



**REGULAMENTO DE EXECUÇÃO (UE) 2024/1601 DA COMISSÃO**  
**de 30 de maio de 2024**

**que altera o Regulamento (CE) n.º 474/2006 no que respeita à lista das transportadoras aéreas 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) Alguns Estados-Membros e a Agência da União Europeia para a Segurança da Aviação («a Agência») comunicaram à Comissão, nos termos do artigo 4.º, n.º 3, do Regulamento (CE) n.º 2111/2005, informações pertinentes para a atualização dessa lista. Os países terceiros e as organizações internacionais também forneceram informações pertinentes. Com base nas informações fornecidas, a lista deve ser atualizada.
- (3) A Comissão informou todas as transportadoras aéreas em causa, diretamente ou por intermédio das autoridades responsáveis pela sua supervisão regulamentar, sobre os factos e 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 relacionadas com uma proibição de operação imposta a uma transportadora aérea incluída na lista que consta 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 todos os documentos relevantes comunicados pelos Estados-Membros, de apresentarem as suas observações por escrito e de fazerem uma exposição oral à Comissão e ao comité instituído pelo artigo 15.º do Regulamento (CE) n.º 2111/2005 («Comité da Segurança Aérea da UE»).
- (5) A Comissão informou o Comité da Segurança Aérea da UE das consultas conjuntas em curso, ao abrigo do Regulamento (CE) n.º 2111/2005 e do Regulamento Delegado (UE) 2023/660 da Comissão <sup>(3)</sup>, com as autoridades competentes e as transportadoras aéreas do Egito, do Cazaquistão, do Quênia, do Paquistão, de São Tomé e Príncipe e da Serra Leoa. A Comissão informou igualmente o Comité da Segurança Aérea da UE sobre a situação da segurança da aviação na Arménia, no Congo (Brazzaville), no Iraque, no Quirguistão, na Líbia, no Mali, no Nepal e no Suriname.

<sup>(1)</sup> JO L 344 de 27.12.2005, p. 15, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2005/2111/oj>.

<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), ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2006/474/oj>.

<sup>(3)</sup> Regulamento Delegado (UE) 2023/660 da Comissão de 2 de dezembro de 2022 que estabelece regras pormenorizadas para a lista de transportadoras aéreas objeto de uma proibição de operação ou sujeitas a restrições operacionais na União, referida no capítulo II do Regulamento (CE) n.º 2111/2005 do Parlamento Europeu e do Conselho, e que revoga o Regulamento (CE) n.º 473/2006 da Comissão que estabelece regras de execução para a lista comunitária de transportadoras aéreas que são objeto de uma proibição de operação na Comunidade, referida no capítulo II do Regulamento (CE) n.º 2111/2005 do Parlamento Europeu e do Conselho (JO L 83 de 22.3.2023, p. 47), ELI: [http://data.europa.eu/eli/reg\\_del/2023/660/oj](http://data.europa.eu/eli/reg_del/2023/660/oj).

- (6) A Agência prestou informações à Comissão e ao Comité da Segurança Aérea da UE sobre as avaliações técnicas realizadas para efeitos da avaliação inicial e da monitorização contínua das autorizações dos operadores de países terceiros («TCO») emitidas ao abrigo do disposto no Regulamento (UE) n.º 452/2014 da Comissão <sup>(4)</sup>.
- (7) A Agência também comunicou à Comissão e ao Comité da Segurança Aérea os resultados das inspeções efetuadas nas plataformas de estacionamento, no âmbito do programa de Avaliação da Segurança de Aeronaves Estrangeiras («SAFA»), em conformidade com o Regulamento (UE) n.º 965/2012 da Comissão <sup>(5)</sup>.
- (8) Além disso, a Agência informou a Comissão e o Comité da Segurança Aérea da UE 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 Agência prestou igualmente informações sobre os planos e os 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 assegurar o cumprimento das normas internacionais de aviação civil aplicáveis. Os Estados-Membros foram convidados a responder a esses pedidos, numa base bilateral, em coordenação com a Comissão e a Agência. Neste contexto, a Comissão reiterou a utilidade de informar a comunidade aeronáutica internacional, designadamente através da Parceria de Assistência à Implementação da Segurança da Aviação da Organização da Aviação Civil Internacional («OACI»), sobre a assistência técnica fornecida aos países terceiros pela União e pelos Estados-Membros, para melhorar a segurança da aviação no mundo.
- (9) O Eurocontrol prestou informações à Comissão e ao Comité da Segurança Aérea da UE sobre a situação das funções de alerta do programa SAFA e dos TCO (operadores de países terceiros), informações essas que incluíram dados estatísticos sobre as mensagens de alerta relativas às transportadoras aéreas objeto de proibição. O Eurocontrol também forneceu informações sobre a digitalização total prevista na nova plataforma «JNM» do Eurocontrol e a aplicação das novas Listas de Segurança Aérea da UE.

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

- (10) Na sequência da análise pela Agência das informações resultantes das inspeções na plataforma de estacionamento às aeronaves das transportadoras aéreas da União, bem como das inspeções de normalização efetuadas pela Agência, complementadas também por informações resultantes de inspeções e auditorias específicas realizadas pelas autoridades aeronáuticas nacionais, pelos Estados-Membros e pela Agência, agindo na qualidade de autoridade competente, tomaram determinadas medidas corretivas e coercivas, medidas essas que notificaram à Comissão e ao Comité da Segurança Aérea da UE.
- (11) Os Estados-Membros e a Agência, agindo na qualidade de autoridades competentes, reiteraram a sua disponibilidade para agir, se necessário, caso as informações de segurança pertinentes apontem para riscos iminentes de segurança resultantes do incumprimento, por parte das transportadoras aéreas da União, das normas de segurança pertinentes.

#### **Transportadoras aéreas do Egito**

- (12) As transportadoras aéreas certificadas no Egito nunca foram incluídas no anexo A ou no anexo B do Regulamento (CE) n.º 474/2006.
- (13) No âmbito das suas atividades de monitorização contínua, em 17 de abril de 2024, a Comissão, a Agência, os Estados-Membros e os representantes da Autoridade da Aviação Civil egípcia («ECAA») realizaram uma reunião técnica.

<sup>(4)</sup> Regulamento (UE) n.º 452/2014 da Comissão, de 29 de abril de 2014, que estabelece os requisitos técnicos e os procedimentos administrativos para as operações aéreas dos operadores de países terceiros, em conformidade com o Regulamento (CE) n.º 216/2008 do Parlamento Europeu e do Conselho (JO L 133 de 6.5.2014, p. 12), ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2014/452/oj>.

<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), ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2012/965/oj>.

