



Índice

II Atos não legislativos

REGULAMENTOS

- ★ Regulamento de Execução (UE) 2018/870 do Conselho, de 14 de junho 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) 2018/871 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 ou sujeitas a restrições operacionais na União ⁽¹⁾ 5

DECISÕES

- ★ Decisão de Execução (PESC) 2018/872 do Conselho, de 14 de junho de 2018, que dá execução à Decisão (PESC) 2015/1333 relativa a medidas restritivas tendo em conta a situação na Líbia 22
- ★ Decisão de Execução (UE) 2018/873 da Comissão, de 13 de junho de 2018, que exclui do financiamento da União Europeia determinadas despesas em que os Estados-Membros incorreram a título do Fundo Europeu Agrícola de Garantia (FEAGA) e do Fundo Europeu Agrícola de Desenvolvimento Rural (Feader) [notificada com o número C(2018) 3826] 29
- ★ Decisão de Execução (UE) 2018/874 da Comissão, de 14 de junho de 2018, que determina que a suspensão temporária do direito aduaneiro preferencial, nos termos do disposto no artigo 15.º do Regulamento (UE) n.º 20/2013 do Parlamento Europeu e do Conselho, não é adequada para as importações de bananas originárias da Nicarágua 58

(¹) Texto relevante para efeitos do EEE.

Retificações

- ★ **Retificação do Regulamento de Execução (UE) 2018/705 do Conselho, de 14 de maio de 2018, que dá execução ao Regulamento (UE) n.º 269/2014 que impõe medidas restritivas no que diz respeito a ações que comprometam ou ameacem a integridade territorial, a soberania e a independência da Ucrânia (JO L 118 I de 14.5.2018) 60**
- ★ **Retificação da Decisão (PESC) 2018/706 do Conselho, de 14 de maio de 2018, que altera a Decisão 2014/145/PESC que impõe medidas restritivas no que diz respeito a ações que comprometam ou ameacem a integridade territorial, a soberania e a independência da Ucrânia (JO L 118 I de 14.5.2018) 60**

II

(Atos não legislativos)

REGULAMENTOS

REGULAMENTO DE EXECUÇÃO (UE) 2018/870 DO CONSELHO

de 14 de junho 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 ⁽¹⁾, 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 7 de junho de 2018, o Comité do Conselho de Segurança das Nações Unidas, criado pela Resolução do Conselho de Segurança das Nações Unidas 1970 (2011), aditou seis pessoas 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 14 de junho de 2018.

Pelo Conselho
A Presidente
E. ZAHARIEVA

⁽¹⁾ JOL 12 de 19.1.2016, p. 1.

ANEXO

As pessoas a seguir indicadas são aditadas à lista constante do anexo II do Regulamento (UE) 2016/44:

21. **Nome:** 1: Ermias 2: Ghermay 3: não consta 4: não consta

Título: não consta **Designação:** Chefe de uma rede de tráfico transnacional **Data de nascimento:** Aproximadamente (entre 35 e 45 anos) **Local de nascimento:** (possivelmente Asmara, Eritreia) **Também conhecido por (fidedigno):** não consta **Também conhecido por (pouco fidedigno):** a) Ermias Ghermay b) Ermias Ghirmay **Nacionalidade:** Eritreia **N.º de passaporte:** não consta **N.º de identificação nacional:** não consta **Endereço:** (Endereço conhecido: Trípoli, Tarig sure N.º 51; mudou-se provavelmente para Sabratha (Sábrata) em 2015.) **Inclusão na lista em:** 7 de junho 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); do ponto 11, alínea a), da Resolução 2213 (2015).

Informações adicionais

Ermias Ghermay está largamente documentado por múltiplas fontes de informação fiáveis, incluindo investigações criminais, como um dos principais intervenientes subsarianos no tráfico de migrantes na Líbia. Ermias Ghermay é o chefe de uma rede transnacional responsável pelo tráfico e pela introdução clandestina de dezenas de milhares de migrantes, principalmente do Corno de África para a costa da Líbia, e daí para países de destino na Europa e para os Estados Unidos. Tem à sua disposição homens armados, bem como armazéns e campos de detenção onde estão alegadamente a ser cometidos graves atropelos dos direitos humanos contra migrantes. Ermias Ghermay trabalha em estreita colaboração com as redes de passadores líbios como a de Abu-Qarin, e é considerado a sua «cadeia de abastecimento oriental». A sua rede estende-se do Sudão à costa da Líbia e daí até à Europa (Itália, França, Alemanha, Países Baixos, Suécia e Reino Unido) e aos Estados Unidos. Ermias Ghermay controla ainda campos de detenção privados na região da costa noroeste da Líbia, onde os migrantes são detidos e são vítimas de graves abusos. Os migrantes são transportados destes campos para Sábrata ou Zauia (Zawiya). Nos últimos anos, Ermias Ghermay organizou inúmeras viagens perigosas pelo mar, expondo os migrantes (incluindo um grande número de menores) ao risco de morte. Em 2015, o Tribunal de Palermo (Itália) emitiu mandados de captura contra Ermias Ghermay relacionados com a introdução clandestina de milhares de migrantes em condições inumanas, nomeadamente com o naufrágio de 13 de outubro de 2013, perto de Lampedusa, no qual morreram 266 pessoas.

22. **Nome:** 1: Fitiwi 2: Abdelrazak 3: não consta 4: não consta

Título: não consta **Designação:** Chefe de uma rede de tráfico transnacional **Data de nascimento:** Aproximadamente (entre 30 e 35 anos) **Local de nascimento:** Massaua, Eritreia **Também conhecido por (fidedigno):** não consta **Também conhecido por (pouco fidedigno):** Fitwi Esmail Abdelrazak **Nacionalidade:** Eritreia **N.º de passaporte:** não consta **N.º de identificação nacional:** não consta **Endereço:** não consta **Inclusão na lista em:** 7 de junho 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); do ponto 11, alínea a), da Resolução 2213 (2015).

Informações adicionais

Fitiwi Abdelrazak é o chefe de uma rede transnacional responsável pelo tráfico e pela introdução clandestina de dezenas de milhares de migrantes, principalmente do Corno de África para a costa da Líbia e daí para países de destino na Europa e para os Estados Unidos. Fitiwi Abdelrazak foi identificado em fontes abertas e em várias investigações criminais como um dos principais agentes responsáveis pela exploração de um grande número de migrantes na Líbia e pelos abusos cometidos contra eles. Fitiwi Abdelrazak tem muitos contactos nas redes de passadores líbios e acumulou uma imensa riqueza através do tráfico de migrantes. Tem à sua disposição homens armados, bem como armazéns e campos de detenção onde estão a ser cometidos graves atropelos dos direitos humanos. A sua rede é composta por células no Sudão, na Líbia, em Itália e mais além em países de destino dos migrantes. Os migrantes presentes nos campos de Fitiwi Abdelrazak também são comprados a terceiros, como outras instalações de detenção locais. Os migrantes são transportados destes campos para a costa da Líbia. Fitiwi Abdelrazak organizou inúmeras viagens perigosas pelo mar, expondo os migrantes (incluindo menores) ao risco de morte. Fitiwi Abdelrazak está associado a dois naufrágios, pelo menos, com consequências fatais entre abril e julho de 2014.

23. **Nome:** 1: Ahmad 2: Oumar 3: al-Dabbashi 4: não consta

Título: não consta **Designação:** Comandante da milícia Anas al-Dabbashi, chefe de uma rede de tráfico transnacional **Data de nascimento:** Aproximadamente (30 anos) **Local de nascimento:** [possivelmente Sabratha (Sábrata), arredores de Talil] **Também conhecido por (fidedigno):** não consta **Também conhecido por (pouco fidedigno):** a) Al-Dabachi b) Al Ammu c) The Uncle («O Tio») d) Al-Ahwal **Nacionalidade:** Líbia **N.º de passaporte:** não consta **N.º de identificação nacional:** não consta **Endereço:** a) Garabulli, Líbia b) Zawiya (Zauia), Líbia **Inclusão na lista em:** 7 de junho 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); do ponto 11, alínea a), da Resolução 2213 (2015).

Informações adicionais

Ahmad al-Dabbashi é o comandante da milícia Anas al-Dabbashi, que anteriormente operava na zona costeira entre Sábrata e Melita. Al-Dabbashi é um chefe destacado nas atividades ilícitas relacionadas com o tráfico de migrantes. O clã e a milícia al-Dabbashi mantêm também relações com grupos terroristas e grupos extremistas violentos. Al-Dabbashi opera atualmente nas proximidades de Zauia, depois de se terem registado violentos confrontos com outras milícias e organizações rivais de passadores junto à zona costeira, em outubro de 2017, de que resultaram mais de 30 mortos, incluindo civis. Em resposta ao seu afastamento, Ahmad al-Dabbashi prometeu publicamente, em 4 de dezembro de 2017, regressar a Sábrata com armas e forças. Existem numerosas provas de que a milícia de Al-Dabbashi tem estado diretamente envolvida no tráfico e na introdução clandestina de migrantes, e de que controla as zonas de partida de migrantes, os campos, os refúgios e as embarcações. Há informações que nos permitem concluir que Al-Dabbashi expôs os migrantes (incluindo menores) a situações brutais e por vezes circunstâncias fatais em terra e no mar. Depois dos violentos confrontos entre a milícia de Al-Dabbashi e outras milícias em Sábrata, foram encontrados milhares de migrantes (muitos deles em estado grave), a maior parte dos quais detidos em centros da brigada dos Mártires Anas al-Dabbashi e da milícia al-Ghul. O clã al-Dabbashi, bem como a milícia Anas al-Dabbashi a ele ligada, mantêm ligações de longa data com o Estado Islâmico do Iraque e do Levante (EIL) e seus afiliados. Estiveram nas suas fileiras vários operacionais do EIL, designadamente Abdallah al-Dabbashi, o «califa» do EIL de Sábrata. Al-Dabbashi esteve também alegadamente envolvido na organização do assassinato de Sami Khalifa al-Gharabli, que fora nomeado pela assembleia municipal de Sábrata para combater as operações de introdução clandestina de migrantes, em julho de 2017. As atividades de Al-Dabbashi contribuem em grande medida para o recrudescimento da violência e da insegurança na zona ocidental da Líbia e são uma ameaça para a paz e a estabilidade na Líbia e nos países vizinhos.

24. **Nome:** 1: MUS'AB 2: ABU-QARIN 3: não consta 4: não consta

Título: não consta **Designação:** Chefe de uma rede de tráfico transnacional **Data de nascimento:** 19 de janeiro de 1983 **Local de nascimento:** Sabratha (Sábrata), Líbia **Também conhecido por (fidedigno):** não consta **Também conhecido por (pouco fidedigno):** a) ABU-AL QASSIM OMAR Musab Boukrin b) The Doctor («O Doutor») c) Al-Grein **Nacionalidade:** Líbia **N.º de passaporte:** a) 782633, emitido em 31 de maio de 2005 b) 540794, emitido em 12 de janeiro de 2008 **N.º de identificação nacional:** não consta **Endereço:** não consta **Incluído na lista em:** 7 de junho 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); do ponto 11, alínea a), da Resolução 2213 (2015).

Informações adicionais

Mus'ab Abu-Qarin é visto como um personagem central nas atividades de tráfico de seres humanos e de introdução clandestina de migrantes na área de Sábrata, mas também opera a partir de Zauia e Garabuli (Garibulli). A sua rede transnacional cobre a Líbia, destinos europeus, países subsaarianos para o recrutamento de migrantes e países árabes para o setor financeiro. Diversas fontes fiáveis documentaram a sua associação, no tráfico e introdução clandestina de pessoas, com Ermias Ghermay, que se ocupa da «cadeia de abastecimento oriental» em nome de Abu-Qarin. Existem provas de que Abu-Qarin cultivou relacionamentos com outros atores no setor do tráfico, nomeadamente Mohammed Kachlaf (primo e chefe da brigada al-Nasr, também proposto para inclusão na lista) em Zauia. Um antigo cúmplice de Abu-Qarin, que agora coopera com as autoridades líbias, afirma que, só em 2015, Abu-Qarin organizou viagens por mar para 45 000 pessoas, expondo os migrantes (incluindo menores) ao risco de morte. Abu-Qarin é o organizador de uma viagem em 18 de abril de 2015 que terminou com um naufrágio no canal da Sicília que causou a morte de 800 pessoas. Diversos elementos de prova, inclusive do Grupo de Peritos da ONU, documentam que é o responsável pela detenção de migrantes em condições brutais, inclusive em Trípoli, perto da zona de al-Wadi e das zonas balneares perto de Sábrata, onde os migrantes estão detidos. Consta que Abu-Qarin era próximo do clã al-Dabbashi em Sábrata, até que eclodiu um conflito sobre um «imposto de proteção». Diversas fontes informaram que Abu-Qarin pagou a pessoas próximas de extremistas violentos na zona de Sábrata, em troca da aprovação para introduzir migrantes clandestinamente em nome de círculos extremistas violentos, que beneficiam financeiramente da exploração da imigração ilegal. Abu-Qarin está ligado a uma rede de passadores composta por grupos armados salafistas em Trípoli, Seba (Sebha) e Cufra (Kufra).

25. **Nome:** 1: Mohammed 2: Kachlaf 3: não consta 4: não consta

Título: não consta **Designação:** Comandante da brigada Shuhada al-Nasr, chefe dos guardas da refinaria de petróleo de Zawiya (Zauia) **Data de nascimento:** não consta **Local de nascimento:** Zawiya (Zauia), Líbia **Também conhecido por (fidedigno):** não consta. **Também conhecido por (pouco fidedigno):** a) Kashlaf b) Koshlaf c) Keslaf d) al-Qasab **Nacionalidade:** Líbia **N.º de passaporte:** não consta **N.º de identificação nacional:** não consta **Endereço:** Zawiya (Zauia), Líbia **Inclusão na lista em:** 7 de junho 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); do ponto 11, alínea a), da Resolução 2213 (2015).

Informações adicionais

Mohammed Kachlaf é o chefe da brigada Shuhada al Nasr em Zauia, na Líbia Ocidental. A sua milícia controla a refinaria de Zauia, que é uma placa giratória para as operações de introdução clandestina de migrantes. Mohammed Kachlaf controla igualmente centros de detenção, incluindo o centro de detenção de Nasr, que está nominalmente sob o controlo do Departamento de Luta contra a Migração Ilegal. Tal como indicam várias fontes, a rede de Mohammed Kachlaf é uma das mais importantes no domínio da introdução clandestina e da exploração de migrantes na Líbia. Mohammed Kachlaf tem extensas ligações com o chefe da unidade local da guarda costeira de Zauia, al-Rahman al-Milad, cuja unidade interceta embarcações com migrantes, muitas vezes pertencentes a redes rivais de introdução clandestina de migrantes. Os migrantes são então levados para centros de detenção sob o controlo da milícia Al Nasr, onde são alegadamente detidos em más condições. O Grupo de Peritos sobre a Líbia recolheu provas de que havia migrantes que eram frequentemente espancados, enquanto que outros eram vendidos no mercado local como «escravos sexuais» — é o caso, nomeadamente, das mulheres provenientes de países subsarianos e de Marrocos. O Grupo concluiu igualmente que Mohammed Kachlaf colabora com outros grupos armados, e que esteve implicado em confrontos violentos frequentes ao longo de 2016 e 2017.

26. **Nome:** 1: Abd 2: Al-Rahman 3: al-Milad 4: não consta

Título: não consta **Designação:** Comandante da Guarda Costeira em Zawiya (Zauia) **Data de nascimento:** Aproximadamente (29 anos) **Local de nascimento:** Trípoli, Líbia **Também conhecido por (fidedigno):** não consta **Também conhecido por (pouco fidedigno):** a) Rahman Salim Milad b) al-Bija **Nacionalidade:** Líbia **N.º de Passaporte:** não consta **N.º de identificação nacional:** não consta **Endereço:** Zawiya (Zauia), Líbia **Inclusão na lista em:** 7 de junho 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); do ponto 11, alínea a), da Resolução 2213 (2015).

Informações adicionais

Abd al Rahman al-Milad dirige a unidade regional da Guarda Costeira em Zauia que está constantemente associada à violência contra migrantes e outros traficantes de pessoas. O Grupo de Peritos das Nações Unidas afirma que Milad e outros membros da Guarda Costeira estão diretamente envolvidos no afundamento de barcos de migrantes com armas de fogo. Abd al Rahman al-Milad colabora com outros passadores de migrantes, como Mohammed Kachlaf (também proposto para inclusão na lista), que, de acordo com algumas fontes, lhe dá proteção para executar operações ilícitas relacionadas com o tráfico e a introdução clandestina de migrantes. Várias testemunhas em investigações criminais declararam ter sido recolhidas no mar por homens armados num navio da Guarda Costeira chamado Tallil (utilizado por Abd al Rahman al-Milad) e levadas para o centro de detenção de al-Nasr, onde são alegadamente mantidas em condições brutais e sujeitas a espancamentos.

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 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 ⁽¹⁾, nomeadamente o artigo 4.º, n.º 2,

Considerando o seguinte:

- (1) O Regulamento (CE) n.º 474/2006 da Comissão ⁽²⁾ estabelece a lista das transportadoras aéreas que são objeto de uma proibição de operação na União, a que se refere o capítulo II do Regulamento (CE) n.º 2111/2005.
- (2) Nos termos do artigo 4.º, n.º 3, do Regulamento (CE) n.º 2111/2005, 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 relevantes. 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 na lista.
- (4) A Comissão concedeu às transportadoras aéreas em causa a possibilidade de consultarem os documentos comunicados pelos Estados-Membros, de apresentarem as suas observações por escrito e de fazerem uma exposição oral à Comissão e ao comité instituído pelo Regulamento (CEE) n.º 3922/1991 do Conselho ⁽³⁾ («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 ⁽⁴⁾, com as autoridades competentes e as transportadoras aéreas do Afeganistão, de Angola, da Bolívia, da Gâmbia, da Indonésia, da Líbia, do Nepal, da Rússia e da Venezuela. A Comissão informou também o Comité da Segurança Aérea sobre a situação em termos de segurança da aviação na Guiné Equatorial, no Cazaquistão, na Índia, na Mauritània, em Moçambique, nas Filipinas, na Tailândia, na Ucrânia e na Zâmbia.
- (6) A AESA apresentou à Comissão e ao Comité da Segurança Aérea os resultados da análise dos relatórios das auditorias realizadas pela Organização da Aviação Civil Internacional («OACI»), no âmbito do seu Programa Universal de Auditoria da Supervisão da Segurança. Neste contexto, os Estados-Membros foram convidados a dar prioridade, nas inspeções a efetuar na plataforma de estacionamento, às transportadoras aéreas certificadas nos países terceiros em que a OACI detetou problemas de segurança graves ou relativamente aos quais a AESA tenha concluído que o sistema de supervisão da segurança apresenta deficiências graves. Além das consultas realizadas pela Comissão nos termos do Regulamento (CE) n.º 2111/2005, a atribuição de prioridade nas inspeções a efetuar na plataforma de estacionamento permitirá recolher informações suplementares sobre o desempenho, em termos de segurança, das transportadoras aéreas certificadas nesses países terceiros.

⁽¹⁾ JO L 344 de 27.12.2005, p. 15.

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

⁽³⁾ Regulamento (CEE) n.º 3922/1991 do Conselho, de 16 de dezembro de 1991, relativo à harmonização de normas técnicas e dos procedimentos administrativos no setor da aviação civil (JO L 373 de 31.12.1991, p. 4).

⁽⁴⁾ 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).

- (7) 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 ⁽¹⁾.
- (8) 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 medidas ou requisitos de monitorização estabelecidos no Regulamento (CE) n.º 2111/2005. Prestou igualmente informações sobre os planos e pedidos de reforço de assistência técnica e de cooperação com o objetivo de melhorar a capacidade administrativa e técnica das autoridades da aviação civil, tendo em vista ajudar a solucionar eventuais 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 informada a comunidade aeronáutica internacional, designadamente através da base de dados da rede «SCAN» (Safety Collaborative Assistance Network) da OACI, sobre a assistência técnica prestada pela União e pelos seus Estados-Membros com vista a reforçar a segurança da aviação à escala mundial.
- (9) O Eurocontrol informou a Comissão e o Comité da Segurança Aérea sobre a situação do sistema de alerta do programa SAFA e forneceu estatísticas respeitantes às mensagens de alerta relativas a transportadoras aéreas objeto de proibição.

Transportadoras aéreas da União

- (10) 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 informou a Comissão e o Comité da Segurança Aérea sobre as medidas que tinha tomado no tocante à transportadora aérea *Bulgaria Air*.
- (11) 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 internacionais adequadas pelas transportadoras aéreas da União.

