

REGULAMENTO DE EXECUÇÃO (UE) 2020/736 DA COMISSÃO**de 2 de junho de 2020****que altera o Regulamento (CE) n.º 474/2006 no que respeita à lista das transportadoras aéreas objeto de uma proibição de operação ou sujeitas a restrições operacionais na União****(Texto relevante para efeitos do EEE)**

A COMISSÃO EUROPEIA,

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

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

Considerando o seguinte:

- (1) O Regulamento (CE) n.º 474/2006 da Comissão ⁽²⁾ estabelece a lista das transportadoras aéreas que são objeto de uma proibição de operação na União.
- (2) Alguns Estados-Membros e a Agência da União Europeia para a Segurança da Aviação («a Agência») comunicaram à Comissão, nos termos do artigo 4.º, n.º 3, do Regulamento (CE) n.º 2111/2005, informações pertinentes para a atualização dessa lista. Os países terceiros e as organizações internacionais também forneceram informações pertinentes. Importa atualizar a lista com base nas informações transmitidas.
- (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 constante dos anexos A e B do Regulamento (CE) n.º 474/2006.
- (4) A Comissão concedeu às transportadoras aéreas em causa a possibilidade de consultarem todos os documentos relevantes comunicados pelos Estados-Membros, de apresentarem as suas observações por escrito e de fazerem uma exposição oral à Comissão e ao comité instituído pelo Regulamento (CE) n.º 2111/2005 («Comité da Segurança Aérea da UE»).
- (5) A Comissão informou o Comité da Segurança Aérea da UE das consultas conjuntas em curso, ao abrigo do Regulamento (CE) n.º 2111/2005 e do Regulamento (CE) n.º 473/2006 da Comissão ⁽³⁾, com as autoridades competentes e as transportadoras aéreas da Arménia, do Congo (Brazzaville), da República Democrática do Congo, da República Dominicana, da Guiné Equatorial, do Cazaquistão, do Quirguistão, da Líbia, do Nepal e da Serra Leoa. A Comissão informou também o Comité da Segurança Aérea da UE sobre a situação em matéria de segurança da aviação em Angola, na Bielorrússia, na Indonésia, na Nigéria e na Rússia.
- (6) A Agência prestou informações à Comissão e ao Comité da Segurança Aérea da UE sobre as avaliações técnicas realizadas para efeitos da avaliação inicial e da monitorização contínua das autorizações dos operadores de países terceiros («TCO») emitidas ao abrigo do disposto no Regulamento (UE) n.º 452/2014 da Comissão ⁽⁴⁾.

⁽¹⁾ JO L 344 de 27.12.2005, p. 15.

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

⁽³⁾ Regulamento (CE) n.º 473/2006 da Comissão, de 22 de março de 2006, que estabelece regras de execução para a lista comunitária de transportadoras aéreas que são objeto de uma proibição de operação na Comunidade, prevista no capítulo II do Regulamento (CE) n.º 2111/2005 do Parlamento Europeu e do Conselho (JO L 84 de 23.3.2006, p. 8).

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

- (7) A Agência também comunicou à Comissão e ao Comité da Segurança Aérea os resultados das inspeções efetuadas nas plataformas de estacionamento, no âmbito do programa de Avaliação da Segurança de Aeronaves Estrangeiras («SAFA»), em conformidade com o Regulamento (UE) n.º 965/2012 da Comissão ⁽⁵⁾.
- (8) Além disso, a Agência informou a Comissão e o Comité da Segurança Aérea da UE sobre os projetos de assistência técnica desenvolvidos nos países terceiros abrangidos por uma proibição de operação ao abrigo do Regulamento (CE) n.º 474/2006. Além disso, a Agência prestou igualmente informações sobre os planos e pedidos de reforço de assistência técnica e de cooperação com o objetivo de melhorar a capacidade administrativa e técnica das autoridades da aviação civil em países terceiros, para os ajudar a solucionar problemas de incumprimento das normas internacionais de aviação civil aplicáveis. Os Estados-Membros foram convidados a responder a esses pedidos, numa base bilateral, em coordenação com a Comissão e a Agência. Neste contexto, a Comissão reiterou a utilidade de informar a comunidade aeronáutica internacional, designadamente através da Parceria de Assistência à Implementação da Segurança da Aviação da Organização da Aviação Civil Internacional («OACI»), sobre a assistência técnica fornecida aos países terceiros pela União e pelos Estados-Membros, para melhorar a segurança da aviação no mundo.
- (9) O Eurocontrol informou a Comissão e o Comité da Segurança Aérea da UE sobre a situação do sistema de alerta do programa SAFA e dos operadores de países terceiros («TCO») e forneceu estatísticas sobre as mensagens de alerta relativas às transportadoras aéreas objeto de proibição.

Transportadoras aéreas da União

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

Transportadoras aéreas da Arménia

- (12) As transportadoras aéreas da Arménia nunca foram incluídas no anexo A ou B do Regulamento (CE) n.º 474/2006.
- (13) Em outubro de 2019, a Comissão informou o Comité da Aviação Civil da Arménia («CAC») acerca dos problemas de segurança relacionados com as transportadoras aéreas certificadas por esta entidade.
- (14) Na sequência da comparência do CAC perante o Comité da Segurança Aérea da UE em novembro de 2019, os peritos da Comissão, da Agência e dos Estados-Membros (a «equipa de avaliação») efetuaram uma visita de avaliação da União no local às instalações do CAC e de duas transportadoras aéreas certificadas na Arménia, designadamente a *Aircompany Armenia* e a *Armenia Airways*, entre 3 e 7 de fevereiro de 2020.
- (15) Resulta claramente do relatório da visita de avaliação que o CAC apresenta uma insuficiência sistémica no que toca à gestão do pessoal, como o demonstram a inexistência de procedimentos para aferir a necessidade de mão de obra, a inexistência de procedimentos e de uma metodologia para determinar as necessidades de formação do pessoal, bem como a sua aplicação efetiva, e as lacunas no que se refere à descrição de funções, claramente documentada, em relação a várias das funções do CAC, estejam elas preenchidas ou subcontratadas.
- (16) No que se refere especificamente à formação do pessoal, o relatório da visita de avaliação assinala a gravidade das deficiências constatadas em termos de capacidade efetiva do CAC para realizar corretamente o processo de certificação e supervisão das transportadoras aéreas certificadas na Arménia.