- (14) Durante a reunião, os representantes da ECAA foram informados dos resultados da avaliação de documentos anteriormente fornecidos à Comissão a seu pedido. Foram transmitidas informações pormenorizadas sobre as preocupações suscitadas pela análise das informações apresentadas, nomeadamente no que diz respeito à falta de implementação de um Programa de Segurança do Estado/Plano Nacional de Segurança Operacional da Aviação, à falta de números verificáveis em termos de inspetores de operações de voo ativos para supervisionar os 16 titulares de certificado de operador aéreo egípcios («COA») e às questões que a ECAA enfrenta para promover uma sólida cultura de segurança entre as transportadoras aéreas sob a sua supervisão de segurança. Neste contexto, observou-se igualmente que não estavam disponíveis registos de formação para verificar a validade da formação dos inspetores.
- (15) As deficiências adicionais identificadas na inspeção prendem-se com a falta de orientações, tanto a nível das transportadoras aéreas como da ECAA, no que diz respeito à criação de um programa de análise de dados de voo.
- (16) A ECAA informou a reunião sobre a situação atual do setor da aviação egípcio e sobre as medidas de melhoria da segurança adotadas e planeadas para corrigir as deficiências identificadas em matéria de supervisão da segurança e de organização. Verificou-se que a ECAA tem o pleno apoio do Governo egípcio para prosseguir estas iniciativas de melhoria da segurança.
- (17) No que diz especificamente respeito à capacidade de pessoal e às capacidades da ECAA para assegurar uma supervisão eficaz da segurança do setor da aviação egípcio, a ECAA salientou os esforços que estão a ser envidados para recrutar e manter peritos e pessoal qualificados através de um novo sistema de contrapartidas financeiras.
- (18) Do ponto de vista organizacional e regulamentar, a ECAA indicou que está a ser realizada uma revisão exaustiva do seu quadro legislativo e regulamentar, ao mesmo tempo que foram criadas novas Direções para a Segurança, a Conformidade, a Avaliação dos Riscos, a Gestão da Mudança e a Recolha e Tratamento de Dados de Segurança. Complementarmente, a ECAA destacou a sua iniciativa de introduzir uma supervisão baseada no risco.
- (19) Embora reconhecendo que a ECAA está atualmente envolvido num processo de reestruturação abrangente, afigura-se, no entanto, que o seu objetivo atual é resolver deficiências principalmente visíveis e evidentes, sem uma análise suficientemente sólida das causas profundas. São necessários mais esforços no que diz respeito à supervisão da segurança das transportadoras aéreas egípcias e à melhoria da cultura de segurança, bem como à aplicação adequada de medidas corretivas e preventivas.
- (20) A Comissão reconhece os esforços envidados pela ECAA para melhorar o nível de supervisão da segurança no Egito. No entanto, a Comissão indicou que tenciona manter aberto o processo de consulta. Esperam-se contactos regulares e relatórios intercalares no âmbito desta atividade de monitorização contínua, bem como a organização de futuras reuniões técnicas. A Comissão coordenará estreitamente com a Agência, tendo em conta o número significativo de transportadoras aéreas egípcias titulares de uma autorização de TCO.
- (21) A Comissão salientou igualmente a necessidade do apoio continuado do Governo, bem como a importância de assegurar a estabilidade da liderança no seio da autoridade como pedra angular para o bom funcionamento da CAA.
- (22) De acordo com os critérios comuns estabelecidos no anexo do Regulamento (CE) n.º 2111/2005, a Comissão considera não haver atualmente fundamento para alterar a lista das transportadoras aéreas objeto de uma proibição de operação na União no que diz respeito às transportadoras aéreas certificadas no Egito.
- (23) Os Estados-Membros devem continuar a verificar o cumprimento efetivo pelas transportadoras aéreas certificadas no Egito das normas de segurança internacionais pertinentes, atribuindo prioridade às inspeções nas plataformas de estacionamento dessas transportadoras aéreas, em conformidade com o Regulamento (UE) n.º 965/2012.
- (24) Caso surjam informações de segurança pertinentes que indiquem riscos de segurança iminente decorrentes do incumprimento das normas de segurança internacionais relevantes, a Comissão poderá ver-se obrigada a tomar novas medidas, em conformidade com o Regulamento (CE) n.º 2111/2005.

**Transportadoras aéreas do Cazaquistão**

- (25) Em dezembro de 2016, as transportadoras aéreas certificadas no Cazaquistão foram retiradas do anexo A do Regulamento (CE) n.º 474/2006 pelo Regulamento de Execução (UE) 2016/2214 da Comissão <sup>(6)</sup>, com exceção da *Air Astana*, que havia já sido retirada do anexo B do Regulamento (CE) n.º 474/2006 em 2015 pelo Regulamento de Execução (UE) 2015/2322 da Comissão <sup>(7)</sup>.
- (26) No seguimento das deliberações do Comité da Segurança Aérea da UE de novembro de 2023, peritos da Comissão, da Agência e dos Estados-Membros efetuaram uma visita de avaliação no local da União no Cazaquistão, entre 5 e 9 de fevereiro de 2024, ao Comité da Aviação Civil do Cazaquistão («CAC KZ») e à Aviation Administration of Kazakhstan Joint Stock Company («AAK»), bem como a três transportadoras aéreas certificadas no Cazaquistão, a saber, a *Berkut*, a *Fly Jet.KZ* e a *Prime Aviation*..
- (27) A visita de avaliação centrou as suas atividades na AAK, tendo em conta o seu papel e responsabilidade pelas atividades de supervisão das transportadoras aéreas certificadas no Cazaquistão. Com base na visita de avaliação, é evidente que a AAK introduziu melhorias importantes na atualização da legislação no setor da aviação, incluindo o direito primário da aviação e as suas alterações subsequentes, e na garantia da sua aplicação efetiva. Estas alterações legislativas centraram-se no reforço da utilização do espaço aéreo, na certificação de sistemas aéreos não tripulados, na melhoria dos procedimentos antigelo e na introdução de obrigações de comunicação de ocorrências obrigatórias e voluntárias. Os principais desenvolvimentos subjacentes a estes elementos técnicos foram a atribuição de poderes de autoridade adicionais ao Diretor-Geral da AAK e aos seus inspetores, bem como a modernização da estrutura financeira da AAK.
- (28) As ações da AAK para dar resposta às observações e recomendações em matéria de licenciamento de pessoal decorrentes da visita de avaliação da União no local de outubro de 2021 conduziram à aplicação de medidas corretivas eficazes. No entanto, foram identificadas áreas que requerem melhorias adicionais, nomeadamente no que diz respeito ao sistema de exame teórico para pilotos e à supervisão dos examinadores de voo.
- (29) No domínio das operações aéreas («OPS»), a AAK forneceu provas verificáveis das medidas tomadas para corrigir as deficiências identificadas. No entanto, os domínios que requerem maior atenção incluem o controlo da conformidade durante os processos de certificação e a concessão de aprovações especiais. Por conseguinte, a AAK deverá intensificar os seus esforços e acelerar o reforço das capacidades dos seus inspetores. Além disso, é essencial dar prioridade à melhoria dos seus sistemas internos de qualidade e conformidade, a fim de alinhar as atividades do Departamento de Operações de Voo com as normas de segurança internacionais.
- (30) Foram determinados progressos substanciais no domínio da aeronavegabilidade, com a determinação de que está atualmente a ser assegurada uma supervisão eficaz da segurança. Novas melhorias no que diz respeito aos registos de vigilância contribuirão para um registo mais pormenorizado e transparente das inspeções realizadas.
- (31) A avaliação realizada na *Fly Jet.kz* determinou que a transportadora aérea mantém um sistema de gestão da segurança operacional («SMS») e um sistema de gestão da qualidade («SGQ»), apoiados por documentação exaustiva, o que reflete um claro compromisso com as normas de segurança internacionais. No entanto, são necessários esforços para dar resposta às preocupações relativas às constatações de auditoria não resolvidas no SGQ e à ausência de prazos claros para a resolução. É importante que estas questões sejam prontamente abordadas para reforçar ainda mais os protocolos de segurança da companhia aérea e a eficácia global.
- (32) Níveis adequados de pessoal e de recursos no departamento de manutenção e aeronavegabilidade da *Fly Jet.kz* permitem a manutenção coerente da aeronavegabilidade das aeronaves. Verificou-se que a documentação existente, incluindo os registos do pessoal, o inventário exaustivo de peças sobresselentes e os registos de manutenção diligentemente mantidos, era facilmente acessível e gerida de forma adequada.