Transportadoras aéreas do Afeganistão

- (12) Em 13 de fevereiro de 2018, tiveram lugar consultas técnicas entre representantes da Comissão, da AESA e da Autoridade da Aviação Civil da República Islâmica do Afeganistão («ACAA») e a transportadora aérea *Kam Air*, relativas, designadamente, à atual proibição de operação imposta a todas as transportadoras aéreas do Afeganistão, em conformidade com o Regulamento (CE) n.º 2111/2005.
- (13) No decurso dessa reunião, a ACAA facultou informações sobre os progressos alcançados na aplicação de medidas de supervisão de segurança reforçadas. Nos anos anteriores, a ACAA revogou ou suspendeu mais certificados de operador aéreo («COA»), várias aeronaves foram imobilizadas por não se encontrarem em condições de aeronavegabilidade e foram tomadas medidas rigorosas contra os tripulantes de voo que não respeitavam as normas de segurança internacionais. Além disso, a ACAA comunicou que todas as companhias aéreas registadas no Afeganistão foram sujeitas a um processo de recertificação, em conformidade com as normas internacionais. Atualmente, apenas duas companhias aéreas são titulares de um COA válido, a *Kam Air* e a *Ariana Afghan Airlines*. A *Kam Air* foi totalmente recertificada em conformidade com o novo quadro legislativo da aviação afegão e a *Ariana Afghan Airlines* encontra-se em processo de recertificação. A ACAA reiterou que, dentro dos limites de um contexto operacional complexo, está empenhada em respeitar as suas obrigações internacionais em matéria de segurança da aviação.
- (14) A ACAA começou a preencher os questionários em linha para o Programa Universal de Auditoria da Supervisão da Segurança da OACI — abordagem contínua de controlo (PUASS — ACC), mas não forneceu quaisquer elementos de prova. O Representante Permanente do Afeganistão na OACI está a negociar com esta organização para que realize uma auditoria do PUASS o mais rapidamente possível.
- (15) A transportadora aérea *Kam Air* fez uma apresentação sobre a evolução da empresa e da sua gestão da segurança. Em setembro de 2014, o Conselho Executivo da *Kam Air* decidiu repensar os seus planos estratégicos e procedimentos táticos das suas operações, a fim de garantir a conformidade total com os novos regulamentos da ACAA e as normas internacionais e práticas recomendadas. Foi implementado um programa de monitorização dos dados de voo e a empresa está consciente dos riscos operacionais. Os sistemas de gestão da segurança e da qualidade estão em processo de aplicação.

⁽¹⁾ 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).

- (16) A Comissão reconhece os esforços da ACAA e o facto de esta demonstrar o seu empenho em colaborar com a Comissão, prestando informações atualizadas à Comissão sobre o estado das suas obrigações de fiscalização.
- (17) Porém, a Comissão salienta o difícil contexto operacional no Afeganistão, bem como as consequências negativas do mesmo para a ACAA no que se refere à sua capacidade para assumir as suas obrigações no domínio da supervisão da segurança. A Comissão irá acompanhar de perto os resultados da auditoria PUASS efetuada pela OACI. Assim, a Comissão considera que, com base em todas as informações disponíveis, a lista das transportadoras aéreas objeto de uma proibição de operação na União deve ser alterada, no que diz respeito ao Afeganistão, com exceção dos transportadores afegãos *Afghan Jet International Airlines*, *East Horizon Airlines* e *Safi Airways*, que viram revogados os seus COA e que, por isso, já não precisam de ser incluídos na lista.
- (18) Em conformidade com os critérios comuns estabelecidos no anexo do Regulamento (CE) n.º 2111/2005, considera-se, por conseguinte, que a lista das transportadoras aéreas comunitárias que são objeto de uma proibição de operação na União deve ser alterada para retirar as transportadoras aéreas *Afghan Jet International Airlines*, *East Horizon Airlines* e *Safi Airways* do anexo A do Regulamento (CE) n.º 474/2006.

Transportadoras aéreas de Angola

- (19) Em novembro de 2008 ⁽¹⁾, todas as transportadoras aéreas certificadas em Angola, à exceção de uma, foram objeto de uma proibição de operação, principalmente devido à incapacidade das autoridades competentes responsáveis pela supervisão da segurança das transportadoras aéreas certificadas em Angola (INAVIC) para aplicarem e fazerem cumprir as normas de segurança internacionais aplicáveis. Abriu-se uma exceção parcial à transportadora aérea *TAAG Angola Airlines*, a qual foi incluída no anexo B do Regulamento (CE) n.º 474/2006 ⁽²⁾ e autorizada a operar com destino à União com parte da sua frota.
- (20) A OACI realizou uma Missão Coordenada de Validação da OACI (ICVM) em Angola, em março de 2017. Com base nos resultados desta missão, a OACI anunciou que o problema de segurança grave na área de operações tinha sido resolvido pelas autoridades competentes de Angola.
- (21) Por carta de 2 de abril de 2018, as autoridades competentes angolanas informaram a Comissão sobre os progressos realizados na aplicação das normas de segurança internacionais e os resultados da ICVM.
- (22) A Comissão congratula-se com os esforços envidados pelo INAVIC e com o facto de aquela entidade se ter comprometido a encetar consultas com a Comissão, a fim de fornecer informações mais pormenorizadas no que diz respeito aos progressos na supervisão da segurança das transportadoras aéreas sob a sua responsabilidade.
- (23) De acordo com os critérios comuns estabelecidos no anexo do Regulamento (CE) n.º 2111/2005, a Comissão considera, por conseguinte, não haver atualmente fundamento para alterar a lista das transportadoras aéreas objeto de uma proibição de operação na União relativamente às transportadoras aéreas de Angola.

Transportadoras aéreas da Bolívia

- (24) Em 30 de janeiro de 2018, teve lugar uma reunião de consulta técnica entre a Comissão, a AESA, um Estado-Membro e representantes de alta patente da Direção-Geral da Aviação Civil da Bolívia («DGAC»).
- (25) A Comissão havia solicitado à DGAC que apresentasse uma lista de documentos e de ações a desenvolver. A DGAC apresentou toda a documentação necessária em tempo útil e a AESA efetuou uma análise dessa documentação. A conclusão preliminar é de que os procedimentos estão bem documentados, mas que não foi possível avaliar a sua correta aplicação. A DGAC parece estar bem equipada em termos de número de inspetores; no entanto, eram necessárias mais informações para verificar se existiam as competências certas para tarefas especializadas.
- (26) Para obter um conhecimento mais aprofundado da supervisão das operações aéreas, a Comissão solicitou à DGAC da Bolívia que apresentasse um plano pormenorizado das auditorias e inspeções previstas para 2018 e uma síntese das auditorias e inspeções efetuadas em 2016 e 2017 em cinco companhias aéreas a efetuar o transporte de passageiros numa base regular e não regular.

⁽¹⁾ Regulamento (CE) n.º 1131/2008 da Comissão, de 14 de novembro de 2008, que altera o Regulamento (CE) n.º 474/2006 no que respeita à lista das transportadoras aéreas que são objeto de uma proibição de operação na União, considerando 8 a 11 sobre Angola.

⁽²⁾ Regulamento (CE) n.º 619/2009 da Comissão, de 13 de julho de 2009, que altera o Regulamento (CE) n.º 474/2006 no que respeita à lista das transportadoras aéreas que são objeto de uma proibição de operação na União, considerando 54 a 62 sobre Angola; 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, considerando 12 a 17 sobre Angola.

- (27) Essa documentação adicional foi enviada e recebida pela AESA. A conclusão foi a de que ocorreu um aumento significativo da taxa de realização de inspeções entre 2016 e 2017. Em relação à transportadora aérea *Boliviana de Aviación*, a única transportadora aérea da Bolívia que opera na Europa, foram concluídas 88 % das atividades previstas. A DGAC da Bolívia informou que, para o corrente ano de 2018, foi introduzido um conceito de supervisão baseada no risco. Verificou-se que, relativamente a outros operadores aéreos, embora tenha sido efetuada uma análise de risco, serão necessárias mais melhorias.
- (28) A Comissão registou as informações fornecidas pela DGAC da Bolívia. A Comissão considera que, com base em todas as informações atualmente disponíveis, incluindo as informações prestadas pela DGAC da Bolívia na reunião de consulta técnica de 30 de janeiro de 2018, não existem atualmente quaisquer motivos para impor uma proibição ou restrições operacionais às transportadoras aéreas certificadas na Bolívia.
- (29) 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 Bolívia.
- (30) Os Estados-Membros devem continuar a verificar o cumprimento efetivo das normas de segurança internacionais pertinentes, atribuindo prioridade às inspeções na plataforma de estacionamento das transportadoras aéreas certificadas na Bolívia, em conformidade com o Regulamento (UE) n.º 965/2012.
- (31) 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 Gâmbia

- (32) Em 2014 e 2015, as inspeções SAFA efetuadas aos operadores *Aeolus Air Ltd.* e *SIPJ (G) Ltd.*, ambos titulares de um COA emitido pela Autoridade da Aviação Civil da Gâmbia (CAAG), mostraram deficiências de segurança graves.
- (33) Em 24 de julho de 2015, a AESA enviou uma carta à CAAG, apresentando os resultados de uma inspeção na plataforma de estacionamento à *SIPJ (G) Ltd.* Além disso, nessa carta, a AESA informou a CAAG de que, embora os planos de voo tivessem sido classificados na categoria de operações de aviação geral e as tripulações de voo tivessem indicado que se tratava de voos estatais, de facto, existiam elementos de prova de que essas operações eram efetivamente de natureza comercial.
- (34) Um inquérito subsequente revelou que a aeronave em causa estava registada nos Estados Unidos da América. No que diz respeito a essa aeronave, a AESA contactou as autoridades da aviação civil dos Estados Unidos. A AESA também contactou formalmente as autoridades da Gâmbia, que, contudo, não responderam. A *SIPJ (G) Ltd.* não apresentou nenhum pedido de autorização de TCO.
- (35) Uma série de inspeções SAFA efetuadas ao operador *SIPJ (G) Ltd.* em 2016 originou outras conclusões importantes. Em todos os casos, os voos foram declarados como voos de aviação geral. No entanto, existem indícios de que se tratava de voos comerciais, que foram declarados como voos de aviação geral, com o intuito de contornar as normas de segurança da OACI aplicáveis e, mais especificamente, os requisitos de autorização de TCO no espaço aéreo da União.
- (36) A fim de acompanhar de perto a situação e em conformidade com o artigo 3.º, n.º 2, do Regulamento (CE) n.º 473/2006, a Comissão encetará consultas técnicas com as autoridades da Gâmbia.
- (37) Os Estados-Membros devem continuar a verificar o cumprimento efetivo das normas de segurança internacionais pertinentes, atribuindo prioridade às inspeções na plataforma de estacionamento das transportadoras aéreas registadas na Gâmbia, em conformidade com o Regulamento (UE) n.º 965/2012.
- (38) 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.
- (39) De acordo com os critérios comuns estabelecidos no anexo do Regulamento (CE) n.º 2111/2005, considera-se, por conseguinte, não haver atualmente fundamento para alterar a lista das transportadoras aéreas objeto de uma proibição de operação na União relativamente às transportadoras aéreas da Gâmbia.

Transportadoras aéreas da Indonésia

- (40) De 12 a 21 de março de 2018, a União efetuou uma visita de avaliação de segurança à Indonésia. Participaram nessa visita de avaliação peritos da Comissão, da AESA e dos Estados-Membros. A visita de avaliação de segurança no local efetuada pela União teve lugar nos escritórios da Direção-Geral da Aviação Civil da Indonésia («DGCA da Indonésia») e em diversas transportadoras aéreas certificadas na Indonésia, a saber, a *Batik Air*, para comparar com a última visita de avaliação da União no local, em 2016; a *Wings Air*, operador do mesmo grupo (Lion Group) que a *Batik Air* e grande operador de turbopropulsores (ATR42/72); A *Sriwijaya Air*, o maior operador que ainda consta da lista das transportadoras aéreas que são objeto de uma proibição de operação na União; a *TransNusa*, com uma frota mista de turboventiladores e turbopropulsores (todos eles certificados ao abrigo da CASR-121); a *Spirit Aviation Sentosa* e a *Susi Air*, ambas certificadas ao abrigo da CASR-135, que efetuam operações regionais e *charter*. A avaliação incluiu visitas a duas regiões afastadas: uma base da *TransNusa* situada em Kupang e a sede da *Susi Air* em Pangandaran.
- (41) Durante a visita de avaliação da União, verificou-se que a DGCA não só manteve o seu bom desempenho, como também realizou progressos consideráveis em diversos domínios, desde a última visita de avaliação da União no local, em 2016. De especial importância foi a estabilidade alcançada pela DGCA em termos de elaboração de regulamentos nacionais no domínio da aviação e a maturidade apresentada para efetuar uma supervisão adequada e eficaz. Em ocasiões anteriores, verificou-se que tinham sido considerados ou adotados diferentes modelos regulamentares, para que a Indonésia pudesse demonstrar a conformidade com as normas da OACI. Esta abordagem tinha revelado falta de clareza. A equipa da UE congratulou-se com a decisão da DGCA de adotar uma política clara de adesão aos regulamentos da OACI e de, por sua própria iniciativa, elaborar regulamentação em consonância com as mais recentes alterações da OACI.
- (42) Os peritos puderam determinar que as atividades de vigilância, tanto as auditorias como as inspeções, continuam a ser planeadas anualmente e que, na sua maioria, são efetuadas de acordo com o planeado.
- (43) A DGCA conseguiu atrair pessoal suficiente, tendo em conta a atual dimensão e alcance do setor da aviação em que a supervisão tem de ser exercida. O número de trabalhadores aumentou consideravelmente desde 2016 e existem planos para recrutar mais recursos. Todo o pessoal entrevistado era qualificado e foi considerado competente. Os programas e planos de formação teórica foram considerados adequados. Todavia, verificou-se que continua a ser necessária mais formação operacional dos inspetores no que respeita à apresentação de relatórios, profundidade do controlo, análise das causas profundas e resolução dos problemas constatados.
- (44) A DGCA da Indonésia conseguiu demonstrar que são tomadas medidas de execução quando necessário, através de cartas de advertência, suspensões, revogações e sanções financeiras. Desde 2017, registaram-se quatro revogações, 11 suspensões e 21 cartas de advertência.
- (45) A *Lion Group* consiste em seis transportadoras aéreas certificadas em três Estados diferentes e aplica uma abordagem integrada das suas operações e da gestão da qualidade e segurança. Dentro da *Lion Group*, a *Batik Air* e a *Wings Air* são as duas titulares de COA emitidos na Indonésia. A *Batik Air* já tinha sido visitada durante a visita de avaliação da União no local, em 2016, tendo demonstrado que continua a dispor de sistemas de garantia e gestão da segurança e da qualidade eficazes. Este operador esforça-se por introduzir novas melhorias. A *Batik Air* teve em consideração as observações feitas pela equipa da UE em 2016 e introduziu melhorias não obrigatórias, especialmente em termos de avaliação do risco de segurança. A *Wings Air* emprega tripulações e pessoal profissionais e dispõe de sistemas para gerir as diversas operações. A gestão, tanto a nível de cada transportadora aérea como a nível do grupo, recebe e atua em função das informações e da análise de segurança e qualidade. A gestão também promulga as informações e as medidas corretivas através de publicações internas, por via eletrónica e por outros meios.
- (46) A *Sriwijaya Air* é o terceiro maior operador da Indonésia. Dispõe de um sistema de gestão da segurança bem consolidado. Os quadros superiores entrevistados têm consciência das questões em jogo e um bom conhecimento dos sistemas utilizados para gerir a segurança e o controlo das operações de voo e em terra. Para além dos testes obrigatórios da tensão arterial e de alcoolemia, realizados no início de cada período de serviço (aos tripulantes de voo e de cabina), a *Sriwijaya Air* pôs em prática, como política da empresa, um programa de testes aleatórios de despistagem de drogas. O sistema de gestão da qualidade está ainda numa fase incipiente, uma vez que a sua implementação só teve início no ano passado. Todos os elementos da Direção da Qualidade são auditores qualificados. É possível efetuar melhorias no domínio da gestão da aeronavegabilidade da *Sriwijaya Air*, para conseguir facilmente o grau de conformidade com o programa de manutenção de qualquer aeronave.
- (47) A *TransNusa* é um pequeno operador de ligações domésticas. O controlo e as operações de gestão da aeronavegabilidade foram considerados satisfatórios. O operador estabeleceu um sistema de gestão da segurança que funciona bem e aplica voluntariamente um programa de monitorização e análise dos dados de voo. Havia provas da existência de um sistema de gestão da qualidade, que poderia beneficiar de melhorias adicionais. As instalações de manutenção de linha em Kupang eram adequadas para o tipo de operações. De um modo geral, considerou-se que a *TransNusa* aderiria às normas aplicáveis.

- (48) A *Spirit Aviation Sentosa* é um operador recém-certificado e um dos mais pequenos operadores aéreos na Indonésia com um COA CASR-135. Embora os seus escritórios se encontrem em Jacarta, as operações realizam-se sobretudo em zonas rurais na Papua. O sistema de gestão da segurança está bem desenvolvido. Na área das operações, a organização foi considerada satisfatória. O domínio da aeronavegabilidade contínua necessita de melhorias.
- (49) A *Susi Air* é um operador certificado ao abrigo da CASR-135 que opera principalmente uma frota de Cessna Grand Caravan e que dispõe de um sistema de gestão da segurança. A classificação das ocorrências, a identificação dos principais riscos e a gestão de alterações são efetuadas manualmente, com base em diferentes fontes de dados não normalizadas. A carga de trabalho parece excessiva para o número de pessoas que se ocupam do funcionamento do sistema de gestão da segurança. Seria necessário mais pessoal afetado e instrumentos adequados, especialmente se a frota aumentar como previsto. A equipa da UE registou o seu sólido sistema de tripulação e o elevado nível de formação dos pilotos. Em termos de manutenção, a empresa está bem estabelecida e equipada, e é capaz de assegurar atividades de manutenção em locais remotos. Considerou-se que a empresa necessitava de mais pessoal noutros domínios, à exceção da manutenção.
- (50) Em termos gerais, a equipa da UE registou que em todos os operadores visitados parece existir uma política de comunicação não punitiva.
- (51) Durante as visitas aos operadores, no contexto do seu sistema de gestão da segurança, o Sistema Anticolisão do Tráfego – Avisos de Resolução («TCAS – RA») e as abordagens não estabilizadas encontravam-se entre os cinco principais riscos identificados. Há estudos que indicam a existência de um número significativamente inferior de ocorrências deste tipo de eventos graças à utilização de procedimentos de navegação baseada no desempenho («PBN»). A aprovação da conceção de procedimentos PBN é da responsabilidade da DGCA da Indonésia. Tendo em conta os cinco principais riscos identificados, recomenda-se vivamente que a autoridade promova a utilização de PBN. Para o efeito, a DGCA deve dialogar com todas as partes interessadas (por exemplo, operadores aéreos, prestadores de serviços de navegação aérea, aeroportos) para promover a utilização de PBN e elaborar um roteiro consistente, que inclua a cooperação e a formação necessárias.
- (52) A DGCA da Indonésia e as transportadoras aéreas *Sriwijaya Air*, *Wings Air* e *Susi Air* foram ouvidas pela Comissão e pelo Comité da Segurança Aérea em 30 de maio de 2018. A DGCA da Indonésia apresentou a sua atual estrutura organizacional, incluindo dados sobre os trabalhadores afetados à sua Direção da Aeronavegabilidade e das Operações de Aeronaves, sobre o orçamento cada vez maior disponível para as tarefas de supervisão da segurança e para a formação de inspetores, bem como sobre a mudança para novas instalações mais modernas. A DGCA da Indonésia prestou informações pormenorizadas sobre os resultados da última Missão Coordenada de Validação, realizada em outubro de 2017 pela OACI, que indicam uma taxa de aplicação efetiva de 80,34 %. Facultou informações sobre o estatuto e o planeamento de execução das operações de navegação baseadas no desempenho, em 2017 e em 2018, o que revelou que um número significativo de aeroportos terá procedimentos PBN. A DGCA da Indonésia forneceu, na sua apresentação, um resumo das medidas corretivas tomadas em resposta às observações feitas pelos peritos durante a visita de avaliação da União no local, em 2018. Foi definido um programa de melhoramento, com base na visita de avaliação da União no local, em 2018, e na ICMV.
- (53) Durante a audição, a DGCA da Indonésia comprometeu-se a manter a Comissão informada das medidas tomadas no que diz respeito às auditorias da ICMV realizadas pela OACI na Indonésia e em relação às restantes observações da visita de avaliação da União no local, em 2018. Comprometeu-se igualmente a manter um diálogo contínuo em matéria de segurança, nomeadamente através da prestação de informações de segurança pertinentes e de reuniões suplementares, se e quando a Comissão considerar necessário.
- (54) A *Sriwijaya Air* faz parte do *Sriwijaya Air Group*. A *Sriwijaya Air* apresentou os planos de expansão da sua frota (estando previsto passar das atuais 37 aeronaves para 42 em 2021), forneceu dados pormenorizados sobre o processo de recrutamento de pilotos e uma descrição das áreas de operações, formação e manutenção. 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. A empresa informou igualmente sobre as atividades de supervisão que a DGCA da Indonésia realizou à *Sriwijaya Air* em 2017 e a situação quanto às conclusões resultantes dessas atividades, tendo todas as conclusões sido encerradas. A *Sriwijaya Air* apresentou o plano de medidas corretivas concebido com base nas observações resultantes da visita de avaliação da União no local, em 2018.
- (55) A *Wings Air* apresentou a estrutura e o funcionamento do seu sistema de gestão da segurança e os processos que implementou para garantir a segurança das suas operações. Durante a audição, a *Wings Air* também informou a Comissão e o Comité da Segurança Aérea sobre o plano de medidas corretivas, que foi desenvolvido com base nas observações resultantes da visita de avaliação da União no local, em 2018. Este plano contém medidas corretivas baseadas numa análise das causas profundas na origem dessas observações. Além disso, a *Wings Air* prestou esclarecimentos sobre o inquérito recente à colisão no solo, que envolveu uma das suas aeronaves, bem como sobre as medidas de segurança que a empresa tomou imediatamente após o acidente.