⁽⁵⁾ 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).

- (17) Resulta ainda claramente do relatório da visita de avaliação que o CAC carece de uma função de gestão da qualidade, necessária para supervisionar a administração e a transposição dos requisitos legais, regulamentares e técnicos, apanágio de uma estrutura organizacional e de processos empresariais eficazes.
- (18) No que se refere especificamente ao Departamento de Operações de Voo do CAC, o relatório da visita de avaliação salienta a inexistência de um sistema estruturado de gestão de documentos que permita assegurar a rastreabilidade da certificação. Consequentemente, a transportadora contratual não pôde apresentar os elementos comprovativos requeridos relativos às atividades levadas a cabo no âmbito da emissão inicial do certificado de operador aéreo («COA») para as suas transportadoras aéreas certificadas.
- (19) No que se refere especificamente ao Departamento de Aeronavegabilidade do CAC, o relatório da visita de avaliação refere a existência de um plano de supervisão das entidades de gestão da aeronavegabilidade permanente das transportadoras aéreas e das entidades de manutenção certificadas, por cuja certificação é responsável.
- (20) O relatório da visita de avaliação chama igualmente a atenção para os elementos de prova da ineficácia da supervisão. Com efeito, a visita às transportadoras aéreas identificou vários problemas nas empresas, que deveriam ter sido detetados pelo CAC no âmbito das obrigações de supervisão que lhe competem.
- (21) Com base nos resultados da visita de avaliação da União no local, a Comissão convocou o CAC para uma audição perante o Comité da Segurança Aérea da UE, em 12 de maio de 2020. Nessa audição, as transportadoras aéreas *Aircompany Armenia*, *Atlantis Armenian Airlines*, *Atlantis European Airways*, *Armenia Airways*, *Armenian Helicopters* e *Skyball* também foram ouvidas pelo Comité da Segurança Aérea da UE.
- (22) Na mesma ocasião, o CAC informou o Comité da Segurança Aérea da UE sobre as medidas de melhoria da segurança adotadas após a sua comparência perante o Comité da Segurança Aérea da UE, em novembro de 2019, e sublinhou o seu empenho em prosseguir estes esforços, e em envidar esforços adicionais no sentido de melhorar a supervisão da segurança na Arménia. O Comité tomou nota especificamente do apoio prestado pelo Governo da Arménia ao CAC a este respeito. Além disso, durante a audição, foram salientados os esforços desenvolvidos para permitir a assistência técnica e a cooperação com outros Estados e organizações internacionais.
- (23) Quanto às observações incluídas no relatório da visita de avaliação, o CAC forneceu informações minuciosas sobre as medidas tomadas na sequência da visita de avaliação da União no local a respeito da estrutura organizacional do CAC. Foi feita uma menção específica às medidas relacionadas com as melhorias da gestão do pessoal, com as melhorias introduzidas no Departamento de Operações de Voo do CAC e no processo de certificação com vista à emissão do certificado de operador aéreo (COA), bem como com a formação dos inspetores do CAC. Além disso, o CAC forneceu pormenores sobre os esforços em curso com vista ao desenvolvimento de um manual de gestão integrada e de um sistema interno de gestão eletrónica de documentos.
- (24) Em particular, chamou-se a atenção do Comité da Segurança Aérea da UE para os esforços para proceder, em cooperação com a Comissão e os Estados-Membros da UE, a uma nova certificação de todas as transportadoras aéreas certificadas na Arménia, em conjugação com o apoio necessário à formação do pessoal do CAC no local de trabalho.
- (25) O CAC sublinhou ainda os resultados dos esforços envidados para revogar os COA das transportadoras aéreas da Arménia que deixaram de ser consideradas conformes com as normas internacionais de segurança da aviação.
- (26) A Comissão e o Comité da Segurança Aérea da UE reconhecem que a situação atual resulta de um longo período de ineficiência e negligência, sem deixarem de reconhecer, não obstante, os esforços envidados, e incentivando o CAC a prosseguir-los. Assinalam a importância do compromisso assumido pelo Governo da Arménia a este respeito e o seu empenho em apoiar o CAC e em cooperar com o mesmo, secundando os seus esforços. A Comissão e o Comité da Segurança Aérea da UE registam positivamente a capacidade em termos de pessoal e o empenho da presidência do CAC na prossecução destes esforços.
- (27) Todavia, com base em todos os elementos de prova disponíveis, e nomeadamente na visita de avaliação da União no local, deve concluir-se que as capacidades do CAC para supervisionar as atividades de aviação na Arménia são insuficientes e não cumprem as normas mínimas de segurança internacionais aplicáveis. Será necessário melhorar significativamente as capacidades do CAC para colmatar as atuais lacunas de segurança. Atualmente, em virtude das deficiências significativas identificadas a nível da gestão do pessoal, da formação do pessoal, da função de gestão da qualidade, em conjugação com a inadequação das atividades de certificação e com a ineficácia da supervisão das transportadoras aéreas, está bem patente que o CAC não dispõe da capacidade suficiente para aplicar as normas de segurança internacionais pertinentes e que a sua capacidade de supervisão não permite assegurar a realização sistemática das operações das transportadoras aéreas por si certificadas em conformidade com as normas de segurança internacionais aplicáveis.

