformidade,

ADOTOU A PRESENTE DECISÃO:

*Artigo 1.º*

O anexo IX do Acordo EEE é alterado do seguinte modo:

1. O ponto 1 (Diretiva 2009/138/CE do Parlamento Europeu e do Conselho) é alterado do seguinte modo:

i) É aditado o seguinte travessão:

«– **32014 L 0051**: Diretiva 2014/51/UE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 16 de abril de 2014 (JO L 153 de 22.5.2014, p. 1).»;

ii) São aditadas as seguintes adaptações:

- «k) As referências feitas na diretiva às competências da EIOPA previstas nos artigos 18.º e 19.º do Regulamento (UE) n.º 1094/2010 do Parlamento Europeu e do Conselho, devem ser entendidas como uma referência, nos casos previstos e em conformidade com o ponto 3lh do presente anexo, às competências do Órgão de Fiscalização da EFTA no que respeita aos Estados da EFTA.
- l) Nos artigos 52.º, n.º 3, e 77.º-F, n.º 1, a seguir à expressão “o Conselho” é inserida a expressão, “o Órgão de Fiscalização da EFTA, o Comité Permanente dos Estados da EFTA”.
- m) No artigo 65.º-A, a seguir ao termo “EIOPA” é aditada a expressão “ou o Órgão de Fiscalização da EFTA, consoante o caso”.
- n) No artigo 70.º, as referências aos “bancos centrais do Sistema Europeu de Bancos Centrais (SEBC)” e aos “bancos centrais do SEBC” devem entender-se como incluindo, para além da sua aceção na diretiva, os bancos centrais nacionais dos Estados da EFTA.
- o) No artigo 138.º, n.º 4, no que respeita aos Estados da EFTA, a expressão “EIOPA” deve entender-se como “Órgão de Fiscalização da EFTA” e a expressão “tal como declarado pela EIOPA” deve entender-se como “tal como declarado pelo Órgão de Fiscalização da EFTA com base em projetos elaborados pela EIOPA”.
- p) As informações com origem nos Estados da EFTA não devem ser intercambiadas pela EIOPA no quadro de acordos de cooperação celebrados com países terceiros ou com as suas autoridades nos termos do artigo 172.º, n.º 4, alínea e), ou do artigo 260.º, n.º 5, alínea e), sem o acordo exposto das autoridades competentes que as tenham comunicado e, se for caso disso, exclusivamente para os efeitos para os quais essas autoridades deram o seu acordo.
- q) No artigo 308.º-B, n.º 15, no que respeita aos Estados da EFTA, a data “23 de maio de 2014” é substituída por “data de entrada em vigor da Decisão do Comité Misto do EEE n.º .../..., de ... [a presente decisão]”.

<sup>(1)</sup> JO L 153 de 22.5.2014, p. 1.

2. Aos pontos 29b (Diretiva 2003/71/CE do Parlamento Europeu e do Conselho), 31eb (Regulamento (CE) n.º 1060/2009 do Parlamento Europeu e do Conselho) e 31i (Regulamento (UE) n.º 1095/2010 do Parlamento Europeu e do Conselho) é aditado o seguinte travessão:

«— **32014 L 0051**: Diretiva 2014/51/UE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 16 de abril de 2014 (JO L 153 de 22.5.2014, p. 1).»

3. Ao ponto 31h (Regulamento (UE) n.º 1094/2010 do Parlamento Europeu e do Conselho), é aditado o seguinte:

«, tal como alterado pela:

— **32014 L 0051**: Diretiva 2014/51/UE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 16 de abril de 2014 (JO L 153 de 22.5.2014, p. 1).»

#### Artigo 2.º

Fazem fé os textos da Diretiva 2014/51/UE nas línguas islandesa e norueguesa, que serão publicados no Suplemento EEE do *Jornal Oficial da União Europeia*.

#### Artigo 3.º

A presente decisão entra em vigor em [...], desde que tenham sido efetuadas todas as notificações previstas no artigo 103.º, n.º 1, do Acordo EEE (\*).

#### Artigo 4.º

A presente decisão é publicada na Secção EEE e no Suplemento EEE do *Jornal Oficial da União Europeia*.

Feito em Bruxelas, em

*Pelo Comité Misto do EEE*

*O Presidente*

*Os Secretários do Comité Misto do EEE*

\_\_\_\_\_

(\*) [Não foram indicados requisitos constitucionais.] [Foram indicados requisitos constitucionais.]