- (56) A *Susi Air* apresentou a organização, o tipo de atividade e a variedade dos seus trabalhadores e forneceu informações sobre o processo de recrutamento dos pilotos, incluindo a formação ministrada pelo seu Centro de Formação. A *Susi Air* salientou o exigente processo de qualificação, descreveu os procedimentos da empresa e as políticas adotadas para garantir operações seguras em zonas remotas da Papua e forneceu informações sobre manutenção e operações. A aplicação do sistema eletrónico de gestão da segurança facilita a comunicação imediata de ocorrências, o que contribui para uma sólida cultura de segurança. A *Susi Air* informou sobre as atividades de supervisão que a DGCA da Indonésia realizou à empresa em 2017 e a situação quanto às constatações feitas nessas ocasiões, estando todas as conclusões encerradas. A *Susi Air* apresentou o plano de medidas corretivas concebido com base nas observações resultantes da visita de avaliação da União no local, em 2018.
- (57) A Comissão congratula-se com o facto de, em reação aos acidentes ocorridos nos últimos anos, a DGCA da Indonésia ter definido cinco domínios prioritários de ação reforçada, ter desenvolvido medidas corretivas adequadas e ter informado todas as transportadoras indonésias. Estes domínios prioritários incluem saídas da pista. Neste contexto, a Comissão incentiva a DGCA da Indonésia a proceder sistematicamente a uma análise das causas profundas, quando ocorrerem incidentes graves ou acidentes, e a assegurar que todas as transportadoras indonésias procedam do mesmo modo.
- (58) A Comissão regista com agrado o plano de ação para a implantação rápida das capacidades de navegação baseada no desempenho (PBN) elaborado pela DGCA da Indonésia em conformidade com as recomendações do relatório de avaliação da segurança da União e sublinha a importância de uma execução eficaz desse plano de ação.
- (59) A Comissão toma nota da disponibilidade da DGCA da Indonésia para prosseguir a prática atual de acolher peritos estrangeiros na sua Direção da Aeronavegabilidade e das Operações de Aeronaves, a fim de formar os seus inspetores para realizarem inspeções cada vez mais eficazes da indústria da aviação indonésia, bem como da sua disponibilidade para investir nessa formação.
- (60) A Comissão sublinha a importância essencial para as autoridades indonésias de assegurarem que as capacidades de supervisão da segurança da DGCA da Indonésia continuam a dispor de recursos suficientes para lidar eficazmente com a dimensão do setor da aviação indonésia, nomeadamente tendo em conta o seu crescimento previsível. A Comissão toma nota do compromisso do Governo indonésio neste domínio.
- (61) Com base em todas as informações atualmente disponíveis, incluindo os resultados da visita de avaliação da União no local, em março de 2018, e a audição no Comité da Segurança Aérea, considera-se que há provas suficientes de conformidade com as normas de segurança internacionais aplicáveis e com as práticas recomendadas por parte da DGCA da Indonésia e das transportadoras aéreas certificadas na Indonésia.
- (62) De acordo com os critérios comuns estabelecidos no anexo do Regulamento (CE) n.º 2111/2005, considera-se, por conseguinte, que a lista da União das transportadoras aéreas que estão proibidas de operar na União deve ser alterada de modo a suprimir do anexo A do Regulamento (CE) n.º 474/2006 todas as transportadoras aéreas certificadas na Indonésia.
- (63) Os Estados-Membros devem continuar a verificar o cumprimento efetivo das normas de segurança internacionais pertinentes, atribuindo prioridade às inspeções na plataforma de estacionamento das transportadoras aéreas certificadas na Indonésia, em conformidade com o Regulamento (UE) n.º 965/2012.
- (64) Caso surjam informações de segurança pertinentes, que indiquem riscos iminentes, decorrentes do incumprimento das normas de segurança internacionais, a Comissão poderá tomar novas medidas, em conformidade com o Regulamento (CE) n.º 2111/2005.

Transportadoras aéreas da Líbia

- (65) Em 20 de abril de 2018, teve lugar uma reunião técnica entre representantes da Comissão, a AESA, um Estado-Membro, representantes do governo líbio e a Autoridade da Aviação Civil da Líbia («LYCAA»).
- (66) Durante essa reunião, a LYCAA prestou informações atualizadas sobre os progressos realizados na aplicação do plano de medidas corretivas da OACI, sobre os domínios relativamente aos quais a LYCAA procura assistência técnica e sobre um roteiro para levantar a proibição da UE. A LYCAA reiterou o seu compromisso de cumprir as suas obrigações internacionais em relação à segurança da aviação. A LYCAA informou que trabalhou intensamente neste domínio e que a situação melhorou significativamente.
- (67) A Comissão reconhece os esforços da LYCAA e o facto de esta demonstrar o seu empenho em colaborar com a Comissão, prestando informações atualizadas à Comissão sobre o estado das suas obrigações de fiscalização. Contudo, a exposição feita pela LYCAA facultou apenas informações limitadas, tendo sido concluído que não eram suficientemente pormenorizadas. Além disso, o contexto operacional na Líbia continua a ser muito difícil. Em 30 de abril de 2018, a Comissão enviou uma carta à LYCAA, solicitando informações técnicas suplementares.

- (68) A última auditoria da OACI realizou-se em 2007 e a execução efetiva foi de 28,86 %. A LYCAA está a trabalhar no plano de medidas corretivas. A Comissão recomenda à Líbia que receba uma auditoria PUASS da OACI como um importante passo para o levantamento da atual proibição às transportadoras aéreas da Líbia. Além disso, é importante que as dificuldades operacionais resultantes da difícil situação em termos de segurança sejam satisfatoriamente resolvidas. Consequentemente, a Comissão aconselha a LYCAA a concentrar-se em garantir uma auditoria PUASS da OACI. Entretanto, poderiam ser obtidas informações de segurança valiosas junto de operadores estrangeiros que decidam retomar operações com destino à Líbia.
- (69) A Comissão considera que, com base em todas as informações atualmente disponíveis, incluindo as informações fornecidas pela LYCAA na reunião técnica de 20 de abril de 2018, a lista das transportadoras aéreas líbias que são objeto de uma proibição de operação na União não deve ser alterada.
- (70) De acordo com os critérios comuns estabelecidos no anexo do Regulamento (CE) n.º 2111/2005, a Comissão considera, por conseguinte, não haver atualmente fundamento para alterar a lista da União das transportadoras aéreas objeto de uma proibição de operação na União relativamente às transportadoras aéreas da Líbia.

Transportadoras aéreas do Nepal

- (71) Em 19 de janeiro de 2018, realizou-se uma reunião técnica entre representantes da Comissão, da AESA, de um Estado-Membro e da Autoridade da Aviação Civil do Nepal («CAAN»). A CAAN foi convidada a deslocar-se a Bruxelas, a fim de prestar informações atualizadas à Comissão sobre a melhoria da aplicação das normas de segurança internacionais no sistema de aviação do Nepal.
- (72) A última vez que a Comissão organizou uma reunião com a CAAN foi em novembro de 2014. Em fevereiro de 2014, foi efetuada uma visita de avaliação da União no local, tendo sido confirmado o baixo nível de aplicação das normas de segurança internacionais. De acordo com o relatório final da visita de avaliação da União no local, em fevereiro de 2014, foram suscitadas diversas observações em relação aos regulamentos, procedimentos e práticas da CAAN no domínio do licenciamento do pessoal.
- (73) Durante a reunião de 19 de janeiro de 2018, a CAAN apresentou informações sobre as medidas tomadas para desenvolver um quadro legislativo nacional conforme com as normas de segurança internacionais e melhorar o sistema de supervisão da segurança no Nepal, nomeadamente os progressos realizados no que diz respeito à prevenção de acidentes. Nessa reunião, a Comissão solicitou informações complementares à CAAN.
- (74) Por carta de 2 de março de 2018, a CAAN apresentou à Comissão provas do trabalho realizado na resolução das observações decorrentes da visita de avaliação da União no local, em fevereiro de 2014.
- (75) A CAAN também forneceu, entre outras, informações sobre o plano anual de supervisão e auditoria regulamentar para 2017, o programa de supervisão da segurança proposto para 2018, a lista de controlo para análise das lacunas no programa de segurança do Estado, assim como sobre a política de segurança do Estado e a situação quanto à implementação do sistema de gestão da segurança para as companhias aéreas nepalesas.
- (76) Com base nas informações atualmente disponíveis, afigura-se que a CAAN realizou alguns progressos no que diz respeito à aplicação das normas de segurança internacionais. No entanto, não existem atualmente elementos de prova suficientes verificados, que justifiquem uma flexibilização das restrições operacionais às transportadoras aéreas do Nepal. Com efeito, as alegadas melhorias têm de ser verificadas antes de se poder tomar uma decisão fundada no que respeita ao eventual levantamento da proibição imposta às transportadoras aéreas do Nepal. A este respeito, pode ponderar-se a realização de uma visita de avaliação da União no local.
- (77) De acordo com os critérios comuns estabelecidos no anexo do Regulamento (CE) n.º 2111/2005, a Comissão considera, por conseguinte, não haver atualmente fundamento para alterar a lista das transportadoras aéreas objeto de uma proibição de operação na União relativamente às transportadoras aéreas do Nepal.

Transportadoras aéreas da Rússia

- (78) 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.

- (79) Em 26 de abril de 2018, representantes da Comissão, da AESA e de um Estado-Membro, reuniram-se com representantes da Agência Federal Russa do Transporte Aéreo («FATA»). O objetivo desta reunião era analisar o desempenho, em termos de segurança, das transportadoras aéreas russas com base nos relatórios das inspeções SAFA na plataforma de estacionamento, no período compreendido entre 9 de abril de 2017 e 8 de abril de 2018, e identificar os casos que merecem especial atenção. Esta reunião serviu igualmente para que a Comissão fosse informada das medidas específicas de supervisão da segurança que a FATA está a tomar, no contexto do Campeonato do Mundo da FIFA de 2018.
- (80) Durante a reunião, a Comissão analisou mais em pormenor os resultados das inspeções SAFA a nove transportadoras aéreas certificadas na Rússia. Conquanto não tenham sido identificadas preocupações de segurança com base nas inspeções na plataforma de estacionamento, a FATA informou a Comissão das suas atividades de supervisão da segurança junto dessas transportadoras aéreas e das medidas de execução tomadas contra duas delas.
- (81) No que respeita ao Campeonato do Mundo da FIFA de 2018, a FATA informou a Comissão sobre as medidas adicionais tomadas para garantir a segurança aérea nessa ocasião.
- (82) Com base nas informações atualmente disponíveis, incluindo as informações fornecidas pela FATA na reunião de consulta técnica de 26 de abril de 2018, considera-se que não existe falta de capacidade nem ausência de vontade da parte da FATA para corrigir as deficiências de segurança das transportadoras aéreas certificadas na Rússia. Assim sendo, a Comissão concluiu não ser necessária uma audição perante a Comissão e o Comité da Segurança Aérea das autoridades da aviação russas ou de quaisquer transportadoras aéreas certificadas na Rússia.
- (83) De acordo com os critérios comuns estabelecidos no anexo do Regulamento (CE) n.º 2111/2005, considera-se, por conseguinte, não haver atualmente fundamento para alterar a lista das transportadoras aéreas objeto de uma proibição de operação na União a fim de nela incluir as transportadoras aéreas da Rússia.
- (84) 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. Se essas inspeções revelarem um risco de segurança iminente devido ao incumprimento das normas de segurança internacionais pertinentes, a Comissão poderá ver-se obrigada a tomar medidas contra as transportadoras aéreas da Rússia, em conformidade com o Regulamento (CE) n.º 2111/2005.

Transportadoras aéreas da Venezuela

- (85) 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 concluiu que uma nova avaliação não levaria a conceder uma autorização de TCO à *Avior Airlines* e que a transportadora aérea não cumpria os requisitos aplicáveis do Regulamento (UE) n.º 452/2014 da Comissão. Assim, em 4 de outubro de 2017, a AESA indeferiu o pedido de TCO da *Avior Airlines*, por motivos de segurança.
- (86) Em 14 de novembro de 2017, a Autoridade da Aviação Civil da Venezuela (INAC) e a *Avior Airlines* foram ouvidas pela Comissão e pelo Comité da Segurança Aérea, em conformidade com o Regulamento (CE) n.º 2111/2005.
- (87) As informações disponíveis à data da audiência, com base na avaliação da autorização de TCO pela AESA, nas inspeções na plataforma de estacionamento realizadas pelos Estados-Membros e nas informações fornecidas pela INAC e pela *Avior Airlines*, revelaram que a INAC deve continuar a desenvolver a sua capacidade de inspeção no que respeita às transportadoras aéreas pelas quais é responsável e que a *Avior Airlines* não foi capaz de resolver as suas deficiências de segurança.
- (88) Por conseguinte, a lista das transportadoras aéreas que são objeto de uma proibição de operação na União foi alterada, tendo a transportadora aérea *Avior Airlines* sido incluída no anexo A do Regulamento (CE) n.º 474/2006 ⁽¹⁾.
- (89) A informação atualmente disponível, com base nos resultados das inspeções SAFA, revela que há elementos comprovativos de deficiências de segurança graves por parte da *Avior Airlines*. Nem a *Avior Airlines* nem a INAC conseguiram resolver essas deficiências, tal como foi demonstrado, nomeadamente, pelos planos de medidas corretivas inadequados e insuficientes que a *Avior Airlines* apresenta em resposta às conclusões das inspeções SAFA e pelo facto de o rácio SAFA médio das transportadoras aéreas venezuelanas se ter deteriorado desde outubro de 2017.

⁽¹⁾ Regulamento (CE) n.º 787/2007 da Comissão, de 4 de julho de 2007, 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, considerando 70 a 81 sobre a Venezuela.

- (90) A fim de acompanhar de perto a situação e em conformidade com o artigo 3.º, n.º 2, do Regulamento (CE) n.º 473/2006, a Comissão continuará as consultas com as autoridades da Venezuela.
- (91) Os Estados-Membros devem continuar a verificar o cumprimento efetivo das normas de segurança internacionais pertinentes, atribuindo prioridade às inspeções na plataforma de estacionamento das transportadoras aéreas certificadas na Venezuela, em conformidade com o Regulamento (UE) n.º 965/2012.
- (92) 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.
- (93) De acordo com os critérios comuns estabelecidos no anexo do Regulamento (CE) n.º 2111/2005, considera-se, por conseguinte, não haver atualmente fundamento para alterar a lista das transportadoras aéreas objeto de uma proibição de operação na União relativamente às transportadoras aéreas da Venezuela.
- (94) As medidas previstas no presente regulamento estão em conformidade com o parecer do Comité da Segurança Aérea.
- (95) 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*.

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

Feito em Bruxelas, em 14 de junho de 2018.

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

ANEXO I

«ANEXO A

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

Nome da entidade jurídica da transportadora aérea, conforme consta do COA (e sua designação comercial, caso seja diferente)	Número do certificado de operador aéreo («COA») ou número da licença de exploração	Código da companhia aérea da OACI com três letras	Estado do operador
(1)	(2)	(3)	(4)
AVIOR AIRLINES	ROI-RNR-011	ROI	Venezuela
BLUE WING AIRLINES	SRBWA-01/2002	BWI	Suriname
IRAN ASEMAN AIRLINES	FS-102	IRC	República Islâmica do Irão
IRAQI AIRWAYS	001	IAW	Iraque
MED-VIEW AIRLINE	MVA/AOC/10-12/05	MEV	Nigéria
AIR ZIMBABWE (PVT) LTD	177/04	AZW	Zimbabué
Todas as transportadoras aéreas certificadas pelas autoridades do Afeganistão responsáveis pela supervisão regulamentar, incluindo:			República Islâmica do Afeganistão
ARIANA AFGHAN AIRLINES	AOC 009	AFG	República Islâmica do Afeganistão
KAM AIR	AOC 001	KMF	República Islâmica do Afeganistão
Todas as transportadoras aéreas certificadas pelas autoridades de Angola responsáveis pela supervisão regulamentar, à exceção da TAAG Angola Airlines, que consta do anexo B, incluindo:			República de Angola
AEROJET	AO 008-01/11	TEJ	República de Angola
AIR GICANGO	009	Desconhecido	República de Angola
AIR JET	AO 006-01/11-MBC	MBC	República de Angola
AIR NAVE	017	Desconhecido	República de Angola
AIR26	AO 003-01/11-DCD	DCD	República de Angola
ANGOLA AIR SERVICES	006	Desconhecido	República de Angola
DIEXIM	007	Desconhecido	República de Angola
FLY540	AO 004-01 FLYA	Desconhecido	República de Angola
GIRA GLOBO	008	GGL	República de Angola
HELIANG	010	Desconhecido	República de Angola

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

(1)	(2)	(3)	(4)
HELIMALONGO	AO 005-01/11	Desconhecido	República de Angola
MAVEWA	016	Desconhecido	República de Angola
SONAIR	AO 002-01/10-SOR	SOR	República de Angola
Todas as transportadoras aéreas certificadas pelas autoridades da República do Congo responsáveis pela supervisão regulamentar, incluindo:			República do Congo
AERO SERVICE	RAC06-002	RSR	República do Congo
CANADIAN AIRWAYS CONGO	RAC06-012	Desconhecido	República do Congo
EMERAUDE	RAC06-008	Desconhecido	República do Congo
EQUAFLIGHT SERVICES	RAC 06-003	EKA	República do Congo
EQUAJET	RAC06-007	EKJ	República do Congo
EQUATORIAL CONGO AIRLINES S.A.	RAC 06-014	Desconhecido	República do Congo
MISTRAL AVIATION	RAC06-011	Desconhecido	República do Congo
TRANS AIR CONGO	RAC 06-001	TSG	República do Congo
Todas as transportadoras aéreas certificadas pelas autoridades da República Democrática do Congo (RDC) responsáveis pela supervisão regulamentar, incluindo:			República Democrática do Congo (RDC)
AIR FAST CONGO	409/CAB/MIN/TVC/ 0112/2011	Desconhecido	República Democrática do Congo (RDC)
AIR KASAI	409/CAB/MIN/TVC/ 0053/2012	Desconhecido	República Democrática do Congo (RDC)
AIR KATANGA	409/CAB/MIN/TVC/ 0056/2012	Desconhecido	República Democrática do Congo (RDC)
AIR TROPIQUES	409/CAB/MIN/TVC/ 00625/2011	Desconhecido	República Democrática do Congo (RDC)
BLUE AIRLINES	106/CAB/MIN/TVC/ 2012	BUL	República Democrática do Congo (RDC)
BLUE SKY	409/CAB/MIN/TVC/ 0028/2012	Desconhecido	República Democrática do Congo (RDC)
BUSY BEE CONGO	409/CAB/MIN/TVC/ 0064/2010	Desconhecido	República Democrática do Congo (RDC)
COMPAGNIE AFRICAINE D'AVIATION (CAA)	409/CAB/MIN/TVC/ 0050/2012	Desconhecido	República Democrática do Congo (RDC)
CONGO AIRWAYS	019/CAB/MIN/TVC/ 2015	Desconhecido	República Democrática do Congo (RDC)
DAKOTA SPRL	409/CAB/MIN/TVC/ 071/2011	Desconhecido	República Democrática do Congo (RDC)
DOREN AIR CONGO	102/CAB/MIN/TVC/ 2012	Desconhecido	República Democrática do Congo (RDC)