- (28) A *Aircompany Armenia* explora uma frota de duas aeronaves Boeing B737. De acordo com a declaração da empresa, está estreitamente associada à *Georgian Airways*, uma transportadora aérea certificada na Geórgia com a qual a *Aircompany Armenia* celebrou importantes acordos administrativos e operacionais. A este respeito, a visita de avaliação da União no local permitiu constatar que a formação de piloto na *Aircompany Armenia* tem sido conduzida de acordo com os procedimentos da *Georgian Airways*, e não com os seus próprios procedimentos.
- (29) Permitiu também constatar que a *Aircompany Armenia* dispõe de pessoal com conhecimentos sobre os sistemas e os manuais em vigor capaz de gerir as várias operações. A maior parte das questões ou deficiências identificadas durante a visita prende-se com a clareza dos procedimentos e o controlo das atividades subcontratadas, que são, na sua maioria, conduzidas pela *Georgian Airways*.
- (30) Contudo, é óbvio que o sistema de controlo da conformidade da *Aircompany Armenia* necessita de ser desenvolvido, a fim de assegurar a identificação do incumprimento da regulamentação nacional e das disposições do manual de operações aprovado, incluindo no que se refere ao sistema de manutenção de registos.
- (31) Durante a audição perante o Comité da Segurança Aérea da UE, a *Aircompany Armenia* prestou informações pormenorizadas sobre as medidas tomadas para dar resposta às constatações e as recomendações resultantes da visita de avaliação da União no local, tendo declarado que seis das sete constatações foram tidas em conta. Todavia, não foram disponibilizados quaisquer elementos de prova para o efeito.
- (32) A *Atlantis Armenian Airlines* é uma transportadora aérea da Arménia que opera uma aeronave do tipo Let L-410. Durante a audição, a transportadora aérea apresentou uma panorâmica geral da empresa, incluindo dos recursos disponíveis, do plano de desenvolvimento da sua frota, do seu sistema de gestão da segurança («SGS») e do seu programa de monitorização dos dados de voo.
- (33) A *Atlantis European Airways* opera uma frota de três aeronaves Airbus A320. Durante a audição, a transportadora aérea apresentou a missão da empresa, a sua estrutura organizativa, o plano de formação do seu pessoal e os resultados SAFA do ano transato. Além disso, foram fornecidas informações sobre os resultados da auditoria TCO da AESA à transportadora aérea.
- (34) A *Armenia Airways* é uma transportadora aérea certificada pela Arménia com uma frota de uma aeronave British Aerospace Bae-146-300.
- (35) Durante a visita de avaliação da União no local, a equipa de avaliação identificou várias deficiências que requerem atenção imediata, nomeadamente em matéria de registo e seguimento das auditorias e das constatações das auditorias. A visita de avaliação encontrou igualmente elementos de prova da ineficiência do sistema de gestão da qualidade e, tendo em conta os planos de desenvolvimento da *Armenia Airways*, devem ser envidados esforços para implementar um sistema de controlo da conformidade plenamente funcional que permita identificar eventuais deficiências, suscetíveis de afetarem as operações, e assegurar a conformidade com o manual de operações aprovado. Deve ser dada especial atenção à formação de pilotos, a fim de garantir a competência das tripulações.
- (36) Durante a audição, a *Armenia Airways* apresentou uma panorâmica da transportadora aérea e das medidas adotadas na sequência da visita de avaliação da União no local. De acordo com as informações prestadas na audição, todas as questões suscitadas pela equipa de avaliação foram tratadas, com exceção de duas, com as quais a transportadora aérea não concordou. Todavia, não foram disponibilizados elementos de prova para o efeito.
- (37) A *Armenian Helicopters* é uma transportadora privada da Arménia no segmento dos helicópteros, que opera voos de fretamento domésticos e internacionais, bem como transportes de emergência médica. Durante a audição, a transportadora aérea apresentou a estrutura e o funcionamento do seu SGS.
- (38) A *Skyball* é uma transportadora aérea da Arménia que opera com um balão de ar quente. Durante a audição, a transportadora aérea apresentou uma panorâmica da sua organização e das suas atividades, incluindo informações relacionadas com o seu SGS.
- (39) Nem as informações nem os elementos de prova fornecidos pelas transportadoras aéreas antes ou durante a audição conferiram à Comissão ou ao Comité da Segurança Aérea da UE a garantia de que a falta de supervisão da segurança por parte da transportadora aérea poderia ser mitigada graças aos sistemas de conformidade e segurança das transportadoras aéreas.

- (40) De acordo com os critérios comuns estabelecidos no anexo do Regulamento (CE) n.º 2111/2005, a Comissão considera, por conseguinte, no que respeita às transportadoras aéreas da Arménia, que há atualmente fundamento para alterar a lista das transportadoras aéreas objeto de uma proibição de operação na União, de modo a incluir todas as transportadoras aéreas certificadas na Arménia no anexo A do Regulamento (CE) n.º 474/2006.
- (41) Os Estados-Membros devem continuar a verificar o cumprimento efetivo das normas de segurança internacionais pertinentes pelas transportadoras aéreas certificadas da Arménia atribuindo prioridade às inspeções nas plataformas de estacionamento de todas as transportadoras aéreas certificadas neste país, em conformidade com o Regulamento (UE) n.º 965/2012.