<sup>(6)</sup> Regulamento de Execução (UE) 2016/2214 da Comissão, de 8 de dezembro 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 334 de 9.12.2016, p. 6), ELI: [http://data.europa.eu/eli/reg\\_impl/2016/2214/oj](http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2016/2214/oj)).

<sup>(7)</sup> Regulamento de Execução (UE) 2015/2322 da Comissão, de 10 de dezembro de 2015, que altera o Regulamento (CE) n.º 474/2006 que estabelece a lista comunitária das transportadoras aéreas que são objeto de uma proibição de operação na Comunidade (JO L 328 de 12.12.2015, p. 67), ELI: [http://data.europa.eu/eli/reg\\_impl/2015/2322/oj](http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2015/2322/oj)).

- (33) Não obstante os aspetos acima referidos, foram identificadas algumas incoerências no departamento de operações de voo da *Fly Jet.kz*, que exigem uma análise mais aprofundada da composição da tripulação e das práticas de gestão do tempo de serviço, bem como discrepâncias nas qualificações da tripulação e nos cálculos da carga das aeronaves.
- (34) A aplicação efetiva do SGS pela *Prime Aviation* foi particularmente evidente através de uma documentação pormenorizada e bem gerida, bem como da política da empresa a incentivar a participação do pessoal na comunicação de ocorrências. Embora já estejam operacionais, há margem para melhorias na garantia de uma aplicação coerente das medidas de gestão dos riscos. O sistema de gestão da conformidade, embora eficaz, pode reforçar ainda mais o seu impacto, alinhando os prazos de aplicação com as normas regulamentares.
- (35) O compromisso da *Prime Aviation* para com a qualidade é evidente no seu quadro estruturado de formação do pessoal e no departamento de aeronavegabilidade com pessoal adequado, assegurando a aeronavegabilidade permanente das aeronaves. Apesar de alavancar ferramentas de software eficientes, seriam necessárias algumas melhorias nos protocolos de qualificação dos pilotos e nos procedimentos de aprovação do espaço aéreo de alto nível do Atlântico Norte.
- (36) Os SGS e os SGQ da *Berkut* cumprem eficazmente as normas de segurança internacionais. No entanto, foram identificadas oportunidades para melhorias menores em ambos os domínios. Além disso, a transportadora aérea demonstrou uma boa organização e profissionalismo na sua conduta operacional, tendo, todavia, sido identificado potencial para melhorias, em especial no que diz respeito ao reforço do controlo das operações de expedição, à definição dos programas de formação e à validade das aprovações especiais.
- (37) O departamento de manutenção e aeronavegabilidade da *Berkut* dispõe de pessoal adequado, assegurando a aeronavegabilidade permanente das aeronaves com documentação completa. A instalação de manutenção proporciona um ambiente ótimo para as operações de manutenção.
- (38) Com base nos resultados da visita de avaliação da União no local, a Comissão convocou o CAC do KZ e a AAK para uma audição perante o Comité da Segurança Aérea da UE, em 15 de maio de 2024.
- (39) Durante a audição, a AAK forneceu informações atualizadas à Comissão e ao Comité da Segurança Aérea da UE sobre as reformas e os progressos realizados no setor da aviação civil desde 2021, demonstrando o seu empenho em reforçar a segurança, a eficiência operacional e a colaboração internacional. Além disso, descreveram os progressos realizados no reforço da estrutura organizacional e dos mecanismos financeiros da AAK, incluindo a transição para um modelo de autofinanciamento com efeitos a partir de julho de 2023. A AAK também aumentou a sua mão de obra, em especial nos departamentos operacionais, e aperfeiçoou os processos internos para melhorar a qualidade e a eficácia dos seus serviços.
- (40) A AAK tomou medidas evidentes para abordar e resolver a maioria das observações e recomendações formuladas durante a visita de avaliação da União no local de fevereiro de 2024. Abordaram com êxito três observações e seis recomendações, indicando melhorias a nível da conformidade regulamentar e das normas operacionais. Foram introduzidas melhorias nos procedimentos de autorização dos inspetores, de aprovação da documentação de voo em formato eletrónico e relativos às Operações de Prorrogação de Tempo para Divergir. Os esforços em curso para dar resposta às restantes observações estão estruturados com prazos claros para a sua conclusão até ao final de 2024 e no primeiro trimestre de 2025. Estas atividades fazem parte de uma iniciativa estratégica mais vasta destinada a reforçar a segurança da aviação, assegurando o alinhamento com as normas de segurança internacionais.
- (41) Durante a audição, a AAK apresentou igualmente as medidas corretivas relativas às transportadoras aéreas *Berkut*, *Prime Aviation* e *Fly Jet.kz*.
- (42) Além disso, a AAK apresentou planos de desenvolvimento futuros para 2024-2025, com destaque para o desenvolvimento de colaborações internacionais adicionais. Estes planos incluem a preparação de voos diretos para os EUA, o reforço das infraestruturas digitais e a continuação do investimento em recursos humanos.
- (43) Embora reconhecendo os progressos realizados desde o lançamento das consultas formais em 2020, tal como demonstrado pelos elementos de prova recolhidos durante a visita de avaliação da União no local de 2024, e pelos pormenores fornecidos durante a audição, as deliberações do Comité da Segurança Aérea da UE concluíram que as consultas formais deveriam ser concluídas, incentivando simultaneamente a AAK a trocar regularmente com a Comissão informações sobre a evolução futura e a desenvolver formas de assegurar a continuidade da liderança da AAK.