(1)	(2)	(3)	(4)
GOMAIR	409/CAB/MIN/TVC/ 011/2010	Desconhecido	República Democrática do Congo (RDC)
KIN AVIA	409/CAB/MIN/TVC/ 0059/2010	Desconhecido	República Democrática do Congo (RDC)
KORONGO AIRLINES	409/CAB/MIN/TVC/ 001/2011	KGO	República Democrática do Congo (RDC)
MALU AVIATION	098/CAB/MIN/TVC/ 2012	Desconhecido	República Democrática do Congo (RDC)
MANGO AIRLINES	409/CAB/MIN/TVC/ 009/2011	Desconhecido	República Democrática do Congo (RDC)
SERVE AIR	004/CAB/MIN/TVC/ 2015	Desconhecido	República Democrática do Congo (RDC)
SERVICES AIR	103/CAB/MIN/TVC/ 2012	Desconhecido	República Democrática do Congo (RDC)
SWALA AVIATION	409/CAB/MIN/TVC/ 0084/2010	Desconhecido	República Democrática do Congo (RDC)
TRANSAIR CARGO SERVICES	409/CAB/MIN/TVC/ 073/2011	Desconhecido	República Democrática do Congo (RDC)
WILL AIRLIFT	409/CAB/MIN/TVC/ 0247/2011	Desconhecido	República Democrática do Congo (RDC)
Todas as transportadoras aéreas certificadas pelas autoridades de Jibuti responsáveis pela supervisão regulamentar, incluindo:			Jibuti
DAALLO AIRLINES	Desconhecido	DAO	Jibuti
Todas as transportadoras aéreas certificadas pelas autoridades da Guiné Equatorial responsáveis pela supervisão regulamentar, incluindo:			Guiné Equatorial
CEIBA INTERCONTINENTAL	2011/0001/MTTCT/ DGAC/SOPS	CEL	Guiné Equatorial
CRONOS AIRLINES	2011/0004/MTTCT/ DGAC/SOPS	Desconhecido	Guiné Equatorial
Todas as transportadoras aéreas certificadas pelas autoridades da Eritreia responsáveis pela supervisão regulamentar, incluindo:			Eritreia
ERITREAN AIRLINES	COA N.º 004	ERT	Eritreia
NASAIR ERITREA	COA N.º 005	NAS	Eritreia
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:			República do Gabão

(1)	(2)	(3)	(4)
AFRIC AVIATION	010/MTAC/ANAC-G/ DSA	EKG	República do Gabão
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
Todas as transportadoras aéreas certificadas pelas autoridades da República do Quirguistão responsáveis pela supervisão regulamentar, incluindo:			República do Quirguistão
AIR BISHKEK (<i>ex-EASTOK AVIA</i>)	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 (<i>ex-S GROUP AVIATION</i>)	45	IND	República do Quirguistão
SKY BISHKEK	43	BIS	República do Quirguistão
SKY KG AIRLINES	41	KGK	República do Quirguistão
SKY WAY AIR	39	SAB	República do Quirguistão
TEZ JET	46	TEZ	República do Quirguistão
VALOR AIR	07	VAC	República do Quirguistão
Todas as transportadoras aéreas certificadas pelas autoridades da Libéria responsáveis pela supervisão regulamentar			Libéria
Todas as transportadoras aéreas certificadas pelas autoridades da Líbia responsáveis pela supervisão regulamentar, incluindo:			Líbia
AFRIQIYAH AIRWAYS	007/01	AAW	Líbia
AIR LIBYA	004/01	TLR	Líbia
BURAQ AIR	002/01	BRQ	Líbia

(1)	(2)	(3)	(4)
<i>GHADAMES AIR TRANSPORT</i>	012/05	GHT	Líbia
<i>GLOBAL AVIATION AND SERVICES</i>	008/05	GAK	Líbia
<i>LIBYAN AIRLINES</i>	001/01	LAA	Líbia
<i>PETRO AIR</i>	025/08	PEO	Líbia
Todas as transportadoras aéreas certificadas pelas autoridades do Nepal responsáveis pela supervisão regulamentar, incluindo:			República do Nepal
<i>AIR DYNASTY HELI. S.</i>	035/2001	Desconhecido	República do Nepal
<i>AIR KASTHAMANDAP</i>	051/2009	Desconhecido	República do Nepal
<i>BUDDHA AIR</i>	014/1996	BHA	República do Nepal
<i>FISHTAIL AIR</i>	017/2001	Desconhecido	República do Nepal
<i>GOMA AIR</i>	064/2010	Desconhecido	República do Nepal
<i>HIMALAYA AIRLINES</i>	084/2015	Desconhecido	República do Nepal
<i>MAKALU AIR</i>	057A/2009	Desconhecido	República do Nepal
<i>MANANG AIR PVT LTD</i>	082/2014	Desconhecido	República do Nepal
<i>MOUNTAIN HELICOPTERS</i>	055/2009	Desconhecido	República do Nepal
<i>MUKTINATH AIRLINES</i>	081/2013	Desconhecido	República do Nepal
<i>NEPAL AIRLINES CORPORATION</i>	003/2000	RNA	República do Nepal
<i>SAURYA AIRLINES</i>	083/2014	Desconhecido	República do Nepal
<i>SHREE AIRLINES</i>	030/2002	SHA	República do Nepal
<i>SIMRIK AIR</i>	034/2000	Desconhecido	República do Nepal
<i>SIMRIK AIRLINES</i>	052/2009	RMK	República do Nepal
<i>SITA AIR</i>	033/2000	Desconhecido	República do Nepal
<i>TARA AIR</i>	053/2009	Desconhecido	República do Nepal
<i>YETI AIRLINES DOMESTIC</i>	037/2004	NYT	República do Nepal

(1)	(2)	(3)	(4)
Todas as transportadoras aéreas certificadas pelas autoridades de São Tomé e Príncipe responsáveis pela supervisão regulamentar, incluindo:			São Tomé e Príncipe
<i>AFRICA'S CONNECTION</i>	10/AOC/2008	ACH	São Tomé e Príncipe
<i>STP AIRWAYS</i>	03/AOC/2006	STP	São Tomé e Príncipe
Todas as transportadoras aéreas certificadas pelas autoridades da Serra Leoa responsáveis pela supervisão regulamentar, incluindo:			Serra Leoa
<i>AIR RUM, LTD</i>	DESCONHECIDO	RUM	Serra Leoa
<i>DESTINY AIR SERVICES, LTD</i>	DESCONHECIDO	DTY	Serra Leoa
<i>HEAVYLIFT CARGO</i>	DESCONHECIDO	Desconhecido	Serra Leoa
<i>ORANGE AIR SIERRA LEONE LTD</i>	DESCONHECIDO	ORJ	Serra Leoa
<i>PARAMOUNT AIRLINES, LTD</i>	DESCONHECIDO	PRR	Serra Leoa
<i>SEVEN FOUR EIGHT AIR SERVICES LTD</i>	DESCONHECIDO	SVT	Serra Leoa
<i>TEEBAH AIRWAYS</i>	DESCONHECIDO	Desconhecido	Serra Leoa
Todas as transportadoras aéreas certificadas pelas autoridades do Sudão responsáveis pela supervisão regulamentar, incluindo:			República do Sudão
<i>ALFA AIRLINES SD</i>	54	AAJ	República do Sudão
<i>BADR AIRLINES</i>	35	BDR	República do Sudão
<i>BLUE BIRD AVIATION</i>	11	BLB	República do Sudão
<i>ELDINDER AVIATION</i>	8	DND	República do Sudão
<i>GREEN FLAG AVIATION</i>	17	Desconhecido	República do Sudão
<i>HELEJETIC AIR</i>	57	HJT	República do Sudão
<i>KATA AIR TRANSPORT</i>	9	KTV	República do Sudão
<i>KUSH AVIATION CO.</i>	60	KUH	República do Sudão
<i>NOVA AIRWAYS</i>	46	NOV	República do Sudão
<i>SUDAN AIRWAYS CO.</i>	1	SUD	República do Sudão
<i>SUN AIR</i>	51	SNR	República do Sudão
<i>TARCO AIR</i>	56	TRQ	República do Sudão»

ANEXO II

«ANEXO B

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

Nome da entidade jurídica da transportadora aérea, conforme consta do COA (e sua designação comercial, caso seja diferente)	Número do certificado de operador aéreo («COA»)	Código da companhia aérea da OACI com três letras	Estado do operador	Tipo de aeronave objeto de restrições	Matrícula(s) e, quando disponível(is), número(s) de série da construção das aeronaves objeto de restrições	Estado de registo
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)
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 ⁽²⁾	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, P-633.	República Popular Democrática da Coreia»

⁽¹⁾ As transportadoras aéreas constantes da lista do anexo B 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.

⁽²⁾ A Afrijet apenas está autorizada a utilizar as aeronaves especificamente mencionadas para o seu nível atual de operações na União.

DECISÕES

DECISÃO DE EXECUÇÃO (PESC) 2018/872 DO CONSELHO

de 14 de junho 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 ⁽¹⁾, 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 7 de junho de 2018, o Comité do Conselho de Segurança das Nações Unidas, criado pela Resolução do Conselho de Segurança das Nações Unidas 1970 (2011), aditou seis pessoas 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

Os 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 14 de junho de 2018.

Pelo Conselho

A Presidente

E. ZAHARIEVA

⁽¹⁾ JOL 206 de 1.8.2015, p. 34.

ANEXO

I. As pessoas a seguir indicadas são aditadas à lista constante do anexo I da Decisão (PESC) 2015/1333:

21. **Nome:** 1: Ermias 2: Ghermay 3: não consta 4: não consta

Título: não consta **Designação:** Chefe de uma rede de tráfico transnacional **Data de nascimento:** Aproximadamente (entre 35 e 45 anos) **Local de nascimento:** (possivelmente Asmara, Eritreia) **Também conhecido por (fidedigno):** não consta **Também conhecido por (pouco fidedigno):** a) Ermies Ghermay b) Ermias Ghirmay **Nacionalidade:** Eritreia **N.º de passaporte:** não consta **N.º de identificação nacional:** não consta **Endereço:** [Endereço conhecido: Trípoli, Tarig sure N.º 51; mudou-se provavelmente para Sabratha (Sábrata) em 2015.] **Inclusão na lista em:** 7 de junho 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); do ponto 11, alínea a), da Resolução 2213 (2015).

Informações adicionais

Ermias Ghermay está largamente documentado por múltiplas fontes de informação fiáveis, incluindo investigações criminais, como um dos principais intervenientes subsarianos no tráfico de migrantes na Líbia. Ermias Ghermay é o chefe de uma rede transnacional responsável pelo tráfico e pela introdução clandestina de dezenas de milhares de migrantes, principalmente do Corno de África para a costa da Líbia, e daí para países de destino na Europa e para os Estados Unidos. Tem à sua disposição homens armados, bem como armazéns e campos de detenção onde estão alegadamente a ser cometidos graves atropelos dos direitos humanos contra migrantes. Ermias Ghermay trabalha em estreita colaboração com as redes de passadores líbios como a de Abu-Qarin, e é considerado a sua «cadeia de abastecimento oriental». A sua rede estende-se do Sudão à costa da Líbia e daí até à Europa (Itália, França, Alemanha, Países Baixos, Suécia e Reino Unido) e aos Estados Unidos. Ermias Ghermay controla ainda campos de detenção privados na região da costa noroeste da Líbia, onde os migrantes são detidos e são vítimas de graves abusos. Os migrantes são transportados destes campos para Sábrata ou Zauia (Zawiya). Nos últimos anos, Ermias Ghermay organizou inúmeras viagens perigosas pelo mar, expondo os migrantes (incluindo um grande número de menores) ao risco de morte. Em 2015, o Tribunal de Palermo (Itália) emitiu mandados de captura contra Ermias Ghermay relacionados com a introdução clandestina de milhares de migrantes em condições inumanas, nomeadamente com o naufrágio de 13 de outubro de 2013, perto de Lampedusa, no qual morreram 266 pessoas.

22. **Nome:** 1: Fitiwi 2: Abdelrazak 3: não consta 4: não consta

Título: não consta **Designação:** Chefe de uma rede de tráfico transnacional **Data de nascimento:** Aproximadamente (entre 30 e 35 anos) **Local de nascimento:** Massaua, Eritreia **Também conhecido por (fidedigno):** não consta **Também conhecido por (pouco fidedigno):** Fitwi Esmail Abdelrazak **Nacionalidade:** Eritreia **N.º de passaporte:** não consta **N.º de identificação nacional:** não consta **Endereço:** não consta **Inclusão na lista em:** 7 de junho 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); do ponto 11, alínea a), da Resolução 2213 (2015).

Informações adicionais

Fitiwi Abdelrazak é o chefe de uma rede transnacional responsável pelo tráfico e pela introdução clandestina de dezenas de milhares de migrantes, principalmente do Corno de África para a costa da Líbia e daí para países de destino na Europa e para os Estados Unidos. Fitiwi Abdelrazak foi identificado em fontes abertas e em várias investigações criminais como um dos principais agentes responsáveis pela exploração de um grande número de migrantes na Líbia e pelos abusos cometidos contra eles. Fitiwi Abdelrazak tem muitos contactos nas redes de passadores líbios e acumulou uma imensa riqueza através do tráfico de migrantes. Tem à sua disposição homens armados, bem como armazéns e campos de detenção onde estão a ser cometidos graves atropelos dos direitos humanos. A sua rede é composta por células no Sudão, na Líbia, em Itália e mais além em países de destino dos migrantes. Os migrantes presentes nos campos de Fitiwi Abdelrazak também são comprados a terceiros, como outras instalações de detenção locais. Os migrantes são transportados destes campos para a costa da Líbia. Fitiwi Abdelrazak organizou inúmeras viagens perigosas pelo mar, expondo os migrantes (incluindo menores) ao risco de morte. Fitiwi Abdelrazak está associado a dois naufrágios, pelo menos, com consequências fatais entre abril e julho de 2014.

23. **Nome:** 1: Ahmad 2: Oumar 3: al-Dabbashi 4: não consta

Título: não consta **Designação:** Comandante da milícia Anas al-Dabbashi, chefe de uma rede de tráfico transnacional **Data de nascimento:** Aproximadamente (30 anos) **Local de nascimento:** [possivelmente Sabratha (Sábrata), arredores de Talil] **Também conhecido por (fidedigno):** não consta **Também conhecido por (pouco fidedigno):** a) Al-Dabachi b) Al Ammu c) The Uncle («O Tio») d) Al-Ahwal **Nacionalidade:** Líbia **N.º de passaporte:** não consta **N.º de identificação nacional:** não consta **Endereço:** a) Garabulli, Líbia b) Zawiya (Zauia), Líbia **Inclusão na lista em:** 7 de junho 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); do ponto 11, alínea a), da Resolução 2213 (2015).

Informações adicionais

Ahmad al-Dabbashi é o comandante da milícia Anas al-Dabbashi, que anteriormente operava na zona costeira entre Sábrata e Melita. Al-Dabbashi é um chefe destacado nas atividades ilícitas relacionadas com o tráfico de migrantes. O clã e a milícia al-Dabbashi mantêm também relações com grupos terroristas e grupos extremistas violentos. Al-Dabbashi opera atualmente nas proximidades de Zauia, depois de se terem registado violentos confrontos com outras milícias e organizações rivais de passadores junto à zona costeira, em outubro de 2017, de que resultaram mais de 30 mortos, incluindo civis. Em resposta ao seu afastamento, Ahmad al-Dabbashi prometeu publicamente, em 4 de dezembro de 2017, regressar a Sábrata com armas e forças. Existem numerosas provas de que a milícia de Al-Dabbashi tem estado diretamente envolvida no tráfico e na introdução clandestina de migrantes, e de que controla as zonas de partida de migrantes, os campos, os refúgios e as embarcações. Há informações que nos permitem concluir que Al-Dabbashi expôs os migrantes (incluindo menores) a situações brutais e por vezes circunstâncias fatais em terra e no mar. Depois dos violentos confrontos entre a milícia de Al-Dabbashi e outras milícias em Sábrata, foram encontrados milhares de migrantes (muitos deles em estado grave), a maior parte dos quais detidos em centros da brigada dos Mártires Anas al-Dabbashi e da milícia al-Ghul. O clã al-Dabbashi, bem como a milícia Anas al-Dabbashi a ele ligada, mantém ligações de longa data com o Estado Islâmico do Iraque e do Levante (EIL) e seus afiliados. Estiveram nas suas fileiras vários operacionais do EIL, designadamente Abdallah al-Dabbashi, o «califa» do EIL de Sábrata. Al-Dabbashi esteve também alegadamente envolvido na organização do assassinato de Sami Khalifa al-Gharabli, que fora nomeado pela assembleia municipal de Sábrata para combater as operações de introdução clandestina de migrantes, em julho de 2017. As atividades de Al-Dabbashi contribuem em grande medida para o recrudescimento da violência e da insegurança na zona ocidental da Líbia e são uma ameaça para a paz e a estabilidade na Líbia e nos países vizinhos.

24. **Nome:** 1: MUS'AB 2: ABU-QARIN 3: não consta 4: não consta

Título: não consta **Designação:** Chefe de uma rede de tráfico transnacional **Data de nascimento:** 19 de janeiro de 1983 **Local de nascimento:** Sabratha (Sábrata), Líbia **Também conhecido por (fidedigno):** não consta **Também conhecido por (pouco fidedigno):** a) ABU-AL QASSIM OMAR Musab Boukrin b) The Doctor («O Doutor») c) Al-Grein **Nacionalidade:** Líbia **N.º de passaporte:** a) 782633, emitido em 31 de maio de 2005 b) 540794, emitido em 12 de janeiro de 2008 **N.º de identificação nacional:** não consta **Endereço:** não consta **Incluído na lista em:** 7 de junho 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); do ponto 11, alínea a), da Resolução 2213 (2015).

Informações adicionais

Mus'ab Abu-Qarin é visto como um personagem central nas atividades de tráfico de seres humanos e de introdução clandestina de migrantes na área de Sábrata, mas também opera a partir de Zauia e Garabuli (Garibulli). A sua rede transnacional cobre a Líbia, destinos europeus, países subsaarianos para o recrutamento de migrantes e países árabes para o setor financeiro. Diversas fontes fiáveis documentaram a sua associação, no tráfico e introdução clandestina de pessoas, com Ermias Ghermay, que se ocupa da «cadeia de abastecimento oriental» em nome de Abu-Qarin. Existem provas de que Abu-Qarin cultivou relacionamentos com outros atores no setor do tráfico, nomeadamente Mohammed Kachlaf (primo e chefe da brigada al-Nasr, também proposto para inclusão na lista) em Zauia. Um antigo cúmplice de Abu-Qarin, que agora coopera com as autoridades líbias, afirma que, só em 2015, Abu-Qarin organizou viagens por mar para 45 000 pessoas, expondo os migrantes (incluindo menores) ao risco de morte. Abu-Qarin é o organizador de uma viagem em 18 de abril de 2015 que terminou com um naufrágio no canal da Sicília que causou a morte de 800 pessoas. Diversos elementos de prova, inclusive do Grupo de Peritos da ONU, documentam que é o responsável pela detenção de migrantes em condições brutais, inclusive em Trípoli, perto da zona de al-Wadi e das zonas balneares perto de Sábrata, onde os migrantes estão detidos. Consta que Abu-Qarin era próximo do clã al-Dabbashi em Sábrata, até que eclodiu um conflito sobre um «imposto de proteção». Diversas fontes informaram que Abu-Qarin pagou a pessoas próximas de extremistas violentos na zona de Sábrata, em troca da aprovação para introduzir migrantes clandestinamente em nome de círculos extremistas violentos, que beneficiam financeiramente da exploração da imigração ilegal. Abu-Qarin está ligado a uma rede de passadores composta por grupos armados salafistas em Trípoli, Seba (Sebha) e Cufra (Kufra).

25. **Nome:** 1: Mohammed 2: Kachlaf 3: não consta 4: não consta

Título: não consta **Designação:** Comandante da brigada Shuhada al-Nasr, chefe dos guardas da refinaria de petróleo de Zawiya (Zauia) **Data de nascimento:** não consta **Local de nascimento:** Zawiya (Zauia), Líbia **Também conhecido por (fidedigno):** não consta **Também conhecido por (pouco fidedigno):** a) Kachlaf b) Koshlaf c) Keslaf d) al-Qasab **Nacionalidade:** Líbia **N.º de passaporte:** não consta **N.º de identificação nacional:** não consta **Endereço:** Zawiya (Zauia), Líbia **Inclusão na lista em:** 7 de junho 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); do ponto 11, alínea a), da Resolução 2213 (2015).