Transportadoras aéreas do Congo (Brazzaville)

- (42) As transportadoras aéreas do Congo (Brazzaville) foram incluídas no anexo A do Regulamento (CE) n.º 474/2006 em 2009 ⁽⁶⁾.
- (43) Por ofício de 19 de dezembro de 2019, a Comissão solicitou à *Agence Nationale de l'Aviation Civile du Congo (Brazzaville)* («ANAC Congo») uma lista de documentos relativos à sua estrutura, ao seu sistema de supervisão e às suas atividades, incluindo as medidas de execução tomadas desde 2017, bem como a lista atual dos titulares de COA e das aeronaves registadas.
- (44) Em 5 de fevereiro de 2020, a ANAC Congo enviou as informações solicitadas. A ANAC Congo informou também a Comissão de que, desde a última atualização enviada à Comissão, os COA das transportadoras aéreas *Aero Service*, *Emeraude*, *Equatorial Congo Airlines S.A.* e *Mistral Aviation* foram revogados e de que a nova transportadora aérea *Société Nouvelle Air Congo* (COA n.º CG-CTA 004) tinha sido certificada. No entanto, a ANAC Congo não apresentou garantias da supervisão da segurança desta transportadora aérea, como determinam as normas de segurança internacionais. Uma vez que a ANAC Congo não demonstrou ter capacidade suficiente para aplicar e fazer cumprir as normas de segurança pertinentes, a emissão do COA a esta nova transportadora aérea não garante um cumprimento suficiente das normas de segurança internacionais.
- (45) A Comissão observa que a Missão Coordenada de Validação da OACI, realizada em junho de 2019, informou que a aplicação efetiva das normas de segurança internacionais no Congo (Brazzaville) aumentou para 66,99%. Embora a ANAC Congo tenha registado progressos indelmentáveis nas suas capacidades de supervisão da segurança, esses progressos devem ser aferidos no quadro de uma visita de avaliação da União no local à ANAC Congo e a determinadas transportadoras aéreas certificadas no Congo (Brazzaville), antes de ser tomada uma decisão de levantamento da proibição de operação na União.
- (46) De acordo com os critérios comuns estabelecidos no anexo do Regulamento (CE) n.º 2111/2005, a Comissão considera, por conseguinte, que a lista das transportadoras aéreas do Congo (Brazzaville), objeto de uma proibição de operação na União, deve ser alterada de modo a incluir a *Société Nouvelle Air Congo* no anexo A do Regulamento (CE) n.º 474/2006, bem como a suprimir as transportadoras aéreas *Aero Service*, *Emeraude*, *Equatorial Congo Airlines S. A.* e *Mistral Aviation* do referido anexo.
- (47) Os Estados-Membros devem continuar a verificar o cumprimento efetivo das normas de segurança internacionais pertinentes pelas transportadoras aéreas certificadas do Congo (Brazzaville) atribuindo prioridade às inspeções nas plataformas de estacionamento de todas as transportadoras aéreas certificadas neste país, em conformidade com o Regulamento (UE) n.º 965/2012.

Transportadoras aéreas da República Democrática do Congo

- (48) As transportadoras aéreas da República Democrática do Congo (Brazzaville) foram incluídas no anexo A do Regulamento (CE) n.º 474/2006 em 2006 ⁽⁷⁾.
- (49) No âmbito das suas atividades de monitorização contínua, em 22 de abril de 2020 a Comissão solicitou à *Autorité de l'Aviation Civile* da República Democrática do Congo («AAC/RDC») que fornecesse uma lista de todos os titulares de COA certificados na República Democrática do Congo.

⁽⁶⁾ Regulamento (CEE) n.º 1144/2009 da Comissão, de 26 de novembro de 2009, que altera o Regulamento (CE) n.º 474/2006 que estabelece a lista das transportadoras aéreas comunitárias que são objeto de uma proibição de operação na Comunidade (JO L 312 de 27.11.2009, p. 16).

⁽⁷⁾ Regulamento (CE) n.º 910/2006 da Comissão, de 20 de junho de 2006, que altera o Regulamento (CE) n.º 474/2006 que estabelece a lista das transportadoras aéreas comunitárias que são objeto de uma proibição de operação na Comunidade, prevista no capítulo II do Regulamento (CE) n.º 2111/2005 do Parlamento Europeu e do Conselho (JO L 168 de 21.6.2006, p. 16).

- (50) Em 6 de maio de 2020, a AAC/RDC informou a Comissão de que a nova transportadora aérea *Mwant Jet* (COA n.º AAC/DG/OPS-09/09) tinha sido certificada desde a última atualização que forneceu à Comissão. Em 13 de maio de 2020, informou também que as transportadoras aéreas *Air Tropiques*, *Blue Airlines*, *Blue Sky*, *Dakota*, *Korongo Airlines*, *Mango Airlines*, *Serve Air* e *Will Airlift* tinham cessado as suas operações de voo sem jamais terem sido titulares de um COA. Informou igualmente a Comissão de que as transportadoras aéreas *Air Kasai*, *Doren Air Congo*, *Gomair*, *Transair Cargo Services* não são titulares de um COA e que estão atualmente em vias de ser certificadas. Por último, informou a Comissão de que o nome da transportadora aérea *Services Air* tinha mudado e que esta transportadora aérea, que passou a designar-se *Serve Air Cargo*, é agora titular de um COA. Uma vez que a AAC/RDC não demonstrou ter capacidade suficiente para aplicar e fazer cumprir as normas de segurança pertinentes, a emissão do COA a esta nova transportadora aérea não garante um cumprimento suficiente das normas de segurança internacionais.
- (51) De acordo com os critérios comuns estabelecidos no anexo do Regulamento (CE) n.º 2111/2005, considera-se, por conseguinte, que a lista de transportadoras aéreas da República Democrática do Congo que são objeto de uma proibição de operação na União deve ser alterada de forma a incluir a *Mwant Jet* e a *Air Cargo* no anexo A do Regulamento (CE) n.º 474/2006 e a suprimir as transportadoras aéreas *Air Tropique*, *Blue Airlines*, *Blue Sky*, *Dakota*, *Korongo airlines*, *Mango Airlines*, *Will Airlift*, *Air Kasai*, *Doren Air Congo*, *Gomair*, *Transair Cargo Services*, *Serve Air* e *Services Air* do mesmo anexo.
- (52) Os Estados-Membros devem continuar a verificar o cumprimento efetivo das normas de segurança internacionais pertinentes pelas transportadoras aéreas certificadas da República Democrática do Congo, atribuindo prioridade às inspeções nas plataformas de estacionamento de todas as transportadoras aéreas certificadas neste país, em conformidade com o Regulamento (UE) n.º 965/2012.