- (44) De acordo com os critérios comuns estabelecidos no anexo do Regulamento (CE) n.º 2111/2005, a Comissão considera não haver atualmente fundamento para alterar a lista das transportadoras aéreas objeto de uma proibição de operação na União no que diz respeito às transportadoras aéreas do Cazaquistão.
- (45) Os Estados-Membros devem continuar a verificar o cumprimento efetivo pelas transportadoras aéreas certificadas no Cazaquistão das normas de segurança internacionais pertinentes, atribuindo prioridade às inspeções nas plataformas de estacionamento dessas transportadoras aéreas, em conformidade com o Regulamento (UE) n.º 965/2012.
- (46) Caso surjam informações de segurança pertinentes que indiquem riscos de segurança iminente decorrentes do incumprimento das normas de segurança internacionais relevantes, a Comissão poderá ver-se obrigada a tomar novas medidas, em conformidade com o Regulamento (CE) n.º 2111/2005.

### **Transportadoras aéreas do Quênia**

- (47) As transportadoras aéreas certificadas no Quênia nunca foram incluídas no anexo A ou no anexo B do Regulamento (CE) n.º 474/2006.
- (48) No âmbito das suas atividades de monitorização contínua, em 10 de abril de 2024, a Comissão, a Agência, os Estados-Membros e os representantes da Autoridade da Aviação Civil queniana («KCAA») realizaram uma reunião técnica.
- (49) Durante a reunião, os representantes da KCAA foram informados dos resultados da avaliação de documentos fornecidos à Comissão em 2023 a seu pedido. Foram transmitidos pormenores sobre as preocupações suscitadas pela análise das informações apresentadas, nomeadamente no que diz respeito ao número insuficiente de pessoal inspetivo em comparação com o volume e a diversidade da indústria supervisionada. Além disso, foram identificados desafios na eficácia do planeamento e da execução da supervisão da segurança, em especial no que diz respeito às operações externas e à sua auditoria.
- (50) Acresce que as deficiências identificadas dizem respeito à falta de um processo de qualidade interno plenamente documentado e aplicado, ao reduzido número de auditorias realizadas no domínio das operações de voo e a apenas algumas auditorias ad hoc realizadas.
- (51) Durante essa reunião, a KCAA forneceu informações gerais sobre o setor da aviação no Quênia, o pessoal disponível para as atividades de supervisão da segurança e a forma como essas atividades são realizadas. Foram igualmente debatidas as dificuldades encontradas com certas transportadoras aéreas que operam fora do país, bem como as deficiências de segurança associadas. A KCAA informou a Comissão sobre o seu plano imediato para uma revisão completa da Lei da Aviação Civil do Quênia, a fim de reforçar a capacidade de supervisão da segurança da Autoridade e alinhar as suas disposições com as necessidades jurídicas emergentes. Em especial, a KCAA prestou informações sobre as ações em curso no que diz respeito às alterações aos regulamentos de segurança, incluindo o nível de execução do seu programa nacional de segurança.
- (52) Em termos de pessoal, a KCAA indicou que a atração e a retenção de pessoal devidamente qualificado e habilitado têm sido difíceis. Observou-se que estão a ser envidados esforços para melhorar as condições de emprego com vista ao recrutamento e à manutenção desse pessoal, nomeadamente inspetores qualificados de supervisão da segurança.
- (53) No que diz respeito aos incidentes/acidentes desde 2022 que envolveram transportadoras aéreas certificadas quenianas que operam fora do Quênia, a KCAA comunicou que foram iniciadas atividades de supervisão e execução da segurança com vista a evitar a recorrência de tais eventos.
- (54) A Comissão indicou ao Comité da Segurança Aérea da UE que tenciona, com o acordo da KCAA, manter aberto o processo de consulta. Esperam-se contactos regulares e relatórios intercalares no âmbito desta atividade de monitorização contínua, bem como a organização de futuras reuniões técnicas.
- (55) A Comissão salientou igualmente a necessidade do apoio continuado do Governo, bem como a importância de assegurar a estabilidade da liderança no seio da autoridade como pedra angular para o bom funcionamento da CAA.
- (56) De acordo com os critérios comuns estabelecidos no anexo do Regulamento (CE) n.º 2111/2005, a Comissão considera não haver atualmente fundamento para alterar a lista das transportadoras aéreas objeto de uma proibição de operação na União no que diz respeito às transportadoras aéreas certificadas no Quênia.

- (57) Os Estados-Membros devem continuar a verificar o cumprimento efetivo pelas transportadoras aéreas certificadas no Quénia das normas de segurança internacionais pertinentes, atribuindo prioridade às inspeções nas plataformas de estacionamento dessas transportadoras aéreas, em conformidade com o Regulamento (UE) n.º 965/2012.
- (58) Caso surjam informações de segurança pertinentes que indiquem riscos de segurança iminente decorrentes do incumprimento das normas de segurança internacionais relevantes, a Comissão poderá ver-se obrigada a tomar novas medidas, em conformidade com o Regulamento (CE) n.º 2111/2005.