Informações adicionais

Mohammed Kachlaf é o chefe da brigada Shuhada al Nasr em Zauia, na Líbia Ocidental. A sua milícia controla a refinaria de Zauia, que é uma placa giratória para as operações de introdução clandestina de migrantes. Mohammed Kachlaf controla igualmente centros de detenção, incluindo o centro de detenção de Nasr, que está nominalmente sob o controlo do Departamento de Luta contra a Migração Ilegal. Tal como indicam várias fontes, a rede de Mohammed Kachlaf é uma das mais importantes no domínio da introdução clandestina e da exploração de migrantes na Líbia. Mohammed Kachlaf tem extensas ligações com o chefe da unidade local da guarda costeira de Zauia, al-Rahman al-Milad, cuja unidade interceta embarcações com migrantes, muitas vezes pertencentes a redes rivais de introdução clandestina de migrantes. Os migrantes são então levados para centros de detenção sob o controlo da milícia Al Nasr, onde são alegadamente detidos em más condições. O Grupo de Peritos sobre a Líbia recolheu provas de que havia migrantes que eram frequentemente espancados, enquanto que outros eram vendidos no mercado local como «escravos sexuais» — é o caso, nomeadamente, das mulheres provenientes de países subsarianos e de Marrocos. O Grupo concluiu igualmente que Mohammed Kachlaf colabora com outros grupos armados, e que esteve implicado em confrontos violentos frequentes ao longo de 2016 e 2017.

26. **Nome:** 1: Abd 2: Al-Rahman 3: al-Milad 4: não consta

Título: não consta **Designação:** Comandante da Guarda Costeira em Zawiya (Zauia) **Data de nascimento:** Aproximadamente (29 anos) **Local de nascimento:** Trípoli, Líbia **Também conhecido por (fidedigno):** não consta **Também conhecido por (pouco fidedigno):** a) Rahman Salim Milad b) al-Bija **Nacionalidade:** Líbia **N.º de Passaporte:** não consta **N.º de identificação nacional:** não consta **Endereço:** Zawiya (Zauia), Líbia **Inclusão na lista em:** 7 de junho 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); do ponto 11, alínea a), da Resolução 2213 (2015).

Informações adicionais

Abd al Rahman al-Milad dirige a unidade regional da Guarda Costeira em Zauia que está constantemente associada à violência contra migrantes e outros traficantes de pessoas. O Grupo de Peritos das Nações Unidas afirma que Milad e outros membros da Guarda Costeira estão diretamente envolvidos no afundamento de barcos de migrantes com armas de fogo. Abd al Rahman al-Milad colabora com outros passadores de migrantes, como Mohammed Kachlaf (também proposto para inclusão na lista), que, de acordo com algumas fontes, lhe dá proteção para executar operações ilícitas relacionadas com o tráfico e a introdução clandestina de migrantes. Várias testemunhas em investigações criminais declararam ter sido recolhidas no mar por homens armados num navio da Guarda Costeira chamado Tallil (utilizado por Abd al Rahman al-Milad) e levadas para o centro de detenção de al-Nasr, onde são alegadamente mantidas em condições brutais e sujeitas a espancamentos.

- II. As pessoas a seguir indicadas são aditadas à lista constante do anexo III da Decisão (PESC) 2015/1333:

21. **Nome:** 1: Ermias 2: Ghermay 3: não consta 4: não consta

Título: não consta **Designação:** Chefe de uma rede de tráfico transnacional **Data de nascimento:** Aproximadamente (entre 35 e 45 anos) **Local de nascimento:** (possivelmente Asmara, Eritreia) **Também conhecido por (fidedigno):** não consta **Também conhecido por (pouco fidedigno):** a) Ermies Ghermay b) Ermias Ghirmay **Nacionalidade:** Eritreia **N.º de passaporte:** não consta **N.º de identificação nacional:** não consta **Endereço:** (Endereço conhecido: Trípoli, Tarig sure N.º 51; mudou-se provavelmente para Sabratha (Sábrata) em 2015.) **Inclusão na lista em:** 7 de junho 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); do ponto 11, alínea a), da Resolução 2213 (2015).

Informações adicionais

Ermias Ghermay está largamente documentado por múltiplas fontes de informação fiáveis, incluindo investigações criminais, como um dos principais intervenientes subsarianos no tráfico de migrantes na Líbia. Ermias Ghermay é o chefe de uma rede transnacional responsável pelo tráfico e pela introdução clandestina de dezenas de milhares de migrantes, principalmente do Corno de África para a costa da Líbia, e daí para países de destino na Europa e para os Estados Unidos. Tem à sua disposição homens armados, bem como armazéns e campos de detenção onde estão alegadamente a ser cometidos graves atropelos dos direitos humanos contra migrantes. Ermias Ghermay trabalha em estreita colaboração com as redes de passadores líbios como a de Abu-Qarin, e é considerado a sua «cadeia de abastecimento oriental». A sua rede estende-se do Sudão à costa da

Líbia e daí até à Europa (Itália, França, Alemanha, Países Baixos, Suécia e Reino Unido) e aos Estados Unidos. Ermias Ghermay controla ainda campos de detenção privados na região da costa noroeste da Líbia, onde os migrantes são detidos e são vítimas de graves abusos. Os migrantes são transportados destes campos para Sábrata ou Zauia (Zawiya). Nos últimos anos, Ermias Ghermay organizou inúmeras viagens perigosas pelo mar, expondo os migrantes (incluindo um grande número de menores) ao risco de morte. Em 2015, o Tribunal de Palermo (Itália) emitiu mandados de captura contra Ermias Ghermay relacionados com a introdução clandestina de milhares de migrantes em condições inumanas, nomeadamente com o naufrágio de 13 de outubro de 2013, perto de Lampedusa, no qual morreram 266 pessoas.

22. **Nome:** 1: Fitiwi 2: Abdelrazak 3: não consta 4: não consta

Título: não consta **Designação:** Chefe de uma rede de tráfico transnacional **Data de nascimento:** Aproximadamente (entre 30 e 35 anos) **Local de nascimento:** Massaua, Eritreia **Também conhecido por (fidedigno):** não consta **Também conhecido por (pouco fidedigno):** Fitwi Esmail Abdelrazak **Nacionalidade:** Eritreia **N.º de passaporte:** não consta **N.º de identificação nacional:** não consta **Endereço:** não consta **Inclusão na lista em:** 7 de junho 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); do ponto 11, alínea a), da Resolução 2213 (2015).

Informações adicionais

Fitiwi Abdelrazak é o chefe de uma rede transnacional responsável pelo tráfico e pela introdução clandestina de dezenas de milhares de migrantes, principalmente do Corno de África para a costa da Líbia e daí para países de destino na Europa e para os Estados Unidos. Fitiwi Abdelrazak foi identificado em fontes abertas e em várias investigações criminais como um dos principais agentes responsáveis pela exploração de um grande número de migrantes na Líbia e pelos abusos cometidos contra eles. Fitiwi Abdelrazak tem muitos contactos nas redes de passadores líbios e acumulou uma imensa riqueza através do tráfico de migrantes. Tem à sua disposição homens armados, bem como armazéns e campos de detenção onde estão a ser cometidos graves atropelos dos direitos humanos. A sua rede é composta por células no Sudão, na Líbia, em Itália e mais além em países de destino dos migrantes. Os migrantes presentes nos campos de Fitiwi Abdelrazak também são comprados a terceiros, como outras instalações de detenção locais. Os migrantes são transportados destes campos para a costa da Líbia. Fitiwi Abdelrazak organizou inúmeras viagens perigosas pelo mar, expondo os migrantes (incluindo menores) ao risco de morte. Fitiwi Abdelrazak está associado a dois naufrágios, pelo menos, com consequências fatais entre abril e julho de 2014.

23. **Nome:** 1: Ahmad 2: Oumar 3: al-Dabbashi 4: não consta

Título: não consta **Designação:** Comandante da milícia Anas al-Dabbashi, chefe de uma rede de tráfico transnacional **Data de nascimento:** Aproximadamente (30 anos) **Local de nascimento:** [possivelmente Sabratha (Sábrata), arredores de Talil] **Também conhecido por (fidedigno):** não consta **Também conhecido por (pouco fidedigno):** a) Al-Dabachi b) Al Ammu c) The Uncle («O Tio») d) Al-Ahwal **Nacionalidade:** Líbia **N.º de passaporte:** não consta **N.º de identificação nacional:** não consta **Endereço:** a) Garabulli, Líbia b) Zawiya (Zauia), Líbia **Inclusão na lista em:** 7 de junho 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); do ponto 11, alínea a), da Resolução 2213 (2015).

Informações adicionais

Ahmad al-Dabbashi é o comandante da milícia Anas al-Dabbashi, que anteriormente operava na zona costeira entre Sábrata e Melita. Al-Dabbashi é um chefe destacado nas atividades ilícitas relacionadas com o tráfico de migrantes. O clã e a milícia al-Dabbashi mantêm também relações com grupos terroristas e grupos extremistas violentos. Al-Dabbashi opera atualmente nas proximidades de Zauia, depois de se terem registado violentos confrontos com outras milícias e organizações rivais de passadores junto à zona costeira, em outubro de 2017, de que resultaram mais de 30 mortos, incluindo civis. Em resposta ao seu afastamento, Ahmad al-Dabbashi prometeu publicamente, em 4 de dezembro de 2017, regressar a Sábrata com armas e forças. Existem numerosas provas de que a milícia de Al-Dabbashi tem estado diretamente envolvida no tráfico e na introdução clandestina de migrantes, e de que controla as zonas de partida de migrantes, os campos, os refúgios e as embarcações. Há informações que nos permitem concluir que Al-Dabbashi expôs os migrantes (incluindo menores) a situações brutais e por vezes circunstâncias fatais em terra e no mar. Depois dos violentos confrontos entre a milícia de Al-Dabbashi e outras milícias em Sábrata, foram encontrados milhares de migrantes (muitos deles em estado grave), a maior parte dos quais detidos em centros da brigada dos Mártires Anas al-Dabbashi e da milícia al-Ghul. O clã al-Dabbashi, bem como a milícia Anas al-Dabbashi a ele ligada, mantêm ligações de longa data com o Estado Islâmico do Iraque e do Levante (EIL) e seus afiliados. Estiveram nas suas fileiras vários operacionais do EIL, designadamente Abdallah al-Dabbashi, o «califa» do EIL de Sábrata. Al-Dabbashi esteve também alegadamente envolvido na organização do assassinato de Sami Khalifa al-Gharabli, que fora nomeado pela assembleia municipal de Sábrata para combater as operações de introdução clandestina de migrantes, em julho de 2017. As atividades de Al-Dabbashi contribuem em grande medida para o recrudescimento da violência e da insegurança na zona ocidental da Líbia e são uma ameaça para a paz e a estabilidade na Líbia e nos países vizinhos.

24. **Nome:** 1: MUS'AB 2: ABU-QARIN 3: não consta 4: não consta

Título: não consta **Designação:** Chefe de uma rede de tráfico transnacional **Data de nascimento:** 19 de janeiro de 1983 **Local de nascimento:** Sabratha (Sábrata), Líbia **Também conhecido por (fidedigno):** não consta **Também conhecido por (pouco fidedigno):** a) ABU-AL QASSIM OMAR Musab Boukrin b) The Doctor («O Doutor») c) Al-Grein **Nacionalidade:** Líbia **N.º de passaporte:** a) 782633, emitido em 31 de maio de 2005 b) 540794, emitido em 12 de janeiro de 2008 **N.º de identificação nacional:** não consta **Endereço:** não consta **Incluído na lista em:** 7 de junho 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); do ponto 11, alínea a), da Resolução 2213 (2015).

Informações adicionais

Mus'ab Abu-Qarin é visto como um personagem central nas atividades de tráfico de seres humanos e de introdução clandestina de migrantes na área de Sábrata, mas também opera a partir de Zauia e Garabuli (Garibulli). A sua rede transnacional cobre a Líbia, destinos europeus, países subsaarianos para o recrutamento de migrantes e países árabes para o setor financeiro. Diversas fontes fiáveis documentaram a sua associação, no tráfico e introdução clandestina de pessoas, com Ermiyas Ghermay, que se ocupa da «cadeia de abastecimento oriental» em nome de Abu-Qarin. Existem provas de que Abu-Qarin cultivou relacionamentos com outros atores no setor do tráfico, nomeadamente Mohammed Kachlaf (primo e chefe da brigada al-Nasr, também proposto para inclusão na lista) em Zauia. Um antigo cúmplice de Abu-Qarin, que agora coopera com as autoridades líbias, afirma que, só em 2015, Abu-Qarin organizou viagens por mar para 45 000 pessoas, expondo os migrantes (incluindo menores) ao risco de morte. Abu-Qarin é o organizador de uma viagem em 18 de abril de 2015 que terminou com um naufrágio no canal da Sicília que causou a morte de 800 pessoas. Diversos elementos de prova, inclusive do Grupo de Peritos da ONU, documentam que é o responsável pela detenção de migrantes em condições brutais, inclusive em Trípoli, perto da zona de al-Wadi e das zonas balneares perto de Sábrata, onde os migrantes estão detidos. Consta que Abu-Qarin era próximo do clã al-Dabbashi em Sábrata, até que eclodiu um conflito sobre um «imposto de proteção». Diversas fontes informaram que Abu-Qarin pagou a pessoas próximas de extremistas violentos na zona de Sábrata, em troca da aprovação para introduzir migrantes clandestinamente em nome de círculos extremistas violentos, que beneficiam financeiramente da exploração da imigração ilegal. Abu-Qarin está ligado a uma rede de passadores composta por grupos armados salafistas em Trípoli, Seba (Sebha) e Cufra (Kufra).

25. **Nome:** 1: Mohammed 2: Kachlaf 3: não consta 4: não consta

Título: não consta **Designação:** Comandante da brigada Shuhada al-Nasr, chefe dos guardas da refinaria de petróleo de Zawiya (Zauia) **Data de nascimento:** não consta **Local de nascimento:** Zawiya (Zauia), Líbia **Também conhecido por (fidedigno):** não consta **Também conhecido por (pouco fidedigno):** a) Kashlaf b) Koshlaf c) Keslaf d) al-Qasab **Nacionalidade:** Líbia **N.º de passaporte:** não consta **N.º de identificação nacional:** não consta **Endereço:** Zawiya (Zauia), Líbia **Inclusão na lista em:** 7 de junho 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); do ponto 11, alínea a), da Resolução 2213 (2015).

Informações adicionais

Mohammed Kachlaf é o chefe da brigada Shuhada al Nasr em Zauia, na Líbia Ocidental. A sua milícia controla a refinaria de Zauia, que é uma placa giratória para as operações de introdução clandestina de migrantes. Mohammed Kachlaf controla igualmente centros de detenção, incluindo o centro de detenção de Nasr, que está nominalmente sob o controlo do Departamento de Luta contra a Migração Ilegal. Tal como indicam várias fontes, a rede de Mohammed Kachlaf é uma das mais importantes no domínio da introdução clandestina e da exploração de migrantes na Líbia. Mohammed Kachlaf tem extensas ligações com o chefe da unidade local da guarda costeira de Zauia, al-Rahman al-Milad, cuja unidade interceta embarcações com migrantes, muitas vezes pertencentes a redes rivais de introdução clandestina de migrantes. Os migrantes são então levados para centros de detenção sob o controlo da milícia Al Nasr, onde são alegadamente detidos em más condições. O Grupo de Peritos sobre a Líbia recolheu provas de que havia migrantes que eram frequentemente espancados, enquanto que outros eram vendidos no mercado local como «escravos sexuais» — é o caso, nomeadamente, das mulheres provenientes de países subsaarianos e de Marrocos. O Grupo concluiu igualmente que Mohammed Kachlaf colabora com outros grupos armados, e que esteve implicado em confrontos violentos frequentes ao longo de 2016 e 2017.

26. **Nome:** 1: Abd 2: Al-Rahman 3: al-Milad 4: não consta

Título: não consta **Designação:** Comandante da Guarda Costeira em Zawiya (Zauia) **Data de nascimento:** Aproximadamente (29 anos) **Local de nascimento:** Trípoli, Líbia **Também conhecido por (fidedigno):** não consta **Também conhecido por (pouco fidedigno):** a) Rahman Salim Milad b) al-Bija **Nacionalidade:** Líbia **N.º de Passaporte:** não consta **N.º de identificação nacional:** não consta **Endereço:** Zawiya (Zauia), Líbia **Inclusão na lista em:** 7 de junho 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); do ponto 11, alínea a), da Resolução 2213 (2015).

Informações adicionais

Abd al Rahman al-Milad dirige a unidade regional da Guarda Costeira em Zauia que está constantemente associada à violência contra migrantes e outros traficantes de pessoas. O Grupo de Peritos das Nações Unidas afirma que Milad e outros membros da Guarda Costeira estão diretamente envolvidos no afundamento de barcos de migrantes com armas de fogo. Abd al Rahman al-Milad colabora com outros passadores de migrantes, como Mohammed Kachlaf (também proposto para inclusão na lista), que, de acordo com algumas fontes, lhe dá proteção para executar operações ilícitas relacionadas com o tráfico e a introdução clandestina de migrantes. Várias testemunhas em investigações criminais declararam ter sido recolhidas no mar por homens armados num navio da Guarda Costeira chamado Tallil (utilizado por Abd al Rahman al-Milad) e levadas para o centro de detenção de al-Nasr, onde são alegadamente mantidas em condições brutais e sujeitas a espancamentos.

DECISÃO DE EXECUÇÃO (UE) 2018/873 DA COMISSÃO**de 13 de junho de 2018****que exclui do financiamento da União Europeia determinadas despesas em que os Estados-Membros incorreram a título do Fundo Europeu Agrícola de Garantia (FEAGA) e do Fundo Europeu Agrícola de Desenvolvimento Rural (Feader)***[notificada com o número C(2018) 3826]***(Apenas fazem fé os textos nas línguas alemã, búlgara, checa, dinamarquesa, espanhola, finlandesa, francesa, grega, húngara, inglesa, italiana, polaca, romena e sueca)**

A COMISSÃO EUROPEIA,

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

Tendo em conta o Regulamento (UE) n.º 1306/2013 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 17 de dezembro de 2013, relativo ao financiamento, à gestão e ao acompanhamento da política agrícola comum e que revoga os Regulamentos (CEE) n.º 352/78, (CE) n.º 165/94, (CE) n.º 2799/98, (CE) n.º 814/2000, (CE) n.º 1290/2005 e (CE) n.º 485/2008 do Conselho ⁽¹⁾, nomeadamente o artigo 52.º,

Após consulta do Comité dos Fundos Agrícolas,

Considerando o seguinte:

- (1) Por força do artigo 31.º do Regulamento (CE) n.º 1290/2005 do Conselho ⁽²⁾ e, desde 1 de janeiro de 2015, do artigo 52.º do Regulamento (UE) n.º 1306/2013, a Comissão deve proceder às verificações necessárias, comunicar os resultados aos Estados-Membros, tomar nota das observações por estes apresentadas, convocar reuniões bilaterais de modo a chegar a acordo com os Estados-Membros em causa e comunicar-lhes formalmente as suas conclusões.
- (2) Os Estados-Membros tiveram a possibilidade de pedir a abertura de um processo de conciliação. Esta possibilidade foi utilizada em certos casos, tendo os relatórios elaborados na sequência do processo sido examinados pela Comissão.
- (3) Em conformidade com o Regulamento (UE) n.º 1306/2013, só podem ser financiadas as despesas agrícolas que tenham sido efetuadas sem infração do direito da União.
- (4) As verificações realizadas, os resultados das discussões bilaterais e os processos de conciliação revelaram que uma parte das despesas declaradas pelos Estados-Membros não cumpre esse requisito, pelo que não pode ser financiada pelo FEAGA nem pelo Feader.
- (5) Devem ser indicados os montantes que não são reconhecidos como imputáveis ao FEAGA e ao Feader. Nesses montantes não se incluem os referentes a despesas efetuadas mais de vinte e quatro meses antes da notificação escrita da Comissão aos Estados-Membros sobre os resultados das verificações.
- (6) Além disso, os montantes excluídos do financiamento da União pela presente decisão devem refletir eventuais reduções e suspensões nos termos do artigo 41.º do Regulamento (UE) n.º 1306/2013, uma vez que as mesmas são de natureza provisória e não prejudicam as decisões tomadas nos termos do artigo 51.º ou 52.º do referido regulamento.
- (7) Relativamente aos casos abrangidos pela presente decisão, a Comissão comunicou aos Estados-Membros, por meio de um relatório de síntese, a avaliação dos montantes a excluir por incumprimento da legislação da União Europeia ⁽³⁾.
- (8) A presente decisão não prejudica as consequências financeiras que a Comissão possa retirar dos acórdãos do Tribunal de Justiça nos processos pendentes em 30 de abril de 2018,

⁽¹⁾ JO L 347 de 20.12.2013, p. 549.

⁽²⁾ Regulamento (CE) n.º 1290/2005 do Conselho, de 21 de junho de 2005, relativo ao financiamento da política agrícola comum (JO L 209 de 11.8.2005, p. 1).

⁽³⁾ Ares(2018) 2487854.

ADOTOU A PRESENTE DECISÃO:

Artigo 1.º

Os montantes indicados no anexo, relacionados com despesas em que os organismos pagadores acreditados dos Estados-Membros incorreram e que foram declaradas a título do FEAGA ou do FEADER, são excluídos do financiamento da União.