Transportadoras aéreas da República Dominicana

- (53) As transportadoras aéreas da República Dominicana nunca foram incluídas no anexo A ou B do Regulamento (CE) n.º 474/2006.
- (54) Em 15 de abril de 2019, na sequência das deficiências de segurança identificadas pela Agência no âmbito do procedimento de autorização dos TCO, e com base na análise das inspeções efetuadas nas plataformas de estacionamento no âmbito do programa SAFA, nos termos do artigo 3.º, n.º 2, do Regulamento n.º 473/2006, a Comissão encetou consultas com o Instituto Dominicano de Aviación Civil («IDAC»).
- (55) De 27 a 31 de janeiro de 2020, os peritos da Comissão, da Agência e dos Estados-Membros (a «equipa de avaliação») efetuaram uma visita de avaliação da União no local às instalações do IDAC, na República Dominicana.
- (56) O IDAC aparenta ser uma entidade bem organizada, que dispõe de pessoal e de financiamento adequados, e que tem, desde 2018, vindo a aplicar técnicas modernas de gestão da segurança da aviação, seguindo uma abordagem de gestão da segurança ou uma abordagem baseada no desempenho, para complementar as suas atividades de supervisão mais tradicionais, que assentam no controlo da observância da regulamentação. O quadro legislativo (legislação relativa à aviação e regulamentos técnicos — RAD) parece integrar devidamente todos os domínios abrangidos pelos anexos da Convenção sobre a Aviação Civil Internacional, assinada em Chicago em 7 de dezembro de 1944, sendo objeto de alterações regulares.
- (57) A equipa de avaliação concluiu que o IDAC tem competência para supervisionar as atividades da aviação na República Dominicana. Embora seja necessário introduzir uma série de melhorias no IDAC no que diz respeito à eficácia da execução, a equipa de avaliação não pôde constatar quaisquer problemas imediatos de segurança aquando da visita efetuada, quer no quadro da inspeção levada a cabo nas instalações do IDAC quer aquando das visitas às transportadoras aéreas. No entanto, a equipa de avaliação constatou que, atualmente, o IDAC não procede a uma classificação das constatações do ponto de vista da criticidade para a segurança da aviação, pelo que as constatações (com qualquer nível de impacto na segurança), bem como as meras observações, são geridas de forma indiscriminada durante o processo de acompanhamento. Por conseguinte, não foi possível demonstrar que o IDAC ou as transportadoras aéreas afetadas asseguram uma definição adequada de prioridades no que se refere às constatações críticas para a segurança.
- (58) Considerando que esta situação tem um efeito potencialmente prejudicial sobre a execução, os pontos fortes do sistema, em termos de recursos e regulamentos, indicam que existem as condições necessárias com vista a futuras melhorias e que as deficiências identificadas não se revestem de características críticas suscetíveis de entrar essas melhorias.

- (59) Em 15 de abril de 2020, o IDAC enviou à Comissão um plano de ação para corrigir as deficiências observadas comunicadas pela equipa de avaliação. A Comissão considera que as ações previstas, se devidamente executadas no prazo proposto, devem permitir resolver os problemas identificados. O IDAC deve fornecer atualizações regulares à Comissão sobre os progressos na execução das ações planeadas.
- (60) De acordo com os critérios comuns estabelecidos no anexo do Regulamento (CE) n.º 2111/2005, a Comissão considera, por conseguinte, que não há atualmente, no que respeita às transportadoras aéreas da República Dominicana, fundamento para alterar a lista das transportadoras aéreas objeto de uma proibição de operação na União.
- (61) Os Estados-Membros devem continuar a verificar o cumprimento efetivo das normas de segurança internacionais pertinentes pelas transportadoras aéreas certificadas da República Dominicana atribuindo prioridade às inspeções nas plataformas de estacionamento de todas as transportadoras aéreas certificadas neste país, em conformidade com o Regulamento (UE) n.º 965/2012.
- (62) Caso surjam informações de segurança pertinentes que indiciem riscos iminentes de segurança decorrentes do incumprimento das normas de segurança internacionais, a Comissão poderá ver-se obrigada a tomar novas medidas em conformidade com o Regulamento (CE) n.º 2111/2005.