**DECISÃO DE EXECUÇÃO (PESC) 2018/1868 DO CONSELHO****de 28 de novembro de 2018****que dá execução à Decisão (PESC) 2015/1333 relativa a medidas restritivas tendo em conta a situação na Líbia**

O CONSELHO DA UNIÃO EUROPEIA,

Tendo em conta o Tratado da União Europeia, nomeadamente o artigo 31.º, n.º 2,

Tendo em conta a Decisão (PESC) 2015/1333 do Conselho, de 31 de julho de 2015, relativa a medidas restritivas tendo em conta a situação na Líbia, e que revoga a Decisão 2011/137/PESC <sup>(1)</sup>, nomeadamente o artigo 12.º, n.º 1,

Tendo em conta a proposta da alta representante da União para os negócios estrangeiros e a política de segurança,

Considerando o seguinte:

- (1) Em 31 de julho de 2015, o Conselho adotou a Decisão (PESC) 2015/1333.
- (2) Em 16 de novembro de 2018, o Comité do Conselho de Segurança das Nações Unidas («CSNU»), criado nos termos da Resolução 1970 (2011) do CSNU, acrescentou uma pessoa à lista de pessoas e entidades sujeitas a medidas restritivas.
- (3) Por conseguinte, os anexos I e III da Decisão (PESC) 2015/1333 deverão ser alterados,

ADOTOU A PRESENTE DECISÃO:

*Artigo 1.º*

O anexos I e III da Decisão (PESC) 2015/1333 são alterados nos termos do anexo da presente decisão.

*Artigo 2.º*

A presente decisão entra em vigor no dia da sua publicação no *Jornal Oficial da União Europeia*.

Feito em Bruxelas, em 28 de novembro de 2018.

*Pelo Conselho*

*A Presidente*

J. BOGNER-STRAUSS

---

<sup>(1)</sup> JOL 206 de 1.8.2015, p. 34.

## ANEXO

A pessoa a seguir indicada é aditada à lista constante do anexo I da Decisão (PESC) 2015/1333:

«28. **Nome:** 1: Salah 2: Badi 3: não consta 4: não consta

**Título:** não consta **Designação:** Alto comandante da frente armada Al-Somood contra o GCN, também conhecida por Fakhr ou “Orgulho da Líbia”, e da brigada Escudo central Al Marsa de Misrata **Data de nascimento:** não consta **Local de nascimento:** não consta **Também conhecido por (fidedigno):** não consta **Também conhecido por (pouco fidedigno):** não consta **Nacionalidade:** não consta **N.º de passaporte:** não consta **N.º de identificação nacional:** não consta **Endereço:** não consta **Inclusão na lista em:** 16 de novembro de 2018 **Outras informações:** Incluído na lista nos termos dos pontos 15 e 17 da Resolução 1970 (proibição de viagem, congelamento de bens).

Incluído na lista nos termos do ponto 22, alínea a), da Resolução 1970 (2011), do ponto 4, alínea a), da Resolução 2174 (2014) e do ponto 11, alínea a), da Resolução 2213 (2015).

Informações adicionais:

- Salah Badi tem constantemente tentado comprometer uma resolução política na Líbia através do seu apoio à resistência armada. Elementos de prova de fontes abertas confirmam que Salah Badi é um alto comandante da frente armada Al-Somood contra o GCN, também conhecida por Fakhr ou “Orgulho da Líbia”, e da brigada Escudo central Al Marsa de Misrata.
- Desempenhou um papel de liderança nos recentes combates em Trípoli que tiveram início a 27 de agosto de 2018 e nos quais foram mortas pelo menos 115 pessoas, a maioria das quais civis. As forças sob o seu comando foram especificamente referenciadas pela UNSMIL quando esta missão apelou a que todas as partes nos combates pusessem termo aos atos de violência (e recordou que o direito internacional humanitário proíbe que sejam alvejados civis e instalações civis).
- Em finais de 2016 e em 2017, Salah Badi liderou milícias contra o GCN que atacaram Trípoli por diversas ocasiões para tentar retirar o GCN do poder e restabelecer o “governo de salvação nacional” não reconhecido de Khalifa Ghwell. Em 21 de fevereiro de 2017, Badi apareceu ao lado de tanques num vídeo do YouTube gravado no exterior do hotel Rixos em Trípoli, e ameaçou confrontar o Governo de Consenso Nacional não reconhecido. A 26 e 27 de maio de 2017, as forças da Fakhr Líbia (“Orgulho da Líbia”), lideradas por Salah Badi, atacaram locais em Trípoli, designadamente a zona de Abu Sleem e a estrada do aeroporto. Relatos fiáveis dos média, corroborados pelas redes sociais, referiram que as forças de Badi utilizaram tanques e artilharia pesada no ataque.»