Artigo 2.º

Os destinatários da presente decisão são a República da Bulgária, a República Checa, o Reino da Dinamarca, a República Federal da Alemanha, a República Helénica, o Reino de Espanha, a República Francesa, a República Italiana, a Hungria, a República da Áustria, a República da Polónia, a Roménia, a República da Finlândia, o Reino da Suécia e o Reino Unido da Grã-Bretanha e da Irlanda do Norte.

Feito em Bruxelas, em 13 de junho de 2018.

Pela Comissão

Phil HOGAN

Membro da Comissão

Decisão: 57

Rubrica orçamental: 6701

Estado-Membro	Medida	EXERCÍCIO FINANCEIRO	Fundamento	Tipo	% Correção	Moeda	Montante	Deduções	Impacto financeiro
AT	Vinho - Reestruturação	2015	Controlos no local em número e com qualidade insuficientes	TAXA FIXA	5,00 %	EUR	- 163 750,83	0,00	- 163 750,83
	Vinho - Reestruturação	2016	Controlos no local em número e com qualidade insuficientes	TAXA FIXA	5,00 %	EUR	- 158 745,93	0,00	- 158 745,93
	Vinho - Reestruturação	2017	Controlos no local em número e com qualidade insuficientes	TAXA FIXA	5,00 %	EUR	- 151 661,23	0,00	- 151 661,23
					Total AT	EUR	- 474 157,99	0,00	- 474 157,99
Estado-Membro	Medida	EXERCÍCIO FINANCEIRO	Fundamento	Tipo	% Correção	Moeda	Montante	Deduções	Impacto financeiro
BG	Apoio associado voluntário	2016	Ausência de controlos relativos a animais com controlo de seleção	TAXA FIXA	5,00 %	EUR	- 8 878,53	0,00	- 8 878,53
	Outras ajudas diretas - artigos 68.º-72.º do Reg. (CE) n.º 73/2009	2014	Ausência de controlos relativos à exatidão das inscrições na base de dados I&R	TAXA FIXA	5,00 %	EUR	- 1 000 881,00	- 26 225,92	- 974 655,08
	Outras ajudas diretas - artigos 68.º-72.º do Reg. (CE) n.º 73/2009	2015	Ausência de controlos relativos à exatidão das inscrições na base de dados I&R	TAXA FIXA	5,00 %	EUR	- 1 658 872,48	- 26 398,57	- 1 632 473,91
	Certificação	2016	CEB/2017/005/BG - Erros aleatórios na população do FEAGA	PONTUAL		EUR	- 59 733,94	0,00	- 59 733,94

Estado-Membro	Medida	EXERCÍCIO FINANCEIRO	Fundamento	Tipo	% Correção	Moeda	Montante	Deduções	Impacto financeiro
	Outras ajudas diretas - artigos 68.º-72.º do Reg. (CE) n.º 73/2009	2014	Deficiências nos controlos dos animais com ambas as marcas auriculares em falta (considerados elegíveis no contexto dos controlos no local) e nos controlos dos animais sem passaporte (considerados elegíveis no contexto dos controlos no local)	PONTUAL		EUR	- 466 343,56	- 1 387,61	- 464 955,95
	Outras ajudas diretas - artigos 68.º-72.º do Reg. (CE) n.º 73/2009	2015	Deficiências nos controlos dos animais com ambas as marcas auriculares em falta (considerados elegíveis no contexto dos controlos no local) e nos controlos dos animais sem passaporte (considerados elegíveis no contexto dos controlos no local)	PONTUAL		EUR	- 463 399,04	- 914,68	- 462 484,36
					Total BG:	EUR	- 3 658 108,55	- 54 926,78	- 3 603 181,77
CZ	Condicionalidade	2015	AP 2014 - Avaliação dos incumprimentos: clemência no sistema de sanções	PONTUAL		EUR	- 601 669,00	0,00	- 601 669,00
	Certificação	2016	AP 2015 - Avaliação dos incumprimentos: clemência no sistema de sanções	PONTUAL		EUR	- 1 129 089,00	0,00	- 1 129 089,00
	Certificação	2017	AP 2016 - Avaliação dos incumprimentos: clemência no sistema de sanções	PONTUAL		EUR	- 1 260 230,28	0,00	- 1 260 230,28
					Total CZ:	EUR	- 2 990 988,28	0,00	- 2 990 988,28

Estado-Membro	Medida	EXERCÍCIO FINAN-CEIRO	Fundamento	Tipo	% Correção	Moeda	Montante	Deduções	Impacto finan- ceiro
DE	Vinho - Reestruturação	2016	Deficiências em controlos-chave:	TAXA FIXA	2,00 %	EUR	- 275 528,54	0,00	- 275 528,54
	Vinho - Reestruturação	2012	Deficiências em controlos-chave - realização dos controlos no local respeitantes a todos os pedidos de pagamento em número suficiente	TAXA FIXA	2,00 %	EUR	- 5,70	0,00	- 5,70
	Vinho - Reestruturação	2013	Deficiências em controlos-chave - realização dos controlos no local respeitantes a todos os pedidos de pagamento em número suficiente	TAXA FIXA	2,00 %	EUR	- 6 559,77	0,00	- 6 559,77
	Vinho - Reestruturação	2014	Deficiências em controlos-chave - realização dos controlos no local respeitantes a todos os pedidos de pagamento em número suficiente	TAXA FIXA	2,00 %	EUR	- 233 087,97	0,00	- 233 087,97
	Vinho - Reestruturação	2015	Deficiências em controlos-chave - realização dos controlos no local respeitantes a todos os pedidos de pagamento em número suficiente	TAXA FIXA	2,00 %	EUR	- 280 889,36	0,00	- 280 889,36
	Certificação	2016	Erros financeiros na população do FEAGA e do Feader	PONTUAL		EUR	- 472,23	0,00	- 472,23
					Total DE:	EUR	- 796 543,57	0,00	- 796 543,57
Estado-Membro	Medida	EXERCÍCIO FINAN-CEIRO	Fundamento	Tipo	% Correção	Moeda	Montante	Deduções	Impacto finan- ceiro
DK	Certificação	2016	CEB/2017/024/DK - Erros nas populações do FEAGA e do Feader	PONTUAL		EUR	- 350 182,63	- 1 625,29	- 348 557,34
					Total DK:	EUR	- 350 182,63	- 1 625,29	- 348 557,34

Estado-Membro	Medida	EXERCÍCIO FINANCIÁRIO	Fundamento	Tipo	% Correção	Moeda	Montante	Deduções	Impacto financeiro
FR	Frutos e produtos hortícolas - Programas operacionais, incl. retiradas	2015	Controlos administrativos, antes dos pagamentos, respeitantes aos elementos para estabelecer o montante da ajuda a pagar - VPC	PONTUAL		EUR	- 409 462,15	0,00	- 409 462,15
	Outras ajudas diretas - POSEI	2013	Prémios «animais» - deficiências nos controlos administrativos e no local - EF 2013	PONTUAL		EUR	- 320 094,98	- 640,29	- 319 454,69
	Outras ajudas diretas - POSEI (2014+)	2014	Prémios «animais» - deficiências nos controlos administrativos e no local - EF 2014	PONTUAL		EUR	- 323 719,64	- 1,50	- 323 718,14
	Outras ajudas diretas - POSEI (2014+)	2015	Prémios «animais» - deficiências nos controlos administrativos e no local - EF 2015	PONTUAL		EUR	- 314 303,95	- 2,18	- 314 301,77
	Outras ajudas diretas - POSEI (2014+)	2016	Prémios «animais» - deficiências nos controlos administrativos e no local - EF 2016	PONTUAL		EUR	- 304 428,93	0,00	- 304 428,93
	Frutos e produtos hortícolas - Programas operacionais, incl. retiradas	2016	Controlo da elegibilidade do programa operacional - solidez das estimativas Correção financeira de 1.7.2016 a 15.10.2016	TAXA FIXA	2,00 %	EUR	- 1 056 347,64	0,00	- 1 056 347,64
	Frutos e produtos hortícolas - Programas operacionais, incl. retiradas	2014	Controlo da elegibilidade do programa operacional - solidez das estimativas; Incumprimento de critérios de reconhecimento pelas OP - cartas de aviso e sanções Correção financeira de 10.3.2014 a 30.6.2016	TAXA FIXA	5,00 %	EUR	- 4 055 381,53	0,00	- 4 055 381,53

Estado-Membro	Medida	EXERCÍCIO FINAN-CEIRO	Fundamento	Tipo	% Correção	Moeda	Montante	Deduções	Impacto financeiro
	Frutos e produtos hortícolas - Programas operacionais, incl. retiradas	2015	Controlo da elegibilidade do programa operacional - solidez das estimativas; Incumprimento de critérios de reconhecimento pelas OP - cartas de aviso e sanções Correção financeira de 10.3.2014 a 30.6.2016	TAXA FIXA	5,00 %	EUR	- 5 477 578,32	- 20 473,11	- 5 457 105,21
	Frutos e produtos hortícolas - Programas operacionais, incl. retiradas	2016	Controlo da elegibilidade do programa operacional - solidez das estimativas; Incumprimento de critérios de reconhecimento pelas OP - cartas de aviso e sanções Correção financeira de 10.3.2014 a 30.6.2016	TAXA FIXA	5,00 %	EUR	- 2 274 528,33	0,00	- 2 274 528,33
	Frutos e produtos hortícolas - Programas operacionais, incl. retiradas	2017	Controlo da elegibilidade dos programas operacionais - solidez das estimativas - EF 2017 até 30.6.2017 (a título provisório)	TAXA FIXA	2,00 %	EUR	- 1 040 251,20	0,00	- 1 040 251,20
	POSEI (2007+)	2013	Erros de reconhecimento de organizações de produtores	PONTUAL		EUR	- 680 081,66	0,00	- 680 081,66
	POSEI (2014+)	2014	Erros de reconhecimento de organizações de produtores	PONTUAL		EUR	- 1 149 556,00	0,00	- 1 149 556,00
	POSEI (2014+)	2015	Erros de reconhecimento de organizações de produtores	PONTUAL		EUR	- 542 082,76	0,00	- 542 082,76
	POSEI (2014+)	2016	Erros de reconhecimento de organizações de produtores	PONTUAL		EUR	- 537 217,02	0,00	- 537 217,02
	Outras ajudas diretas - POSEI	2013	Contabilização incorreta de certos lotes de bananas - EF 2013	TAXA FIXA	5,00 %	EUR	- 646 575,60	- 11 309,16	- 635 266,44
	Outras ajudas diretas - POSEI (2014+)	2014	Contabilização incorreta de certos lotes de bananas - EF 2014	TAXA FIXA	5,00 %	EUR	- 464 167,98	- 905,52	- 463 262,46

Estado-Membro	Medida	EXERCÍCIO FINANÇEIRO	Fundamento	Tipo	% Correção	Moeda	Montante	Deduções	Impacto financeiro
	Outras ajudas diretas - POSEI (2014+)	2015	Contabilização incorreta de certos lotes de bananas - EF 2015	TAXA FIXA	5,00 %	EUR	- 410 793,72	- 11,23	- 410 782,49
	Outras ajudas diretas - POSEI (2014+)	2016	Contabilização incorreta de certos lotes de bananas - EF 2016	TAXA FIXA	5,00 %	EUR	- 423 898,10	0,00	- 423 898,10
	Certificação	2014	Falta de diligência na recuperação	PONTUAL		EUR	- 111 077,56	0,00	- 111 077,56
	Outras ajudas diretas - POSEI	2012	Transporte de cana-de-açúcar	PONTUAL		EUR	- 71 021,04	- 1 420,42	- 69 600,62
	Outras ajudas diretas - POSEI	2013	Transporte da cana-de-açúcar - insuficiência dos controlos administrativos	TAXA FIXA	5,00 %	EUR	- 10 103,99	- 202,08	- 9 901,91
	Outras ajudas diretas - POSEI (2014+)	2014	Transporte da cana-de-açúcar - insuficiência dos controlos administrativos	TAXA FIXA	5,00 %	EUR	- 7 764,37	0,00	- 7 764,37
	Outras ajudas diretas - POSEI (2014+)	2015	Transporte da cana-de-açúcar - insuficiência dos controlos administrativos	TAXA FIXA	5,00 %	EUR	- 8 881,29	0,00	- 8 881,29
	POSEI (2007+)	2013	IVA	PONTUAL		EUR	- 1 983,23	0,00	- 1 983,23
	POSEI (2007+)	2013	Insuficiência dos controlos administrativos - diversificação da produção local e animais reprodutores	TAXA FIXA	5,00 %	EUR	- 17 516,82	0,00	- 17 516,82
	POSEI (2014+)	2014	Insuficiência dos controlos administrativos - diversificação da produção local e animais reprodutores	TAXA FIXA	5,00 %	EUR	- 25 163,93	0,00	- 25 163,93
	POSEI (2014+)	2015	Insuficiência dos controlos administrativos - diversificação da produção local e animais reprodutores	TAXA FIXA	5,00 %	EUR	- 64 934,16	0,00	- 64 934,16
	POSEI (2014+)	2016	Insuficiência dos controlos administrativos - diversificação da produção local e animais reprodutores	TAXA FIXA	5,00 %	EUR	- 83 420,37	0,00	- 83 420,37
					Total FR:	EUR	- 20 832 336,27	- 34 965,49	- 20 797 370,78

Estado-Membro	Medida	EXERCÍCIO FINAN-CEIRO	Fundamento	Tipo	% Correção	Moeda	Montante	Deduções	Impacto finan-ceiro
GB	Ajudas diretas dissociadas	2016	Ecologização - AP 2015 (incumprimento de obrigações em matéria de DC e de SIE)	TAXA FIXA	10,00 %	EUR	- 3 642 517,27	0,00	- 3 642 517,27
	Ajudas diretas dissociadas	2017	Ecologização - AP 2015 (incumprimento de obrigações em matéria de DC e de SIE)	TAXA FIXA	10,00 %	EUR	- 44 305,87	0,00	- 44 305,87
	Ajudas diretas dissociadas	2016	Controlos relativos à ecologização - AP 2015 (SIE parcialmente coberta com TP)	TAXA FIXA	7,00 %	EUR	- 3 200 543,02	0,00	- 3 200 543,02
	Ajudas diretas dissociadas	2017	Controlos relativos à ecologização - AP 2015 (SIE parcialmente coberta com TP)	TAXA FIXA	7,00 %	EUR	- 38 929,90	0,00	- 38 929,90
	Ajudas diretas dissociadas	2017	Ecologização - AP 2016 (incumprimento de obrigações em matéria de DC e de SIE)	TAXA FIXA	10,00 %	EUR	- 3 621 231,69	0,00	- 3 621 231,69
	Ajudas diretas dissociadas	2017	Controlos relativos à ecologização - AP 2016 (SIE parcialmente coberta com TP)	TAXA FIXA	7,00 %	EUR	- 3 136 712,96	0,00	- 3 136 712,96
	Frutos e produtos hortícolas - Programas operacionais	2013	Deficiências em controlos-chave	TAXA FIXA	5,00 %	EUR	- 109 370,05	0,00	- 109 370,05

Estado-Membro	Medida	EXERCÍCIO FINAN-CEIRO	Fundamento	Tipo	% Correção	Moeda	Montante	Deduções	Impacto finan-ceiro
	Frutos e produtos hortícolas - Programas operacionais, incl. retiradas	2014	Deficiências em controlos-chave (2014+)	TAXA FIXA	5,00 %	EUR	- 1 623 796,79	0,00	- 1 623 796,79
	Frutos e produtos hortícolas - Programas operacionais, incl. retiradas	2015	Deficiências em controlos-chave (2014+)	TAXA FIXA	5,00 %	EUR	- 1 064 381,85	0,00	- 1 064 381,85
	Ajudas diretas dissociadas	2016	Deficiências na superfície máxima elegível para baldios no SIP - AP 2015	TAXA FIXA	25,00 %	EUR	- 7 258 777,49	0,00	- 7 258 777,49
	Ajudas diretas dissociadas	2017	Deficiências na superfície máxima elegível para baldios no SIP - AP 2015	TAXA FIXA	25,00 %	EUR	- 89 509,95	0,00	- 89 509,95
	Ajudas diretas dissociadas	2017	Deficiências na superfície máxima elegível para baldios no SIP - AP 2016	TAXA FIXA	25,00 %	EUR	- 7 848 215,53	0,00	- 7 848 215,53
					Total GB:	EUR	- 31 678 292,37	0,00	- 31 678 292,37
GR	Certificação	2015	FEAGA não-SIGC - amostra analisada nos testes substantivos (correção financeira pontual)	PONTUAL		EUR	- 6 894,50	0,00	- 6 894,50
	Condicionalidade	2010	Execução de montantes em sobreposição	TAXA FIXA	2,00 %	EUR	0,00	16 407,60	- 16 407,60
	Ações de promoção	2011	Irregularidades no processo de seleção dos organismos de execução	TAXA FIXA	5,00 %	EUR	- 5 463,44	- 85,96	- 5 377,48

Estado-Membro	Medida	EXERCÍCIO FINAN-CEIRO	Fundamento	Tipo	% Correção	Moeda	Montante	Deduções	Impacto financeiro
	Ações de promoção	2012	Irregularidades no processo de seleção dos organismos de execução	TAXA FIXA	5,00 %	EUR	- 56 982,36	- 5 463,23	- 51 519,13
	Ações de promoção	2013	Irregularidades no processo de seleção dos organismos de execução	TAXA FIXA	5,00 %	EUR	- 199 382,67	- 10 782,20	- 188 600,47
	Ações de promoção	2014	Irregularidades no processo de seleção dos organismos de execução	TAXA FIXA	5,00 %	EUR	- 446 615,37	- 31 823,12	- 414 792,25
	Ações de promoção	2015	Irregularidades no processo de seleção dos organismos de execução	TAXA FIXA	5,00 %	EUR	- 518 199,29	0,00	- 518 199,29
	Direitos	2008	Atribuição da reserva nacional na categoria «investidores»	TAXA FIXA	10,00 %	EUR	- 2 222 531,71	- 1 111 265,86	- 1 111 265,85
	Direitos	2009	Atribuição da reserva nacional na categoria «investidores»	TAXA FIXA	10,00 %	EUR	- 1 899 562,82	- 1 350 922,24	- 548 640,58
	Direitos	2010	Atribuição da reserva nacional na categoria «investidores»	TAXA FIXA	10,00 %	EUR	- 2 070 421,87	- 582 247,31	- 1 488 174,56
					Total GR:	EUR	- 7 426 054,03	- 3 076 182,32	- 4 349 871,71
IT	Aprovação do organismo pagador	2016	Exercício Bonifica: processos ainda não analisados e registados no livro de devedores	PONTUAL		EUR	- 7 904 188,89	0,00	- 7 904 188,89
	Vinho - Reestruturação	2014	Aplicação inadequada do controlo ancilar previsto no artigo 81.º do Regulamento (CE) n.º 555/2008	TAXA FIXA	2,00 %	EUR	- 328 285,00	0,00	- 328 285,00
	Vinho - Reestruturação	2015	Aplicação inadequada do controlo ancilar previsto no artigo 81.º do Regulamento (CE) n.º 555/2008	TAXA FIXA	2,00 %	EUR	- 252 870,69	0,00	- 252 870,69
	Vinho - Reestruturação	2015	Deficiências na execução de um controlo-chave	TAXA FIXA	3,00 %	EUR	- 160 237,00	0,00	- 160 237,00

Estado-Membro	Medida	EXERCÍCIO FINANCIÁRIO	Fundamento	Tipo	% Correção	Moeda	Montante	Deduções	Impacto financeiro
	Vinho - Reestruturação	2016	Deficiências na execução de um controlo-chave	TAXA FIXA	3,00 %	EUR	- 115 639,97	0,00	- 115 639,97
					Total IT:	EUR	- 8 761 221,55	0,00	- 8 761 221,55
PL	Controlo das transações	2013	2013 05020401 0,5 %	TAXA FIXA	0,50 %	EUR	- 267 805,24	0,00	- 267 805,24
	Controlo das transações	2013	2013 05020812 0,5 %	TAXA FIXA	0,50 %	EUR	- 11 588,62	0,00	- 11 588,62
	Controlo das transações	2013	2013 05021001 0,5 %	TAXA FIXA	0,50 %	EUR	- 26 058,13	0,00	- 26 058,13
	Controlo das transações	2013	2013 05021204 0,5 %	TAXA FIXA	0,50 %	EUR	- 18,02	0,00	- 18,02
	Controlo das transações	2013	2013 05021208 0,5 %	TAXA FIXA	0,50 %	EUR	- 2 800,89	0,00	- 2 800,89
	Controlo das transações	2013	2013 05021301 0,5 %	TAXA FIXA	0,50 %	EUR	- 12 442,24	0,00	- 12 442,24
	Controlo das transações	2013	2013 05021501 0,5 %	TAXA FIXA	0,50 %	EUR	- 108,61	0,00	- 108,61
	Controlo das transações	2013	2013 05021505 0,5 %	TAXA FIXA	0,50 %	EUR	- 326,18	0,00	- 326,18
	Controlo das transações	2013	2013 05021506 0,5 %	TAXA FIXA	0,50 %	EUR	- 6 168,65	0,00	- 6 168,65
	Controlo das transações	2014	2014 05020803 0,5 %	TAXA FIXA	0,50 %	EUR	- 1 285,45	0,00	- 1 285,45
	Controlo das transações	2014	2014 05020812 0,5 %	TAXA FIXA	0,50 %	EUR	- 40 936,59	0,00	- 40 936,59