Transportadoras aéreas da Guiné Equatorial

- (63) As transportadoras aéreas da Guiné Equatorial foram incluídas no anexo A do Regulamento (CE) n.º 474/2006 em 2006 ⁽⁸⁾.
- (64) Na sequência da visita de avaliação da União no local, que teve lugar em outubro de 2017, e da audição no Comité da Segurança Aérea da UE de novembro de 2017, a Autoridad Aeronáutica de Guinea Ecuatorial («AAGE») manifestou à Comissão o seu interesse em reabrir um diálogo sobre a alteração do anexo A do Regulamento (CE) n.º 474/2006 relativamente a todas as transportadoras certificadas na Guiné Equatorial.
- (65) A pedido da Comissão, a AAGE prestou informações sobre as melhorias introduzidas no seu sistema de supervisão da segurança. Com base nas informações recebidas, a Comissão regista os progressos realizados, embora persistam algumas deficiências em questões fundamentais, como a análise das causas profundas, a fim de evitar a recorrência de situações de não conformidade.
- (66) Em 10 de março de 2020, a Comissão, a Agência, os Estados-Membros e os representantes da AAGE realizaram uma reunião técnica, durante a qual a AAGE prestou informações sobre as suas atividades de supervisão e sobre os progressos no que se refere ao plano de medidas corretivas, elaborado em 2017. Além disso, a AAGE informou a Comissão de que as frotas operacionais, tanto da *Ceiba Intercontinental* como da *Cronos Airlines*, foram reduzidas a uma única aeronave de dimensões médias.
- (67) Uma vez que as informações atualmente disponíveis são insuficientes para dissipar as dúvidas quanto às deficiências existentes, deverá ser organizada uma nova visita de avaliação da União no local para verificar novamente a capacidade da Guiné Equatorial de assegurar uma supervisão eficaz da segurança.
- (68) Com base nas informações atualmente disponíveis, de acordo com os critérios comuns estabelecidos no anexo do Regulamento (CE) n.º 2111/2005, a Comissão considera, por conseguinte, não haver atualmente, no que respeita às transportadoras aéreas da Guiné Equatorial, fundamento para alterar a lista das transportadoras aéreas objeto de uma proibição de operação na União.
- (69) Os Estados-Membros devem continuar a verificar o cumprimento efetivo das normas de segurança internacionais pertinentes pelas transportadoras aéreas certificadas da Guiné Equatorial, atribuindo prioridade às inspeções nas plataformas de estacionamento de todas as transportadoras aéreas certificadas neste país, em conformidade com o Regulamento (UE) n.º 965/2012.

Transportadoras aéreas do Cazaquistão

- (70) As transportadoras aéreas do Cazaquistão foram incluídas no anexo A do Regulamento (CE) n.º 474/2006 em 2016 ⁽⁹⁾.

⁽⁸⁾ 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).

⁽⁹⁾ Regulamento de Execução (CE) n.º 2016/2008 da Comissão, de 8 de dezembro de 2016, que altera o Regulamento (CE) n.º 474/2006 que estabelece a lista comunitária das transportadoras aéreas que são objeto de uma proibição de operação na União (JO L 334 de 9.12.2008, p. 6).

- (71) No âmbito das atividades de monitorização contínua, na sequência da retirada do Cazaquistão da lista relativa à segurança aérea, por ofício de 10 de fevereiro de 2020 a Comissão informou o Comité da Aviação Civil do Cazaquistão («CAC CZ») sobre determinados problemas de segurança relacionados com as transportadoras aéreas por ele certificadas, em especial a *BEK Air*.
- (72) Em 28 de fevereiro de 2020, o CAC CZ e a *Aviation Administration of Kazakhstan Joint Stock Company* («AAK») apresentaram à Comissão informações sobre as atividades de supervisão a respeito das transportadoras aéreas certificadas no Cazaquistão durante os últimos três anos, assim como uma descrição da supervisão exercida sobre a transportadora aérea *BEK Air*. Neste contexto, a Comissão solicitou provas de que o Cazaquistão continua a ter capacidade para assegurar uma supervisão eficaz da segurança.
- (73) No que respeita especificamente à transportadora aérea *BEK Air*, em 21 de abril de 2020 o COA desta transportadora aérea foi revogado. O COA de outra transportadora aérea, a *Azee Air*, foi suspenso na pendência de outras atividades de supervisão.
- (74) Embora esteja ciente das recentes medidas tomadas pela AAK para reforçar a sua capacidade de supervisão da segurança, a Comissão decidiu, com base na análise da documentação e das informações prestadas, iniciar consultas com o CAC CZ e a AAK em conformidade com o artigo 3.º, n.º 2, do Regulamento (CE) n.º 473/2006.
- (75) De acordo com os critérios comuns estabelecidos no anexo do Regulamento (CE) n.º 2111/2005, a Comissão considera, por conseguinte, não haver atualmente, no que respeita às transportadoras aéreas do Cazaquistão, fundamento para alterar a lista das transportadoras aéreas objeto de uma proibição de operação na União.
- (76) Os Estados-Membros devem continuar a verificar o cumprimento efetivo das normas de segurança internacionais pertinentes pelas transportadoras aéreas certificadas do Cazaquistão atribuindo prioridade às inspeções nas plataformas de estacionamento de todas as transportadoras aéreas certificadas neste país, em conformidade com o Regulamento (UE) n.º 965/2012.
- (77) Caso surjam informações de segurança pertinentes que indiquem riscos iminentes de segurança, decorrentes do incumprimento das normas de segurança internacionais, a Comissão poderá ver-se obrigada a tomar novas medidas, em conformidade com o Regulamento (CE) n.º 2111/2005.