### Transportadoras aéreas do Paquistão

- (59) Em março de 2007, a *Pakistan International Airlines* foi incluída no anexo B do Regulamento (CE) n.º 474/2006 pelo Regulamento (CE) n.º 235/2007 da Comissão <sup>(8)</sup>, tendo sido subsequentemente retirada desse anexo em novembro de 2007 pelo Regulamento (CE) n.º 1400/2007 da Comissão <sup>(9)</sup>.
- (60) No seguimento das deliberações do Comité da Segurança Aérea da UE de novembro de 2023, peritos da Comissão, da Agência e dos Estados-Membros efetuaram uma visita de avaliação no local da União ao Paquistão, de 27 a 30 de novembro de 2023, à Autoridade da Aviação Civil do Paquistão («PCAA»), que incluiu avaliações por amostragem de duas transportadoras aéreas certificadas no Paquistão, a saber, a *Fly Jinnah* e a *Airblue Ltd.*
- (61) A visita de avaliação centrou as suas atividades na PCAA, tendo em conta o seu papel de supervisão da segurança e a responsabilidade pelas transportadoras aéreas certificadas no Paquistão.
- (62) Verificou-se que a PCAA tem uma política estabelecida de adesão às normas de segurança internacionais e é composta por pessoas tecnicamente qualificadas e profissionais. No entanto, foram observadas deficiências comuns a toda a organização, tais como a subestimação de não conformidades na pontuação e a falta de verificações internas. No que diz respeito às funções de supervisão da segurança da PCAA, observou-se uma notável falta de controlo aprofundado, nomeadamente no que diz respeito ao encerramento das constatações com base em planos de medidas corretivas propostos, em vez da apresentação de provas concretas, ou à falta de uma verdadeira avaliação das medidas corretivas propostas.
- (63) A visita revelou desvios em relação aos procedimentos da PCAA, tal como demonstrado pelo facto de alguns COA terem sido concedidos com constatações em aberto, incorretamente classificados, ou de existirem planos de supervisão da segurança não executados como previsto.
- (64) Revelou-se igualmente evidente que, no momento da visita, a Direção de Normas de Voo carecia grandemente de pessoal suficientemente qualificado para executar todas as tarefas de certificação e supervisão da segurança. Esta situação é agravada pela atribuição de tarefas que não são necessariamente abrangidas pelo mandato «Normas de Voo».
- (65) A aplicação do SGS está numa fase inicial e precisa de ser melhorada, sendo evidente que a identificação das causas profundas e a sua análise é um domínio que deve ser devidamente implementado.
- (66) Não foram identificadas preocupações específicas nas Direções de Aeronáutica e de Licenciamento do Pessoal/Organizações de Formação, tendo ambas sido consideradas como tendo pessoal adequado.
- (67) Não foram identificados problemas significativos nas transportadoras aéreas visitadas, embora, no caso da *Fly Jinnah*, se tenha observado que a manutenção de registos da transportadora aérea e a gestão das constatações deveriam ser objeto de medidas de melhoria específicas.
- (68) Com base nos resultados da visita de avaliação da União no local, a Comissão convocou a PCAA e a *Fly Jinnah* para uma audição perante o Comité da Segurança Aérea da UE, em 14 de maio de 2024.

<sup>(8)</sup> Regulamento (CE) n.º 235/2007 da Comissão, de 5 de março de 2007, que altera o Regulamento (CE) n.º 474/2006 que estabelece a lista das transportadoras aéreas comunitárias que são objeto de uma proibição de operação na Comunidade (JO L 66 de 6.3.2007, p. 3), ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2007/235/oj>.

<sup>(9)</sup> Regulamento (CE) n.º 1400/2007 da Comissão, de 28 de novembro de 2007, que altera o Regulamento (CE) n.º 474/2006 que estabelece a lista das transportadoras aéreas comunitárias que são objeto de uma proibição de operação na Comunidade (JO L 311 de 29.11.2007, p. 12), ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2007/1400/oj>.

- (69) Na audição, a PCAA, com base num Plano de Ação Corretiva («PAC») apresentado em 6 de maio de 2024, abordou cada observação descrita no relatório da visita da UE, assinalando a análise das causas profundas subjacentes a todas as medidas corretivas tomadas ou previstas a curto, médio e longo prazo. Notem-se, em especial, os esforços envidados pela PCAA para colmatar as lacunas identificadas na sua capacidade de supervisão da segurança, nomeadamente em termos de garantia de uma estrutura organizativa adequada, atribuição de tarefas, recrutamento e retenção de pessoal qualificado, de um número adequado de inspetores qualificados e de um programa de formação adequado. Nomeadamente no que diz respeito à Direção das Normas de Voo, indicaram que aumentaram o número de inspetores qualificados de 1 para 19, o que corresponde ao número necessário para a atribuição de tarefas revista e as atividades de supervisão da segurança conexas.
- (70) Além disso, a PCAA indicou os esforços envidados para corrigir as deficiências de gestão da qualidade identificadas durante a visita. As medidas corretivas apresentavam a criação de uma secção de controlo da qualidade em cada departamento e de um departamento central e independente de garantia da qualidade para a PCAA no seu conjunto. Além disso, a PCAA explicou os esforços envidados para melhorar o seu quadro regulamentar e processual, nomeadamente em termos de atividades destinadas a adaptar a sua legislação nacional no domínio da aviação à legislação da UE nos domínios das Normas de Voo e Licenciamento do Pessoal, como já foi o caso no domínio da aeronavegabilidade.
- (71) No que diz respeito especificamente ao SGS da organização, a PCAA observou que os esforços e o desenvolvimento em curso, embora lentos, progridem, uma vez que tanto a entidade reguladora como as entidades reguladas compreendem a importância de passar gradualmente de uma abordagem de supervisão da segurança baseada na conformidade para uma abordagem baseada no risco.
- (72) Durante a audição, a transportadora aérea *Fly Jinnah* apresentou uma panorâmica da sua frota atual, das rotas, bem como dos recursos e das instalações disponíveis. Descreveu um conjunto de ferramentas informáticas para gerir a maior parte das principais funções, tais como o planeamento de voo e as sessões de informação, a monitorização dos dados de voo (FDM), o registo de tripulações, o planeamento de auditorias QMS e a gestão da aeronavegabilidade permanente. A transportadora aérea apresentou as funções subcontratadas, como a formação da tripulação, a análise da FDM, o planeamento e a manutenção da tripulação, a maioria das quais externalizadas para a companhia *Air Arabia*. Notem-se especificamente as propostas apresentadas para dar resposta às observações relacionadas com as falhas identificadas no seu SGQ.
- (73) Com base nas suas deliberações, o Comité da Segurança Aérea da UE concluiu que deve ser dada especial atenção ao acompanhamento contínuo da situação e da evolução da situação em matéria de segurança no Paquistão, através da organização regular de reuniões técnicas em Bruxelas perante cada Comité da Segurança Aérea da UE e da apresentação regular de relatórios intercalares por parte da PCAA. Além disso, manteve a possibilidade, conforme justificado, de convidar a PCAA para audições adicionais em futuras reuniões do Comité da Segurança Aérea da UE.
- (74) A Comissão salientou igualmente a necessidade do apoio continuado do Governo, bem como a importância de assegurar a estabilidade da liderança no seio da autoridade como pedra angular para o bom funcionamento da PCAA.
- (75) De acordo com os critérios comuns estabelecidos no anexo do Regulamento (CE) n.º 2111/2005, a Comissão considera não haver atualmente fundamento para alterar a lista das transportadoras aéreas objeto de uma proibição de operação na União no que diz respeito às transportadoras aéreas certificadas no Paquistão.
- (76) Os Estados-Membros devem continuar a verificar o cumprimento efetivo pelas transportadoras aéreas certificadas no Paquistão das normas de segurança internacionais pertinentes, atribuindo prioridade às inspeções nas plataformas de estacionamento dessas transportadoras aéreas, em conformidade com o Regulamento (UE) n.º 965/2012.
- (77) Caso surjam informações de segurança pertinentes que indiquem riscos de segurança iminente decorrentes do incumprimento das normas de segurança internacionais relevantes, a Comissão poderá ver-se obrigada a tomar novas medidas, em conformidade com o Regulamento (CE) n.º 2111/2005.