Estado-Membro	Medida	EXERCÍCIO FINAN-CEIRO	Fundamento	Tipo	% Correção	Moeda	Montante	Deduções	Impacto finan- ceiro
	Controlo das transações	2014	2014 05021208 0,5 %	TAXA FIXA	0,50 %	EUR	- 23 250,79	0,00	- 23 250,79
	Controlo das transações	2014	2014 6703 0,5 %	TAXA FIXA	0,50 %	EUR	- 4 858,66	0,00	- 4 858,66
	Controlo das transações	2015	2015 05020803 0,5 %	TAXA FIXA	0,50 %	EUR	- 5 790,37	0,00	- 5 790,37
	Controlo das transações	2015	2015 05020812 0,5 %	TAXA FIXA	0,50 %	EUR	- 754,34	0,00	- 754,34
	Controlo das transações	2015	2015 05020899 0,5 %	TAXA FIXA	0,50 %	EUR	- 33 551,85	0,00	- 33 551,85
	Controlo das transações	2015	2015 05021208 0,5 %	TAXA FIXA	0,50 %	EUR	- 261,92	0,00	- 261,92
	Controlo das transações	2015	2015 6703 0,5 %	TAXA FIXA	0,50 %	EUR	- 8 139,18	0,00	- 8 139,18
	Outras ajudas diretas - artigos 68.º-72.º do Reg. (CE) n.º 73/2009	2014	Qualidade dos controlos no local	TAXA FIXA	5,00 %	EUR	- 1 421 755,79	0,00	- 1 421 755,79
	Outras ajudas diretas - artigos 68.º-72.º do Reg. (CE) n.º 73/2009	2015	Qualidade dos controlos no local	TAXA FIXA	5,00 %	EUR	- 1 436 426,73	0,00	- 1 436 426,73
					Total PL:	EUR	- 3 304 328,25	0,00	- 3 304 328,25
RO	Leite - Distribuição de leite nas escolas	2015	Controlos da assiduidade dos alunos	PONTUAL		EUR	- 73 375,14	0,00	- 73 375,14
	Leite - Distribuição de leite nas escolas	2016	Controlos da assiduidade dos alunos	PONTUAL		EUR	- 39 829,05	0,00	- 39 829,05
	Certificação	2015	Erro conhecido no FEAGA	PONTUAL		EUR	- 16 464,42	0,00	- 16 464,42

Estado-Membro	Medida	EXERCÍCIO FINAN-CEIRO	Fundamento	Tipo	% Correção	Moeda	Montante	Deduções	Impacto financeiro
	Certificação	2015	EMP (FEAGA-SIGC)	MONTANTE ESTIMADO		EUR	- 11 570 299,23	- 38 797,64	- 11 531 501,59
	Certificação	2015	EMP (FEAGA não-SIGC)	MONTANTE ESTIMADO		EUR	- 618 380,16	- 66 097,23	- 552 282,93
					Total RO:	EUR	- 12 318 348,00	- 104 894,87	- 12 213 453,13
SE	Leite - Distribuição de leite nas escolas	2015	Controlos administrativos não exaustivos; qualidade insuficiente dos controlos no local; cálculo incorreto da ajuda, incluindo reduções e outras sanções administrativas	TAXA FIXA	5,00 %	EUR	- 21 588,10	0,00	- 21 588,10
	Leite - Distribuição de leite nas escolas	2016	Controlos administrativos não exaustivos; qualidade insuficiente dos controlos no local; cálculo incorreto da ajuda, incluindo reduções e outras sanções administrativas	TAXA FIXA	5,00 %	EUR	- 16 214,01	0,00	- 16 214,01
	Leite - Distribuição de leite nas escolas	2015	Stockholm Stad Controlos administrativos não exaustivos; qualidade insuficiente dos controlos no local; cálculo incorreto da ajuda, incluindo reduções e outras sanções administrativas	PONTUAL		EUR	- 105 766,50	0,00	- 105 766,50
					Total SE:	EUR	- 143 568,61	0,00	- 143 568,61

Moeda	Montante	Deduções	Impacto financeiro
EUR	- 92 974 501,85	- 3 272 594,75	- 89 701 907,10

Rubrica orçamental: 6711

Estado-Membro	Medida	EXERCÍCIO FINANCEIRO	Fundamento	Tipo	% Correção	Moeda	Montante	Deduções	Impacto financeiro
BG	Certificação	2016	CEB/2017/005/BG - EMP na população do Feader	MONTANTE ESTIMADO		EUR	- 1 834 947,67	- 160 347,68	- 1 674 599,99
	Medidas de desenvolvimento rural Feader (2014-2020) sujeitas ao SIGC	2016	Identificação, num SIP-SIG computadorizado, de parcelas de referência que cumpram, no mínimo, os requisitos do art. 5.º do Regul. 640/2014 (medida 12 do PDR 2014-2020).	PONTUAL		EUR	- 1 837 276,90	0,00	- 1 837 276,90
	Medidas de desenvolvimento rural Feader (2014-2020) sujeitas ao SIGC	2016	Identificação, num SIP-SIG computadorizado, de parcelas de referência que cumpram, no mínimo, os requisitos do art. 5.º do Regul. 640/2014 (medida 13 do PDR 2014-2020).	PONTUAL		EUR	- 210 464,02	0,00	- 210 464,02
	Medidas de desenvolvimento rural Feader (2014-2020) sujeitas ao SIGC	2017	Verificação do cumprimento das normas de agricultura biológica (medida 11 do PDR 2014-2020).	EXTRAPOLAÇÃO	3,35 %	EUR	- 606 372,80	0,00	- 606 372,80
	Medidas de desenvolvimento rural Feader (2014-2020) sujeitas ao SIGC	2015	Verificação do cumprimento das normas de agricultura biológica (medida 214 do PDR 2007-2013 e medida 11 do PDR 2014-2020)	EXTRAPOLAÇÃO	3,35 %	EUR	- 292 993,48	- 5 859,87	- 287 133,61
	Medidas de desenvolvimento rural Feader (2014-2020) sujeitas ao SIGC	2016	Verificação do cumprimento das normas de agricultura biológica (medida 214 do PDR 2007-2013 e medida 11 do PDR 2014-2020)	EXTRAPOLAÇÃO	3,35 %	EUR	- 571 044,47	0,00	- 571 044,47
					Total BG:	EUR	- 5 353 099,34	- 166 207,55	- 5 186 891,79
Estado-Membro	Medida	EXERCÍCIO FINANCEIRO	Fundamento	Tipo	% Correção	Moeda	Montante	Deduções	Impacto financeiro
CZ	Medidas de desenvolvimento rural Feader (2014-2020) sujeitas ao SIGC	2017	Pré-notificação dos controlos no local para as medidas 214, 10, 11 e 13, no respeitante ao EF 2016 (pagamentos efetuados no EF 2017)	TAXA FIXA	5,00 %	EUR	- 144 617,10	0,00	- 144 617,10

Estado-Membro	Medida	EXERCÍCIO FINAN-CEIRO	Fundamento	Tipo	% Correção	Moeda	Montante	Deduções	Impacto finan- ceiro
	Medidas de desenvolvimento rural Feader (2014-2020) sujeitas ao SIGC	2018	Pré-notificação dos controlos no local para as medidas 214, 10, 11 e 13, no respeitante ao EF 2016 (pagamentos efetuados no EF 2018)	TAXA FIXA	5,00 %	EUR	- 6 499,55	0,00	- 6 499,55
					Total CZ:	EUR	- 151 116,65	0,00	- 151 116,65
DE	Certificação	2016	Erros financeiros na população do FEAGA e do Feader	PONTUAL		EUR	- 56 042,26	0,00	- 56 042,26
	Certificação	2015	Erros conhecidos (Feader não-SIGC)	PONTUAL		EUR	- 20 424,82	0,00	- 20 424,82
	Certificação	2015	Erros aleatórios nas despesas do Feader não-SIGC	PONTUAL		EUR	- 226 246,59	0,00	- 226 246,59
					Total DE:	EUR	- 302 713,67	0,00	- 302 713,67
Estado-Membro	Medida	EXERCÍCIO FINAN-CEIRO	Fundamento	Tipo	% Correção	Moeda	Montante	Deduções	Impacto finan- ceiro
DK	Desenvolvimento Rural Feader Eixo 4 - Leader (2007-2013)	2014	Deficiências em 3 controlos-chave e ausência de 2 controlos ancilares	TAXA FIXA	10,00 %	EUR	- 1 264 137,31	- 3 916,77	- 1 260 220,54
	Desenvolvimento Rural Feader Leader	2015	Deficiências em 3 controlos-chave e ausência de 2 controlos ancilares	TAXA FIXA	10,00 %	EUR	- 1 205 474,58	0,00	- 1 205 474,58
	Desenvolvimento Rural Feader Leader	2016	Deficiências em 3 controlos-chave e ausência de 2 controlos ancilares	TAXA FIXA	10,00 %	EUR	- 897 168,81	0,00	- 897 168,81
	Certificação	2016	CEB/2017/024/DK - Erros nas populações do FEAGA e do Feader	PONTUAL		EUR	- 3 981,96	0,00	- 3 981,96
					Total DK:	EUR	- 3 370 762,66	- 3 916,77	- 3 366 845,89

Estado-Membro	Medida	EXERCÍCIO FINANCEIRO	Fundamento	Tipo	% Correção	Moeda	Montante	Deduções	Impacto financeiro
ES	Certificação	2016	ERROS FINANCEIROS DETECTADOS PELO ORGANISMO DE CERTIFICAÇÃO	PONTUAL		EUR	- 59 731,49	0,00	- 59 731,49
	Desenvolvimento Rural Feader Eixo 1 - Medidas com apoio forfetário	2014	Incumprimento dos requisitos de estatuto prioritário	PONTUAL		EUR	- 63 257,98	0,00	- 63 257,98
	Desenvolvimento Rural Feader (2014-2020) - Medidas com apoio forfetário	2015	Incumprimento dos requisitos de estatuto prioritário	PONTUAL		EUR	- 197 252,51	0,00	- 197 252,51
					Total ES:	EUR	- 320 241,98	0,00	- 320 241,98
Estado-Membro	Medida	EXERCÍCIO FINANCEIRO	Fundamento	Tipo	% Correção	Moeda	Montante	Deduções	Impacto financeiro
FI	Desenvolvimento Rural Feader Eixos 1 + 3 - Medidas orientadas para o investimento (2007-2013)	2011	O processo de seleção dos beneficiários não prioriza o apoio exclusivo aos candidatos que cumprem melhor os objetivos do PDR	TAXA FIXA	5,00 %	EUR	- 13 572,25	0,00	- 13 572,25
	Desenvolvimento Rural Feader Eixos 1 + 3 - Medidas orientadas para o investimento (2007-2013)	2012	O processo de seleção dos beneficiários não prioriza o apoio exclusivo aos candidatos que cumprem melhor os objetivos do PDR	TAXA FIXA	5,00 %	EUR	- 60 774,73	0,00	- 60 774,73
	Desenvolvimento Rural Feader Eixos 1 + 3 - Medidas orientadas para o investimento (2007-2013)	2013	O processo de seleção dos beneficiários não prioriza o apoio exclusivo aos candidatos que cumprem melhor os objetivos do PDR	TAXA FIXA	5,00 %	EUR	- 164 041,55	0,00	- 164 041,55
	Investimento Feader no Desenvolvimento Rural - beneficiários públicos	2014	O processo de seleção dos beneficiários não prioriza o apoio exclusivo aos candidatos que cumprem melhor os objetivos do PDR	TAXA FIXA	5,00 %	EUR	- 395 521,13	0,00	- 395 521,13

Estado-Membro	Medida	EXERCÍCIO FINAN-CEIRO	Fundamento	Tipo	% Correção	Moeda	Montante	Deduções	Impacto financeiro
	Investimento Feader (2014-2020) no Desenvolvimento Rural - beneficiários públicos	2015	O processo de seleção dos beneficiários não prioriza o apoio exclusivo aos candidatos que cumprem melhor os objetivos do PDR	TAXA FIXA	5,00 %	EUR	- 526 480,02	0,00	- 526 480,02
	Investimento Feader (2014-2020) no Desenvolvimento Rural - beneficiários públicos	2016	O processo de seleção dos beneficiários não prioriza o apoio exclusivo aos candidatos que cumprem melhor os objetivos do PDR	TAXA FIXA	5,00 %	EUR	- 34 620,08	0,00	- 34 620,08
					Total FI:	EUR	- 1 195 009,76	0,00	- 1 195 009,76
FR	Certificação	2014	Feader - Erro financeiro n.º 1	PONTUAL		EUR	- 216,18	0,00	- 216,18
	Certificação	2014	Feader - Erro financeiro n.º 106	PONTUAL		EUR	- 1 089,43	0,00	- 1 089,43
	Certificação	2014	Feader - Erro financeiro n.º 131	PONTUAL		EUR	- 265,77	- 25,45	- 240,32
	Certificação	2014	Feader - Erro financeiro n.º 138	PONTUAL		EUR	- 3 239,40	0,00	- 3 239,40
	Certificação	2014	Feader - Erro financeiro n.º 150	PONTUAL		EUR	- 5,73	0,00	- 5,73
	Certificação	2014	Feader - Erro financeiro n.º 41	PONTUAL		EUR	- 28 132,45	0,00	- 28 132,45
	Certificação	2014	Feader - Erro financeiro n.º 49	PONTUAL		EUR	- 11,64	- 1,12	- 10,52
	Certificação	2014	Feader - Erro financeiro n.º 50	PONTUAL		EUR	- 2 891,42	- 276,81	- 2 614,61

Estado-Membro	Medida	EXERCÍCIO FINANCIÁRIO	Fundamento	Tipo	% Correção	Moeda	Montante	Deduções	Impacto financeiro
	Certificação	2014	Feader - Erro financeiro n.º 51	PONTUAL		EUR	- 5 600,00	- 536,11	- 5 063,89
	Certificação	2014	Feader - Erro financeiro n.º 57	PONTUAL		EUR	- 504,51	- 48,30	- 456,21
	Certificação	2014	Feader - Erro financeiro n.º 60	PONTUAL		EUR	- 80 598,00	0,00	- 80 598,00
	Medidas de desenvolvimento rural Feader (2014-2020) sujeitas ao SIGC	2015	ICHN 2014 - Qualidade suficiente dos controlos no local - verificação adequada das autorizações - avaliação do encabeçamento durante os controlos no local	MONTANTE ESTIMADO		EUR	- 12 710 673,46	- 8 651 399,66	- 4 059 273,80
	Certificação	2014	Falta de diligência na recuperação	PONTUAL		EUR	- 833 708,09	0,00	- 833 708,09
	Medidas de desenvolvimento rural Feader (2014-2020) sujeitas ao SIGC	2015	PHAE 2014 - Qualidade suficiente dos controlos no local - verificação adequada das autorizações - avaliação do encabeçamento durante os controlos no local	MONTANTE ESTIMADO		EUR	- 1 553 534,09	- 1 553 534,09	0,00
					Total FR:	EUR	- 15 220 470,17	- 10 205 821,54	- 5 014 648,63
GB	Investimento Feader no Desenvolvimento Rural - beneficiários privados	2014	Deficiências na verificação da razoabilidade dos custos (medidas 123 e 312) e nos controlos no local (medida 121, medidas transitórias)	TAXA FIXA	5,00 %	EUR	- 325 626,46	0,00	- 325 626,46
	Investimento Feader (2014-2020) no Desenvolvimento Rural - beneficiários privados	2015	Deficiências na verificação da razoabilidade dos custos (medidas 123 e 312) e nos controlos no local (medida 121, medidas transitórias)	TAXA FIXA	5,00 %	EUR	- 248 414,98	0,00	- 248 414,98

Estado-Membro	Medida	EXERCÍCIO FINAN-CEIRO	Fundamento	Tipo	% Correção	Moeda	Montante	Deduções	Impacto finan- ceiro
	Feader Desenvolvimento Rural (2014-2020) - Medidas florestais	2016	Deficiências na verificação da razoabilidade dos custos (medidas 123 e 312) e nos controlos no local (medida 121, medidas transitórias)	TAXA FIXA	5,00 %	EUR	- 3 342,25	0,00	- 3 342,25
	Investimento Feader (2014-2020) no Desenvolvimento Rural - beneficiários privados	2016	Deficiências na verificação da razoabilidade dos custos (medidas 123 e 312) e nos controlos no local (medida 121, medidas transitórias)	TAXA FIXA	5,00 %	EUR	- 17 320,23	0,00	- 17 320,23
	Desenvolvimento Rural Feader Leader	2015	Feader não-SIGC: amostra analisada nos testes substantivos (correção financeira pontual) - programa de desenvolvimento rural 2007-2013	PONTUAL		EUR	- 63 131,31	0,00	- 63 131,31
					Total GB:	EUR	- 657 835,23	0,00	- 657 835,23
GR	Certificação	2015	FEDER não-SIGC - amostra analisada nos testes substantivos (correção financeira pontual)	PONTUAL		EUR	- 99 353,26	- 673,55	- 98 679,71
					Total GR:	EUR	- 99 353,26	- 673,55	- 98 679,71
Estado-Membro	Medida	EXERCÍCIO FINAN-CEIRO	Fundamento	Tipo	% Correção	Moeda	Montante	Deduções	Impacto finan- ceiro
HU	Desenvolvimento Rural Feader Eixo 1 - Medidas com apoio forfetário (2007-2013)	2011	Deficiências num controlo-chave respeitante à gestão e controlo da medida 142 - duração do apoio	MONTANTE ESTIMADO		EUR	- 3 102 022,70	0,00	- 3 102 022,70
	Desenvolvimento Rural Feader Eixo 1 - Medidas com apoio forfetário (2007-2013)	2012	Deficiências num controlo-chave respeitante à gestão e controlo da medida 142 - duração do apoio	MONTANTE ESTIMADO		EUR	- 10 804 018,11	0,00	- 10 804 018,11

Estado-Membro	Medida	EXERCÍCIO FINAN-CEIRO	Fundamento	Tipo	% Correção	Moeda	Montante	Deduções	Impacto financeiro
	Desenvolvimento Rural Feader Eixo 1 - Medidas com apoio forfetário (2007-2013)	2013	Deficiências num controlo-chave respeitante à gestão e controlo da medida 142 - duração do apoio	MONTANTE ESTIMADO		EUR	- 5 087 630,41	0,00	- 5 087 630,41
	Desenvolvimento Rural Feader (2014-2020) - Medidas com apoio forfetário	2015	Deficiências num controlo-chave respeitante à gestão e controlo da medida 142 - duração do apoio	MONTANTE ESTIMADO		EUR	- 2 330 804,65	0,00	- 2 330 804,65
	Desenvolvimento Rural Feader (2014-2020) - Medidas com apoio forfetário	2016	Deficiências num controlo-chave respeitante à gestão e controlo da medida 142 - duração do apoio	MONTANTE ESTIMADO		EUR	- 841 528,08	0,00	- 841 528,08
	Desenvolvimento Rural Feader Eixo 1 - Medidas com apoio forfetário (2007-2013)	2011	Deficiências num controlo-chave respeitante à gestão e controlo da medida 142 - duração do apoio	TAXA FIXA	5,00 %	EUR	- 224 850,19	- 155 101,14	- 69 749,05
	Desenvolvimento Rural Feader Eixo 1 - Medidas com apoio forfetário (2007-2013)	2012	Deficiências num controlo-chave respeitante à gestão e controlo da medida 142 - duração do apoio	TAXA FIXA	5,00 %	EUR	- 695 297,84	- 540 200,91	- 155 096,93
	Desenvolvimento Rural Feader Eixo 1 - Medidas com apoio forfetário (2007-2013)	2013	Deficiências num controlo-chave respeitante à gestão e controlo da medida 142 - duração do apoio	TAXA FIXA	5,00 %	EUR	- 286 488,68	- 254 381,52	- 32 107,16
	Desenvolvimento Rural Feader Eixo 1 - Medidas com apoio forfetário	2014	Deficiências em controlos-chave respeitantes à gestão e controlo da medida 142 - critérios de elegibilidade	TAXA FIXA	5,00 %	EUR	- 382 937,22	- 295 655,73	- 87 281,49
	Desenvolvimento Rural Feader (2014-2020) - Medidas com apoio forfetário	2015	Deficiências em controlos-chave respeitantes à gestão e controlo da medida 142 - critérios de elegibilidade	TAXA FIXA	5,00 %	EUR	- 156 267,78	- 116 540,23	- 39 727,55