Transportadoras aéreas do Quirguistão

- (78) As transportadoras aéreas do Quirguistão foram incluídas no anexo A do Regulamento (CE) n.º 474/2006 em 2006 ⁽¹⁰⁾.
- (79) Por ofício de 2 de agosto de 2019, a Comissão solicitou à Agência da Aviação Civil do Quirguistão («AAC QG») uma lista de documentos relativos à sua estrutura, ao seu sistema de supervisão e às suas atividades, incluindo as medidas de execução tomadas desde 2017, bem como a lista atualizada dos titulares de COA e das aeronaves registadas.
- (80) Em 10 de setembro de 2019, a AAC QG enviou as informações solicitadas. Informou igualmente a Comissão de que, desde a última informação atualizada fornecida à mesma, foram revogados os COA das transportadoras aéreas *Air Bishkek*, *Central Asian Aviation Services (Caas)*, *Heli Sky*, *Air Kyrgyzstan*, *Manas Airways*, *S Group International*, *Sky Bishkek*, *Sky Way Air*, e *Valor Air*, e de que foi certificada uma nova companhia aérea, a *Air Company Air KG* (COA n.º 50). Uma vez que a AAC QG não demonstrou ter capacidade suficiente para aplicar e fazer cumprir as normas de segurança pertinentes, a emissão do COA a esta nova transportadora aérea não garante um cumprimento suficiente das normas de segurança internacionais.
- (81) De acordo com os critérios comuns estabelecidos no anexo do Regulamento (CE) n.º 2111/2005, a Comissão considera, por conseguinte, que a lista das transportadoras aéreas do Quirguistão objeto de uma proibição de operação na União deve ser alterada de modo a incluir a *Air Company Air KG* no anexo A do Regulamento (CE) n.º 474/2006, bem como a suprimir as transportadoras aéreas *Air Bishkek*, *Central Asian Aviation Services (Caas)*, *Heli Sky*, *Air Kyrgyzstan*, *Manas Airways*, *S Group International*, *Sky Bishkek*, *Sky Way Air*, e *Valor Air* do referido anexo.
- (82) Os Estados-Membros devem continuar a verificar o cumprimento efetivo das normas de segurança internacionais pertinentes pelas transportadoras aéreas certificadas do Quirguistão atribuindo prioridade às inspeções nas plataformas de estacionamento de todas as transportadoras aéreas certificadas neste país em conformidade com o Regulamento (UE) n.º 965/2012.

⁽¹⁰⁾ Regulamento (CE) n.º 1543/2006 da Comissão de 12 de Outubro de 2006 que altera o Regulamento (CE) n.º 474/2006 que estabelece a lista das transportadoras aéreas comunitárias que são objeto de uma proibição de operação na Comunidade, prevista no capítulo II do Regulamento (CE) n.º 2111/2005 do Parlamento Europeu e do Conselho, com a redação que lhe foi dada pelo Regulamento (CE) n.º 910/2006 (JO L 283 de 14.10.2006, p. 27).

Transportadoras aéreas da Líbia

- (83) As transportadoras aéreas da Líbia foram incluídas no anexo A do Regulamento (CE) n.º 474/2006 em 2014 ⁽¹¹⁾.
- (84) No âmbito das suas atividades de monitorização contínua, em 22 de abril de 2020 a Comissão solicitou à Autoridade para a Aviação Civil da Líbia («AACL») que fornecesse uma lista de todos os titulares de COA certificados neste país.
- (85) Em 4 de maio de 2020, a AACL informou a Comissão de que o COA da transportadora aérea *Ghadames Air Transport* tinha sido revogado e que as novas transportadoras aéreas *Al Maha Aviation* (COA n.º 030/18) e *Libyan Wings Airlines JSC* (COA n.º 029/15) tinham sido certificadas. Uma vez que a AACL não demonstrou ter capacidade suficiente para aplicar e fazer cumprir as normas de segurança pertinentes, a emissão do COA a estas novas transportadoras aéreas não garante um cumprimento suficiente das normas de segurança internacionais.
- (86) De acordo com os critérios comuns estabelecidos no anexo do Regulamento (CE) n.º 2111/2005, a Comissão considera, por conseguinte, haver, no que respeita às transportadoras aéreas da Líbia, fundamento para alterar a lista das transportadoras aéreas objeto de uma proibição de operação na União, a fim de incluir as transportadoras aéreas *Al Maha Aviation* e *Libyan Wings Airlines JSC* no anexo A do Regulamento (CE) n.º 474/2006.
- (87) Os Estados-Membros devem continuar a verificar o cumprimento efetivo das normas de segurança internacionais pertinentes pelas transportadoras aéreas certificadas da Líbia, atribuindo prioridade às inspeções nas plataformas de estacionamento de todas as transportadoras aéreas certificadas neste país, em conformidade com o Regulamento (UE) n.º 965/2012.

Transportadoras aéreas do Nepal

- (88) As transportadoras aéreas do Nepal foram incluídas no anexo A do Regulamento (CE) n.º 474/2006 em 2013 ⁽¹²⁾.
- (89) No âmbito das suas atividades de monitorização contínua, em 22 de abril de 2020 a Comissão solicitou à Autoridade para a Aviação Civil do Nepal («AACN») que fornecesse uma lista de todos os titulares de COA certificados neste país.
- (90) Em 3 de maio de 2020, a AACN informou a Comissão de que o COA da transportadora aérea *Air Kasthamanda* tinha sido revogado e que as novas transportadoras aéreas *Heli Everest* (COA n.º 086/2016) e *Kailash Helicopter Services* (COA n.º 087/2018) tinham sido certificadas. Informou igualmente que a *Mukthinath Airlines* havia alterado o seu nome para *Prabhu Helicopters*. Uma vez que a AACN não demonstrou ter capacidade suficiente para aplicar e fazer cumprir as normas de segurança pertinentes, a emissão do COA a estas novas transportadoras aéreas não garante um cumprimento suficiente das normas de segurança internacionais.
- (91) De acordo com os critérios comuns estabelecidos no anexo do Regulamento (CE) n.º 2111/2005, a Comissão considera, por conseguinte, haver, no que respeita às transportadoras aéreas do Nepal, fundamento para alterar a lista das transportadoras aéreas objeto de uma proibição de operação na União, a fim de incluir as transportadoras aéreas *Heli Everest* e *Kailash Helicopter Services* no anexo A do Regulamento (CE) n.º 474/2006.
- (92) Os Estados-Membros devem continuar a verificar o cumprimento efetivo das normas de segurança internacionais pertinentes pelas transportadoras aéreas certificadas do Nepal atribuindo prioridade às inspeções nas plataformas de estacionamento de todas as transportadoras aéreas certificadas neste país, em conformidade com o Regulamento (UE) n.º 965/2012.