**Transportadoras aéreas de São Tomé e Príncipe**

- (78) Em novembro de 2009, as transportadoras aéreas certificadas em São Tomé e Príncipe foram incluídas no anexo A do Regulamento (CE) n.º 474/2006 pelo Regulamento (CE) n.º 1144/2009 da Comissão <sup>(10)</sup>.
- (79) Por carta de 19 de dezembro de 2023, no âmbito das atividades de acompanhamento contínuo, a Comissão foi informada pelo *Instituto Nacional de Aviação Civil de São Tomé e Príncipe*, de que a transportadora aérea *Africa's Connection* já não está certificada em São Tomé e Príncipe.
- (80) De acordo com os critérios comuns estabelecidos no anexo do Regulamento (CE) n.º 2111/2005, a Comissão considera, por conseguinte, haver, no que respeita às transportadoras aéreas de São Tomé e Príncipe, fundamento para alterar a lista das transportadoras aéreas objeto de uma proibição de operação na União, a fim de suprimir a transportadora aérea *Africa's Connection* do anexo A do Regulamento (CE) n.º 474/2006.
- (81) Os Estados-Membros devem continuar a verificar o cumprimento efetivo pelas transportadoras aéreas certificadas em São Tomé e Príncipe das normas de segurança internacionais pertinentes, atribuindo prioridade às inspeções nas plataformas de estacionamento dessas transportadoras aéreas, em conformidade com o Regulamento (UE) n.º 965/2012.

**Transportadoras aéreas da Serra Leoa**

- (82) As transportadoras aéreas da Serra Leoa foram incluídas no anexo A do Regulamento (CE) n.º 474/2006.
- (83) Na sequência dos resultados da auditoria de 2006 do Programa Universal de Auditoria da Supervisão da Segurança («USOAP») da OACI e com base nas recomendações da OACI, a Autoridade da Aviação Civil da Serra Leoa («SLCAA») deu início a um processo de cancelamento do registo de aeronaves e de revogação dos COA emitidos às transportadoras aéreas da Serra Leoa. A SLCAA informou a Comissão da conclusão deste processo em maio de 2020.
- (84) Em 31 de janeiro de 2024, a pedido da Comissão, a SLCAA forneceu informações atualizadas sobre a situação da aviação civil na Serra Leoa, incluindo pormenores sobre as melhorias introduzidas pela SLCAA no sentido do cumprimento das normas de segurança internacionais, bem como sobre as ambições de reiniciar as atividades no que diz respeito à certificação e supervisão da segurança das transportadoras aéreas e aeronaves.
- (85) Dada a ausência de aeronaves no registo nacional da Serra Leoa e a falta de transportadoras aéreas certificadas pela SLCAA, foi convocada uma reunião em 25 de abril de 2024 para debater os planos da SLCAA, com vista a apoiar a futura evolução da aviação civil na Serra Leoa. Esta reunião contou com a participação de representantes da Comissão, da Agência, dos Estados-Membros, da SLCAA e do Parlamento da Serra Leoa.
- (86) Durante a reunião, a SLCAA partilhou os resultados da visita USOAP da OACI de 2023, delineou planos para reforçar as suas capacidades de certificação e supervisão da segurança e forneceu informações sobre a assinatura, em março de 2024, de um Memorando de Entendimento com a Itália destinado a estabelecer a cooperação técnica entre a Serra Leoa e a Itália. A SLCAA confirmou igualmente que tinha sido oficialmente mandatada para proceder à certificação de novas transportadoras aéreas, bem como ao registo das aeronaves.
- (87) A Comissão reconhece os esforços da SLCAA para cumprir as normas de segurança internacionais e registou o apoio contínuo do Governo da Serra Leoa. A Comissão reconhece igualmente o compromisso da SLCAA de continuar a desenvolver, com o apoio da Itália, as capacidades necessárias para registar aeronaves, certificar as transportadoras aéreas e supervisionar as atividades das transportadoras aéreas que certificará, em conformidade com as normas de segurança internacionais.
- (88) As informações mais recentes indicam que, neste momento, a SLCAA não conseguiu demonstrar as capacidades necessárias para registar aeronaves, certificar as transportadoras aéreas e supervisionar a aeronavegabilidade e as operações das transportadoras aéreas, de acordo com as normas de segurança internacionais. Por conseguinte, a Comissão prosseguirá as consultas com a SLCAA e acompanhará outras medidas tomadas pela SLCAA para resolver estas questões. Se for caso disso, será dada mais atenção à eventual realização de uma visita de avaliação da União no local, quando estiverem reunidas as condições.

<sup>(10)</sup> Regulamento (CE) n.º 1144/2009 da Comissão, de 26 de novembro de 2009, que altera o Regulamento (CE) n.º 474/2006 que estabelece a lista das transportadoras aéreas comunitárias que são objeto de uma proibição de operação na Comunidade (JO L 312 de 27.11.2009, p. 16), ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2009/1144/oj>.

- (89) De acordo com os critérios comuns estabelecidos no anexo do Regulamento (CE) n.º 2111/2005, a Comissão considera não haver atualmente fundamento para alterar a lista das transportadoras aéreas objeto de uma proibição de operação na União no que diz respeito às transportadoras aéreas certificadas na Serra Leoa.
- (90) Os Estados-Membros devem continuar a verificar o cumprimento efetivo pelas transportadoras aéreas certificadas na Serra Leoa das normas de segurança internacionais pertinentes, atribuindo prioridade às inspeções nas plataformas de estacionamento dessas transportadoras aéreas, em conformidade com o Regulamento (UE) n.º 965/2012.
- (91) O Regulamento (CE) n.º 474/2006 deve, por conseguinte, ser alterado em conformidade.
- (92) Os artigos 5.º e 6.º do Regulamento (CE) n.º 2111/2005 reconhecem a necessidade de as decisões serem tomadas com celeridade e, quando se justifica, com urgência, dadas as implicações para a segurança. Para proteger as informações sensíveis e o público viajante é, pois, essencial que quaisquer decisões tomadas no contexto da atualização da lista das transportadoras aéreas objeto de uma proibição ou de restrições de operação na União sejam aplicadas imediatamente após a sua adoção.
- (93) As medidas previstas no presente regulamento estão em conformidade com o parecer do Comité da Segurança Aérea, instituído pelo artigo 15.º do Regulamento (CEE) n.º 2111/2005,

ADOTOU O PRESENTE REGULAMENTO:

*Artigo 1.º*

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

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

*Artigo 2.º*

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

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

Feito em Bruxelas, em 30 de maio de 2024.