Estado-Membro	Medida	EXERCÍCIO FINAN-CEIRO	Fundamento	Tipo	% Correção	Moeda	Montante	Deduções	Impacto financeiro
	Desenvolvimento Rural Feader (2014-2020) - Medidas com apoio forfetário	2016	Deficiências em controlos-chave respeitantes à gestão e controlo da medida 142 - critérios de elegibilidade	TAXA FIXA	5,00 %	EUR	- 48 652,30	- 42 076,40	- 6 575,90
	Desenvolvimento Rural Feader Eixo 1 - Medidas com apoio forfetário	2014	Deficiências num controlo-chave - Duração do apoio	MONTANTE ESTIMADO		EUR	- 5 913 114,58	0,00	- 5 913 114,58
					Total HU:	EUR	- 29 873 612,54	- 1 403 955,93	- 28 469 656,61
IT	Aprovação do organismo pagador	2014	Ausência de repetição de controlos pela Agea (Feader SIGC)	TAXA FIXA	2,00 %	EUR	- 1 359 927,42	0,00	- 1 359 927,42
	Aprovação do organismo pagador	2015	Ausência de repetição de controlos pela Agea (Feader SIGC)	TAXA FIXA	2,00 %	EUR	- 5 767 406,83	0,00	- 5 767 406,83
	Aprovação do organismo pagador	2016	Ausência de repetição de controlos pela Agea (Feader SIGC)	TAXA FIXA	2,00 %	EUR	- 3 720 952,06	0,00	- 3 720 952,06
	Aprovação do organismo pagador	2007	Gestão da dívida: Processos em papel anteriores ao EF 2010 não registados no sistema (Feader)	PONTUAL		EUR	- 218 915,60	0,00	- 218 915,60
	Aprovação do organismo pagador	2008	Gestão da dívida: Processos em papel anteriores ao EF 2010 não registados no sistema (Feader)	PONTUAL		EUR	- 826 684,32	0,00	- 826 684,32

Estado-Membro	Medida	EXERCÍCIO FINANCIÁRIO	Fundamento	Tipo	% Correção	Moeda	Montante	Deduções	Impacto financeiro
	Aprovação do organismo pagador	2009	Gestão da dívida: Processos em papel anteriores ao EF 2010 não registados no sistema (Feader)	PONTUAL		EUR	- 589 631,90	0,00	- 589 631,90
	Aprovação do organismo pagador	2010	Gestão da dívida: Processos em papel anteriores ao EF 2010 não registados no sistema (Feader)	PONTUAL		EUR	- 971 562,29	0,00	- 971 562,29
	Investimento Feader (2014-2020) no Desenvolvimento Rural - beneficiários privados	2015	Montantes não elegíveis pagos fraudulentamente ao beneficiário L.O. e outros projetos ao abrigo da medida 121 aprovados pelo mesmo inspetor	PONTUAL		EUR	- 1 071 801,22	0,00	- 1 071 801,22
	Desenvolvimento Rural Feader (2014-2020) - Medidas com apoio forfetário	2015	Montantes não elegíveis pagos fraudulentamente ao beneficiário L.O. ao abrigo da medida 121	PONTUAL		EUR	- 21 000,00	0,00	- 21 000,00
	Desenvolvimento Rural Feader Eixos 1 + 3 - Medidas orientadas para o investimento (2007-2013)	2011	Montantes não elegíveis pagos para projetos ao abrigo da medida 121	TAXA FIXA	2,52 %	EUR	- 91 005,25	- 91 005,25	0,00
	Desenvolvimento Rural Feader Eixos 1 + 3 - Medidas orientadas para o investimento (2007-2013)	2012	Montantes não elegíveis pagos para projetos ao abrigo da medida 121	TAXA FIXA	2,52 %	EUR	- 30 627,55	- 30 627,55	0,00
	Desenvolvimento Rural Feader Eixos 1 + 3 - Medidas orientadas para o investimento (2007-2013)	2013	Montantes não elegíveis pagos para projetos ao abrigo da medida 121	TAXA FIXA	2,52 %	EUR	- 236 521,00	- 236 521,00	0,00
	Investimento Feader no Desenvolvimento Rural - beneficiários privados	2014	Montantes não elegíveis pagos para projetos ao abrigo da medida 121	TAXA FIXA	2,52 %	EUR	- 21 659,14	0,00	- 21 659,14

Estado-Membro	Medida	EXERCÍCIO FINAN-CEIRO	Fundamento	Tipo	% Correção	Moeda	Montante	Deduções	Impacto financeiro
	Investimento Feader (2014-2020) no Desenvolvimento Rural - beneficiários privados	2015	Montantes não elegíveis pagos para projetos ao abrigo da medida 121	TAXA FIXA	2,52 %	EUR	- 514 365,17	0,00	- 514 365,17
	Investimento Feader (2014-2020) no Desenvolvimento Rural - beneficiários privados	2016	Montantes não elegíveis pagos para projetos ao abrigo da medida 121	TAXA FIXA	2,52 %	EUR	- 514 416,77	0,00	- 514 416,77
	Investimento Feader (2014-2020) no Desenvolvimento Rural - beneficiários privados	2016	Montantes não elegíveis pagos para despesas transitórias (acompanhamento: projetos ao abrigo da medida 121)	TAXA FIXA	2,52 %	EUR	- 107 498,30	0,00	- 107 498,30
	Investimento Feader (2014-2020) no Desenvolvimento Rural - beneficiários privados	2017	Montantes não elegíveis pagos para despesas transitórias (acompanhamento: projetos ao abrigo da medida 121)	TAXA FIXA	2,52 %	EUR	- 164 372,47	0,00	- 164 372,47
					Total IT:	EUR	- 16 228 347,29	- 358 153,80	- 15 870 193,49
RO	Desenvolvimento Rural Feader Eixo 2 (2007-2013) - Medidas não relacionadas com a superfície	2014	Taxas de pagamento incorretas - EF 2014 - submedida 3a	PONTUAL		EUR	- 818 013,62	- 15 198,83	- 802 814,79
	Desenvolvimento Rural Feader Eixo 2 (2007-2013) - Medidas não relacionadas com a superfície	2014	Taxas de pagamento incorretas - EF 2014 - submedida 3b	PONTUAL		EUR	- 4 576 407,63	0,00	- 4 576 407,63
	Desenvolvimento Rural Feader Eixo 2 (2007-2013) - Medidas não relacionadas com a superfície	2014	Taxas de pagamento incorretas - EF 2014 - submedida 4b	PONTUAL		EUR	- 9 560 314,82	- 177 632,27	- 9 382 682,55

Estado-Membro	Medida	EXERCÍCIO FINAN-CEIRO	Fundamento	Tipo	% Correção	Moeda	Montante	Deduções	Impacto financeiro
	Desenvolvimento Rural Feader Eixo 2 (2007-2013) - Medidas não relacionadas com a superfície	2014	Taxas de pagamento incorretas - EF 2014 - submedida 5a	PONTUAL		EUR	- 1 727 302,80	- 32 093,58	- 1 695 209,22
	Medidas de desenvolvimento rural Feader (2014-2020) sujeitas ao SIGC	2015	Taxas de pagamento incorretas - EF 2015 - submedida 1 a	MONTANTE ESTIMADO		EUR	- 5 533 253,66	0,00	- 5 533 253,66
	Medidas de desenvolvimento rural Feader (2014-2020) sujeitas ao SIGC	2015	Taxas de pagamento incorretas - EF 2015 - submedida 3a	PONTUAL		EUR	- 1 588 178,57	0,00	- 1 588 178,57
	Medidas de desenvolvimento rural Feader (2014-2020) sujeitas ao SIGC	2015	Taxas de pagamento incorretas - EF 2015 - submedida 3b	PONTUAL		EUR	- 4 489 089,72	0,00	- 4 489 089,72
	Medidas de desenvolvimento rural Feader (2014-2020) sujeitas ao SIGC	2015	Taxas de pagamento incorretas - EF 2015 - submedida 4b	PONTUAL		EUR	- 10 657 012,37	0,00	- 10 657 012,37
	Medidas de desenvolvimento rural Feader (2014-2020) sujeitas ao SIGC	2015	Taxas de pagamento incorretas - EF 2015 - submedida 5a	PONTUAL		EUR	- 2 969 317,38	0,00	- 2 969 317,38
	Medidas de desenvolvimento rural Feader (2014-2020) sujeitas ao SIGC	2016	Taxas de pagamento incorretas - EF 2016 - submedida 1a	MONTANTE ESTIMADO		EUR	- 7 651 592,95	0,00	- 7 651 592,95
	Medidas de desenvolvimento rural Feader (2014-2020) sujeitas ao SIGC	2016	Taxas de pagamento incorretas - EF 2016 - submedida 3a	PONTUAL		EUR	7 970,40	0,00	7 970,40
	Medidas de desenvolvimento rural Feader (2014-2020) sujeitas ao SIGC	2016	Taxas de pagamento incorretas - EF 2016 - submedida 3b	PONTUAL		EUR	- 1 497,68	0,00	- 1 497,68

Estado-Membro	Medida	EXERCÍCIO FINAN-CEIRO	Fundamento	Tipo	% Correção	Moeda	Montante	Deduções	Impacto financeiro
	Medidas de desenvolvimento rural Feader (2014-2020) sujeitas ao SIGC	2016	Taxas de pagamento incorretas - EF 2016 - submedida 4b	PONTUAL		EUR	- 8 689 604,28	0,00	- 8 689 604,28
	Medidas de desenvolvimento rural Feader (2014-2020) sujeitas ao SIGC	2016	Taxas de pagamento incorretas - EF 2016 - submedida 5a	PONTUAL		EUR	- 463 232,49	0,00	- 463 232,49
	Certificação	2014	Erro conhecido no Feader SIGC	PONTUAL		EUR	- 60 838,46	- 304,19	- 60 534,27
	Certificação	2014	EMP (Feader não-SIGC)	MONTANTE ESTIMADO		EUR	- 13 424 095,76	- 722 370,47	- 12 701 725,29
	Certificação	2014	EMP (Feader-SIGC)	MONTANTE ESTIMADO		EUR	- 5 447 940,85	- 7 258,11	- 5 440 682,74
	Desenvolvimento Rural Feader (2014-2020) - Medidas com apoio forfetário	2015	Deficiência num controlo-chave	PONTUAL		EUR	- 100 833,00	0,00	- 100 833,00
	Desenvolvimento Rural Feader(2014-2020) - Medidas com apoio forfetário	2016	Deficiência num controlo-chave	PONTUAL		EUR	- 64 467,00	0,00	- 64 467,00
					Total RO:	EUR	- 77 815 022,64	- 954 857,45	- 76 860 165,19

Moeda	Montante	Deduções	Impacto financeiro
EUR	- 150 587 585,19	- 13 093 586,59	- 137 493 998,60

Rubrica orçamental: 05040501

Estado-Membro	Medida	EXERCÍCIO FINANCEIRO	Fundamento	Tipo	% Correção	Moeda	Montante	Deduções	Impacto financeiro
FR	Desenvolvimento Rural Feader Eixo 2 (2007-2013) - Medidas relacionadas com a superfície	2011	Reembolso na sequência do acórdão no processo T-518/15 (auditoria RD2/2012/005/FR)	TAXA FIXA	10,00 %	EUR	9 284 320,89	18 568,64	9 265 752,25
	Desenvolvimento Rural Feader Eixo 2 EF 2016(2007-2013) - Medidas relacionadas com a superfície	2012	Reembolso na sequência do acórdão no processo T-518/15 (auditoria RD2/2012/005/FR)	TAXA FIXA	10,00 %	EUR	17 853 829,20	35 707,65	17 818 121,55
	Desenvolvimento Rural Feader Eixo 2 EF 2016(2007-2013) - Medidas relacionadas com a superfície	2013	Reembolso na sequência do acórdão no processo T-518/15 (auditoria RD2/2012/005/FR)	TAXA FIXA	10,00 %	EUR	20 063 817,86	40 127,63	20 023 690,23
					Total FR:	EUR	47 201 967,95	94 403,92	47 107 564,03
Estado-Membro	Medida	EXERCÍCIO FINANCEIRO	Fundamento	Tipo	% Correção	Moeda	Montante	Deduções	Impacto financeiro
RO	Medidas de desenvolvimento rural Feader (2014-2020) sujeitas ao SIGC	2016	Efeito financeiro da Decisão C(2016) 3342 da Comissão, que reduziu os pagamentos intercalares relativos às despesas efetuadas no período de 16.10.2015 a 31.12.2015	PONTUAL		EUR		- 8 584 818,55	8 584 818,55
	Medidas de desenvolvimento rural Feader (2014-2020) sujeitas ao SIGC	2015	Efeito financeiro da Decisão C(2016) 3342 da Comissão, que reduziu os pagamentos intercalares relativos às despesas efetuadas no período de 1.7.2015 a 15.10.2015	PONTUAL		EUR		- 2 740 099,09	2 740 099,09
					Total RO:	EUR		- 11 324 917,64	11 324 917,64

Moeda	Montante	Deduções	Impacto financeiro
EUR	47 201 967,95	- 11 230 513,72	58 432 481,67

Rubrica orçamental: 05046001

RO	Medidas de desenvolvimento rural Feader (2014-2020) sujeitas ao SIGC	2016	Efeito financeiro da Decisão C(2017) 6061 da Comissão, que suspendeu os pagamentos intercalares relativos às despesas efetuadas no período de 1.7.2016 a 15.10.2016	PONTUAL		EUR		- 5 775 525,93	5 775 525,93
					Total RO:	EUR		- 5 775 525,93	5 775 525,93

Moeda	Montante	Deduções	Impacto financeiro
EUR		- 5 775 525,93	5 775 525,93

DECISÃO DE EXECUÇÃO (UE) 2018/874 DA COMISSÃO**de 14 de junho de 2018****que determina que a suspensão temporária do direito aduaneiro preferencial, nos termos do disposto no artigo 15.º do Regulamento (UE) n.º 20/2013 do Parlamento Europeu e do Conselho, não é adequada para as importações de bananas originárias da Nicarágua**

A COMISSÃO EUROPEIA,

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

Tendo em conta o Regulamento (UE) n.º 20/2013 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 15 de janeiro de 2013, que aplica a cláusula bilateral de salvaguarda e o mecanismo de estabilização para as bananas do Acordo que cria uma Associação entre a União Europeia e os seus Estados-Membros, por um lado, e a América Central, por outro, ⁽¹⁾ nomeadamente o artigo 15.º, n.º 2,

Considerando o seguinte:

- (1) O Acordo que cria uma Associação entre a União Europeia e os seus Estados-Membros, por um lado, e a América Central, por outro ⁽²⁾ («Acordo»), que começou a ser aplicado a título provisório em 2013 nos países da América Central e, no que diz respeito à Nicarágua especificamente, em 1 de agosto de 2013, introduziu um mecanismo de estabilização para as bananas.
- (2) Em conformidade com este mecanismo de estabilização, como estabelecido no Regulamento (UE) n.º 20/2013, uma vez ultrapassado o volume de desencadeamento para as importações de bananas frescas (posição 0803 00 19 da Nomenclatura Combinada da União Europeia, de 1 de janeiro de 2012) provenientes de um dos países em causa, a Comissão pode, através de um ato de execução a adotar nos termos do procedimento de urgência previsto no artigo 14.º, n.º 4, do Regulamento (UE) n.º 20/2013, quer suspender temporariamente o direito aduaneiro preferencial aplicado às importações de bananas frescas no que respeita a esse país quer estatuir que não é adequada tal suspensão.
- (3) Em 10 de abril de 2018, as importações na União de bananas frescas originárias da Nicarágua ultrapassaram o limiar de 14 000 toneladas definido no Acordo.
- (4) Neste contexto, nos termos do artigo 15.º, n.º 3, do Regulamento (UE) n.º 20/2013, a Comissão teve em consideração o impacto das importações em causa sobre a situação do mercado da banana na União, a fim de determinar se o direito aduaneiro preferencial deve ser suspenso. A Comissão analisou o impacto das importações em causa sobre o nível de preços na União, a evolução das importações provenientes de outras fontes e a estabilidade geral do mercado de bananas frescas da União.
- (5) Quando ultrapassaram o limiar definido para 2018, as importações de bananas frescas provenientes da Nicarágua representavam apenas 1,2 % das importações na União de bananas frescas abrangidas pelo mecanismo de estabilização para as bananas. Além disso, a Nicarágua é responsável por 1,0 % do total das importações de bananas frescas na União.
- (6) As importações provenientes de grandes países de exportação com os quais a União também celebrou um acordo de comércio livre, nomeadamente, a Colômbia, o Equador e a Costa Rica, ascenderam a 17,8 %, 23,4 % e 22,2 % dos seus limiares, respetivamente. As quantidades «não utilizadas» ao abrigo do mecanismo de estabilização (cerca de 4,8 milhões de toneladas) são consideravelmente mais elevadas do que as importações totais provenientes da Nicarágua até à data (14 787 toneladas).
- (7) O preço de importação da Nicarágua ascendeu, em média, a 488 EUR/tonelada nos primeiros dois meses de 2018, isto é, foi 26 % inferior aos preços médios das outras importações de bananas frescas na União.
- (8) Apesar do baixo preço das bananas importadas provenientes da Nicarágua, o preço médio da venda por grosso de bananas no mercado da União em março de 2018 não registou qualquer evolução negativa, mantendo-se elevado. Com efeito, o preço médio de venda por grosso de bananas (de todas as origens) ascendeu 1 094 EUR/tonelada em março de 2018, o que representa um aumento de 11 % em relação ao preço correspondente em março de 2017 (977 EUR/tonelada). Além disso, a média do preço por grosso de bananas produzidas na União foi de 1 006 EUR/tonelada em março de 2018, o que é comparável ao nível de março em 2017 (996 EUR/tonelada).

⁽¹⁾ JO L 17 de 19.1.2013, p. 13.

⁽²⁾ JO L 346 de 15.12.2012, p. 1.

- (9) Assim, nesta fase, não há qualquer indício de que a estabilidade do mercado da União tenha sido afetada pelas importações de bananas frescas provenientes da Nicarágua para além do volume anual de importação de desencadeamento fixado, nem de que tal se tenha repercutido de forma significativa na situação dos produtores da União.
- (10) Em abril de 2018, não existiam indícios de uma ameaça de degradação grave do mercado da União ou uma degradação grave da situação económica nas regiões ultraperiféricas da União.
- (11) Por conseguinte, a suspensão do direito aduaneiro preferencial aplicável às importações de bananas originárias da Nicarágua não se afigura adequada nesta fase.
- (12) Convém recordar que, em 2017, as importações provenientes da Nicarágua ultrapassaram o limiar em 2 de maio e que, até ao final desse ano, atingiram um nível de 50 mil toneladas. No entanto, na sua subsequente análise, a Comissão concluiu que nem estas importações nem outras importações provenientes de países sujeitos ao mecanismo de estabilização causaram perturbações no mercado da União.
- (13) Dado que o volume de desencadeamento anual foi excedido já em abril, e apesar de as importações totais provenientes da Nicarágua no mercado da União serem baixas, a Comissão continuará a acompanhar a situação e pode adotar medidas, quando adequado,

ADOTOU A PRESENTE DECISÃO:

Artigo 1.º

A suspensão temporária do direito aduaneiro preferencial aplicável às importações de bananas frescas classificadas na posição 0803 00 19 da Nomenclatura Combinada da União Europeia originárias da Nicarágua não é adequada.

Artigo 2.º

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

Feito em Bruxelas, em 14 de junho de 2018.

Pela Comissão
O Presidente
Jean-Claude JUNCKER

RETIFICAÇÕES

Retificação do Regulamento de Execução (UE) 2018/705 do Conselho, de 14 de maio de 2018, que dá execução ao Regulamento (UE) n.º 269/2014 que impõe medidas restritivas no que diz respeito a ações que comprometam ou ameacem a integridade territorial, a soberania e a independência da Ucrânia

(Jornal Oficial da União Europeia L 118 I de 14 de maio de 2018)

Na página 2, no anexo, na coluna «Elementos de identificação», entradas 162 e 163, são suprimidos os endereços.

Retificação da Decisão (PESC) 2018/706 do Conselho, de 14 de maio de 2018, que altera a Decisão 2014/145/PESC que impõe medidas restritivas no que diz respeito a ações que comprometam ou ameacem a integridade territorial, a soberania e a independência da Ucrânia

(Jornal Oficial da União Europeia L 118 I de 14 de maio de 2018)

Na página 4, no anexo, na coluna 'Elementos de identificação', entradas 162 e 163, são suprimidos os endereços.

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



Serviço das Publicações da União Europeia
2985 Luxemburgo
LUXEMBURGO

PT