A pessoa a seguir indicada é aditada à lista constante do anexo III da Decisão (PESC) 2015/1333:

«28. **Nome:** 1: Salah 2: Badi 3: não consta 4: não consta

**Título:** não consta **Designação:** Alto comandante da frente armada Al-Somood contra o GCN, também conhecida por Fakhr ou “Orgulho da Líbia”, e da brigada Escudo central Al Marsa de Misrata **Data de nascimento:** não consta **Local de nascimento:** não consta **Também conhecido por (fidedigno):** não consta **Também conhecido por (pouco fidedigno):** não consta **Nacionalidade:** não consta **N.º de passaporte:** não consta **N.º de identificação nacional:** não consta **Endereço:** não consta **Inclusão na lista em:** 16 de novembro de 2018 **Outras informações:** Incluído na lista nos termos dos pontos 15 e 17 da Resolução 1970 (proibição de viagem, congelamento de bens).

Incluído na lista nos termos do ponto 22, alínea a), da Resolução 1970 (2011), do ponto 4, alínea a), da Resolução 2174 (2014) e do ponto 11, alínea a), da Resolução 2213 (2015).

Informações adicionais:

- Salah Badi tem constantemente tentado comprometer uma resolução política na Líbia através do seu apoio à resistência armada. Elementos de prova de fontes abertas confirmam que Salah Badi é um alto comandante da frente armada Al-Somood contra o GCN, também conhecida por Fakhr ou “Orgulho da Líbia”, e da brigada Escudo central Al Marsa de Misrata.
- Desempenhou um papel de liderança nos recentes combates em Trípoli que tiveram início a 27 de agosto de 2018 e nos quais foram mortas pelo menos 115 pessoas, a maioria das quais civis. As forças sob o seu comando foram especificamente referenciadas pela UNSMIL quando esta missão apelou a que todas as partes nos combates pusessem termo aos atos de violência (e recordou que o direito internacional humanitário proíbe que sejam alvejados civis e instalações civis).

- 
- Em finais de 2016 e em 2017, Salah Badi liderou milícias contra o GCN que atacaram Trípoli por diversas ocasiões para tentar retirar o GCN do poder e restabelecer o “governo de salvação nacional” não reconhecido de Khalifa Ghwell. Em 21 de fevereiro de 2017, Badi apareceu ao lado de tanques num vídeo do YouTube gravado no exterior do hotel Rixos em Trípoli, e ameaçou confrontar o Governo de Consenso Nacional não reconhecido. A 26 e 27 de maio de 2017, as forças da Fakhir Líbia (“Orgulho da Líbia”), lideradas por Salah Badi, atacaram locais em Trípoli, designadamente a zona de Abu Sleem e a estrada do aeroporto. Relatos fiáveis dos média, corroborados pelas redes sociais, referiram que as forças de Badi utilizaram tanques e artilharia pesada no ataque.»
-

**RETIFICAÇÕES****Retificação da Decisão (UE) 2018/1471 da Comissão, de 19 de setembro de 2018, relativa à iniciativa de cidadania proposta intitulada «ALTO À FRAUDE e ao abuso nos FUNDOS DA UE através de um melhor controlo das decisões, da execução e das sanções»**

(«Jornal Oficial da União Europeia» L 246 de 2 de outubro de 2018)

Na página 47, no considerando 8:

*onde se lê:* «Por estas razões, a iniciativa de cidadania proposta intitulada “ALTO À FRAUDE e ao abuso nos FUNDOS DA UE através de um melhor controlo das decisões, da execução e das sanções” não está manifestamente fora do âmbito de competência da Comissão para apresentar atos jurídicos da União para efeitos de aplicação dos Tratados, em conformidade com o artigo 4.º, n.º 2, alínea b), devendo, por conseguinte, ser registada.»

*deve ler-se:* «Por estas razões, a iniciativa de cidadania proposta intitulada “ALTO À FRAUDE e ao abuso nos FUNDOS DA UE através de um melhor controlo das decisões, da execução e das sanções” não está manifestamente fora do âmbito de competência da Comissão para apresentar uma proposta de ato jurídico da União para efeitos de aplicação dos Tratados, em conformidade com o artigo 4.º, n.º 2, alínea b), devendo, por conseguinte, ser registada.»

---





ISSN 1977-0774 (edição eletrónica)  
ISSN 1725-2601 (edição em papel)



**Serviço das Publicações da União Europeia**  
2985 Luxemburgo  
LUXEMBURGO

**PT**