*Pela Comissão  
Em nome da Presidente,  
Adina VĂLEAN  
Membro da Comissão*

## ANEXO I

## «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
AIR ZIMBABWE (PVT)	177/04	AZW	Zimbabué
AVIOR AIRLINES	ROI-RNR-011	ROI	Venezuela
BLUE WING AIRLINES	SRBWA-01/2002	BWI	Suriname
IRAN ASEMAN AIRLINES	FS-102	IRC	Irão
FLY BAGHDAD	007	FBA	Iraque
IRAQI AIRWAYS	001	IAW	Iraque
<b>Todas as transportadoras aéreas certificadas pelas autoridades do Afeganistão responsáveis pela supervisão regulamentar, incluindo:</b>			<b>Afeganistão</b>
ARIANA AFGHAN AIRLINES	COA 009	AFG	Afeganistão
KAM AIR	COA 001	KMF	Afeganistão
<b>Todas as transportadoras aéreas certificadas pelas autoridades de Angola responsáveis pela supervisão regulamentar, à exceção da TAAG Angola Airlines e da Heli Malongo, incluindo:</b>			<b>Angola</b>
AEROJET	OA-008/11-07/17 TEJ	TEJ	Angola
GUICAONG	OA-009/11-06/17 YYY	Desconhecido	Angola
AIR JET	OA-006/11-08/18 MBC	MBC	Angola
BESTFLYA AIRCRAFT MANAGEMENT	OA-015/15-06/17YYY	Desconhecido	Angola
HELIANG	OA 007/11-08/18 YYY	Desconhecido	Angola
SJL	OA-014/13-08/18YYY	Desconhecido	Angola
SONAIR	OA-002/11-08/17 SOR	SOR	Angola
<b>Todas as transportadoras aéreas certificadas pelas autoridades da Arménia responsáveis pela supervisão regulamentar, incluindo:</b>			<b>Arménia</b>
AIR DILIJANS	AM COA 065	NGT	Arménia
ARMENIAN AIRLINES	AM COA 076	AAG	Arménia

<sup>(1)</sup> As transportadoras aéreas constantes do presente anexo 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.

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
ARMENIA AIRWAYS	AM COA 063	AMW	Arménia
ARMENIAN HELICOPTERS	AM COA 067	KAV	Arménia
FLY ARNA	AM COA 075	ACY	Arménia
FLYONE ARMENIA	AM COA 074	FIE	Arménia
NOVAIR	AM COA 071	NAI	Arménia
SHIRAK AVIA	AM COA 072	SHS	Arménia
SKYBALL	AM COA 073	N/D	Arménia
<b>Todas as transportadoras aéreas certificadas pelas autoridades do Congo (Brazzaville) responsáveis pela supervisão regulamentar, incluindo:</b>			<b>Congo (Brazzaville)</b>
CANADIAN AIRWAYS CONGO	CG-CTA 006	TWC	Congo (Brazzaville)
EQUAFLIGHT SERVICES	CG-CTA 002	EKA	Congo (Brazzaville)
EQUAJET	RAC06-007	EKJ	Congo (Brazzaville)
TRANS AIR CONGO	CG-CTA 001	TSG	Congo (Brazzaville)
SOCIETE NOUVELLE AIR CONGO	CG-CTA 004	Desconhecido	Congo (Brazzaville)
<b>Todas as transportadoras aéreas certificadas pelas autoridades da República Democrática do Congo (DRC) responsáveis pela supervisão regulamentar, incluindo:</b>			<b>República Democrática do Congo (DRC)</b>
AB BUSINESS	AAC/DG/OPS-09/14	Desconhecido	República Democrática do Congo (DRC)
AIR FAST CONGO	AAC/DG/OPS-09/03	Desconhecido	República Democrática do Congo (DRC)
AIR KASAI	AAC/DG/OPS-09/11	Desconhecido	República Democrática do Congo (DRC)
AIR KATANGA	AAC/DG/OPS-09/08	Desconhecido	República Democrática do Congo (DRC)
BUSY BEE CONGO	AAC/DG/OPS-09/04	Desconhecido	República Democrática do Congo (DRC)
COMPAGNIE AFRICAINE D'AVIATION (CAA)	AAC/DG/OPS-09/02	DBP	República Democrática do Congo (DRC)

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
CONGO AIRWAYS	AAC/DG/OPS-09/01	COG	República Democrática do Congo (DRC)
GOMA EXPRESS	AAC/DG/OPS-09/13	Desconhecido	República Democrática do Congo (DRC)
KIN AVIA	AAC/DG/OPS-09/10	Desconhecido	República Democrática do Congo (DRC)
AVIAÇÃO DE MALU	AAC/DG/OPS-09/05	Desconhecido	República Democrática do Congo (DRC)
SERVE AIR CARGO	AAC/DG/OPS-09/07	Desconhecido	República Democrática do Congo (DRC)
SWALA AVIATION	AAC/DG/OPS-09/06	Desconhecido	República Democrática do Congo (DRC)
TRACEP CONGO AVIATION	AAC/DG/OPS-09/15	Desconhecido	República Democrática do Congo (DRC)
<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 do Quirguistão responsáveis pela supervisão regulamentar, incluindo:</b>			<b>Quirguistão</b>
AERO NOMAD AIRLINES	57	ANK	Quirguistão
AEROSTAN	08	BSC	Quirguistão

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
AIR COMPANY AIR KG	50	KGC	Quirguistão
AIRCOMPANY MOALEM AVIATION	56	AMA	Quirguistão
AVIA TRAFFIC COMPANY	23	AVJ	Quirguistão
CENTRAL ASIAN AVIATION SERVICES	58	KAS	Quirguistão
FLYSKY AIRLINES	53	FSQ	Quirguistão
GLOBAL 8 AIRLINES	59	Desconhecido	Quirguistão
HELI SKY	47	HAC	Quirguistão
KAP.KG AIR COMPANY	52	KGS	Quirguistão
MAC.KG AIRLINES	61	MSK	Quirguistão
SAPSAN AIRLINE	54	KGB	Quirguistão
SKY JET	60	SJL	Quirguistão
SKY KG AIRLINES	41	KGK	Quirguistão
TRANS CARAVAN KG	55	TCK	Quirguistão
TEZ JET	46	TEZ	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
AL MAHA AVIATION	030/18	Desconhecido	Líbia
BERNIQ AIRWAYS	032/21	BNL	Líbia
BURAQ AIR	002/01	BRQ	Líbia
GLOBAL AIR TRANSPORT	008/05	GAK	Líbia
HALA AIRLINES	033/21	HTP	Líbia
LIBYAN AIRLINES	001/01	LAA	Líbia
LIBYAN WINGS AIRLINES	029/15	LWA	Líbia
PETRO AIR	025/08	PEO	Líbia
<b>Todas as transportadoras aéreas certificadas pelas autoridades do Nepal responsáveis pela supervisão regulamentar, incluindo:</b>			<b>Nepal</b>
AIR DYNASTY HELI. S.	035/2001	Desconhecido	Nepal

Nome da entidade jurídica da transportadora aérea, conforme consta do COA (e sua designação comercial, caso seja diferente)	Número do certificado de operador aéreo ("COA") ou número da licença de exploração	Código da companhia aérea da OACI com três letras	Estado do operador
ALTITUDE AIR	085/2016	Desconhecido	Nepal
BUDDHA AIR	014/1996	BHA	Nepal
FISHTAIL AIR	017/2001	Desconhecido	Nepal
SUMMIT AIR	064/2010	Desconhecido	Nepal
HELI EVEREST	086/2016	Desconhecido	Nepal
HIMALAYA AIRLINES	084/2015	HIM	Nepal
KAILASH HELICOPTER SERVICES	087/2018	Desconhecido	Nepal
MAKALU AIR	057 A/2009	Desconhecido	Nepal
MANANG AIR PVT	082/2014	Desconhecido	Nepal
MOUNTAIN HELICOPTERS	055/2009	Desconhecido	Nepal
PRABHU HELICOPTERS	081/2013	Desconhecido	Nepal
NEPAL AIRLINES CORPORATION	003/2000	RNA	Nepal
SAURYA AIRLINES	083/2014	Desconhecido	Nepal
SHREE AIRLINES	030/2002	SHA	Nepal
SIMRIK AIR	034/2000	Desconhecido	Nepal
SIMRIK AIRLINES	052/2009	RMK	Nepal
SITA AIR	033/2000	Desconhecido	Nepal
TARA AIR	053/2009	Desconhecido	Nepal
YETI AIRLINES	037/2004	NYT	Nepal
<b>As seguintes transportadoras aéreas certificadas pelas autoridades da Rússia responsáveis pela supervisão regulamentar</b>			<b>Rússia</b>
AURORA AIRLINES	486	SHU	Rússia
AVIACOMPANY "AVIASTAR-TU" CO. LTD	458	TUP	Rússia
IZHAVIA	479	IZA	Rússia
SOCIEDADE ANÓNIMA "AIR COMPANY YAKUTIA"	464	SYL	Rússia
SOCIEDADE ANÓNIMA "RUSJET"	498	RSJ	Rússia
SOCIEDADE ANÓNIMA "UVT AERO"	567	UVT	Rússia
SOCIEDADE ANÓNIMA "SIBERIA AIRLINES"	31	SBI	Rússia
SOCIEDADE ANÓNIMA "SMARTA-ARTAVIA AIRLINES"	466	AUL	Rússia

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
SOCIEDADE ANÓNIMA "IRAERO" AIRLINES	480	IAE	Rússia
SOCIEDADE ANÓNIMA "URAL AIRLINES"	18	SVR	Rússia
SOCIEDADE ANÓNIMA "ALROSA AIR COMPANY"	230	DRU	Rússia
SOCIEDADE ANÓNIMA "NORDS-ORDSTAR AIRLINES"	452	TYA	Rússia
JS AVIATION COMPANY "RUSLINE"	225	RLU	Rússia
JSC YAMAL AIRLINES	142	LLM	Rússia
LLC "NORD WIND"	516	NWS	Rússia
LLC "AIRCOMPANY IKAR"	36	KAR	Rússia
LTD. I FLY	533	RSY	Rússia
"POBEDA AIRLINES" SOCIEDADE DE RESPONSABILIDADE LIMITADA	562	PBD	Rússia
SOCIEDADE ANÓNIMA PÚBLICA "AEROFLOT - RUSSIAN AIRLINES"	1	AFL	Rússia
"ROSSIYA AIRLINES" SOCIEDADE ANÓNIMA	2	SDM	Rússia
SKOL AIRLINE LLC	228	CDV	Rússia
"UTAIR AVIATION" SOCIEDADE ANÓNIMA	6	UTA	Rússia
<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>
STP AIRWAYS	03/COA/2006	STP	São Tomé e Príncipe
<b>Todas as transportadoras aéreas certificadas pelas autoridades da Serra Leoa responsáveis pela supervisão regulamentar</b>			<b>Serra Leoa</b>
<b>Todas as transportadoras aéreas certificadas pelas autoridades do Sudão responsáveis pela supervisão regulamentar, incluindo:</b>			<b>Sudão</b>
ALFA AIRLINES SD	54	AAJ	Sudão
BADR AIRLINES	35	BDR	Sudão
BLUE BIRD AVIATION	11	BLB	Sudão
ELDINDER AVIATION	8	DND	Sudão

Nome da entidade jurídica da transportadora aérea, conforme consta do COA (e sua designação comercial, caso seja diferente)	Número do certificado de operador aéreo ("COA") ou número da licença de exploração	Código da companhia aérea da OACI com três letras	Estado do operador
GREEN FLAG AVIATION	17	GNF	Sudão
HELEJETIC AIR	57	HJT	Sudão
KATA AIR TRANSPORT	9	KTV	Sudão
KUSH AVIATION CO.	60	KUH	Sudão
NOVA AIRWAYS	46	NOV	Sudão
SUDAN AIRWAYS CO.	1	SUD	Sudão
SUN AIR	51	SNR	Sudão
TARCO AIR	56	TRQ	Sudão».

## ANEXO II

## «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
IRAN AIR	IR.COA.100	IRA	Irão	Todas as aeronaves Fokker F100 e Boeing B747	Aeronaves Fokker F100, conforme referido no COA; aeronaves Boeing B747, conforme referido no COA	Irão
AIR KORYO	GAC-COA/KOR-01	KOR	Coreia do Norte	Toda a frota, à exceção de: 2 aeronaves de tipo TU-204.	Toda a frota, à exceção de: P-632 e P-633.	Coreia do Norte»

<sup>(1)</sup> As transportadoras aéreas constantes do presente anexo 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.