Transportadoras aéreas da Serra Leoa

- (93) As transportadoras aéreas da Serra Leoa foram incluídas no anexo A do Regulamento (CE) n.º 474/2006 em 2006 ⁽¹³⁾.

⁽¹¹⁾ Regulamento de Execução (UE) n.º 1318/2014 da Comissão, de 11 de dezembro de 2014, que altera o Regulamento (CE) n.º 474/2006 que estabelece a lista comunitária das transportadoras aéreas que são objeto de uma proibição de operação na Comunidade (JO L 355 de 12.12.2014, p. 8).

⁽¹²⁾ Regulamento de Execução (UE) n.º 1264/2013 da Comissão, de 3 de dezembro de 2013, que altera o Regulamento (CE) n.º 474/2006 que estabelece a lista comunitária das transportadoras aéreas que são objeto de uma proibição de operação na Comunidade (JO L 326 de 6.12.2013, p. 7).

⁽¹³⁾ Regulamento (CE) n.º 910/2006 da Comissão, de 20 de junho de 2006, que altera o Regulamento (CE) n.º 474/2006 que estabelece a lista das transportadoras aéreas comunitárias que são objeto de uma proibição de operação na Comunidade, prevista no capítulo II do Regulamento (CE) n.º 2111/2005 do Parlamento Europeu e do Conselho (JO L 168 de 21.6.2006, p. 16).

- (94) No âmbito das suas atividades de monitorização contínua, em 22 de abril de 2020 a Comissão solicitou à Autoridade para a Aviação Civil da Serra Leoa («AACSL») que fornecesse uma lista de todos os titulares de COA certificados neste país.
- (95) Em 2 de maio de 2020, a AACSL informou a Comissão de que os COA das transportadoras aéreas *Air Rum*, *Destiny Air Services*, *Heavylift Cargo*, *Orange Air Sierra Leone*, *Paramount Airlines*, *Seven Four Eight Air Services* e *Teebah Airways* tinham sido revogados e de que não existem atualmente titulares de COA na Serra Leoa.
- (96) Uma vez que a AACSL não demonstrou ter capacidade suficiente para aplicar e fazer cumprir as normas de segurança pertinentes, a emissão do COA a esta nova transportadora aérea não garante um cumprimento suficiente das normas de segurança internacionais.
- (97) Em conformidade com os critérios comuns estabelecidos no anexo do Regulamento (CE) n.º 2111/2005, a Comissão considera, por conseguinte, que a lista das transportadoras aéreas da Serra Leoa que são objeto de uma proibição de operação na União deve ser alterada de modo a suprimir as transportadoras aéreas *ir Rum*, *Destiny Air Services*, *Heavylift Cargo*, *Orange Air Sierra Leone*, *Paramount Airlines*, *Seven Four Eight Air Services* e *Teebah Airways* do anexo A do Regulamento (CE) n.º 474/2006.
- (98) O Regulamento (CE) n.º 474/2006 deve, por conseguinte, ser alterado em conformidade.
- (99) Os artigos 5.º e 6.º do Regulamento (CE) n.º 2111/2005 reconhecem a necessidade de as decisões serem tomadas com celeridade e, quando se justifica, com urgência, dadas as implicações para a segurança. Para proteger as informações sensíveis e o público viajante é, pois, essencial que as decisões tomadas no contexto da atualização da lista das transportadoras aéreas objeto de uma proibição ou de restrições de operação na União sejam publicadas e entrem em vigor imediatamente após a sua adoção.
- (100) As medidas previstas no presente regulamento estão em conformidade com o parecer do Comité da Segurança Aérea instituído pelo Regulamento (CE) n.º 2111/2005,

ADOTOU O PRESENTE REGULAMENTO:

Artigo 1.º

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

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

Artigo 2.º

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

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

Feito em Bruxelas, em 2 de junho de 2020.

Pela Comissão
Em nome da Presidente
Adina VĂLEAN
Membro da Comissão

ANEXO I

«ANEXO A

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

| Nome da entidade jurídica da transportadora aérea, conforme consta do COA (e sua designação comercial, caso seja diferente) | Número do certificado de operador aéreo («COA») ou número da licença de exploração | Código da companhia aérea da OACI com três letras | Estado do operador |
|---|--|---|--------------------|
| AVIOR AIRLINES | ROI-RNR-011 | ROI | Venezuela |
| BLUE WING AIRLINES | SRBWA-01/2002 | BWI | Suriname |
| IRAN ASEMAN AIRLINES | FS-102 | IRC | Irão |
| IRAQI AIRWAYS | 001 | IAW | Iraque |
| MED-VIEW AIRLINE | MVA/AOC/10-12/05 | MEV | Nigéria |
| AIR ZIMBABWE (PVT) | 177/04 | AZW | Zimbabué |
| Todas as transportadoras aéreas certificadas pelas autoridades do Afeganistão responsáveis pela supervisão regulamentar, incluindo: | | | Afeganistão |
| ARIANA AFGHAN AIRLINES | COA 009 | AFG | Afeganistão |
| KAM AIR | COA 001 | KMF | Afeganistão |
| Todas as transportadoras aéreas certificadas pelas autoridades de Angola responsáveis pela supervisão regulamentar, à exceção da TAAG Angola Airlines e Heli Malongo, incluindo: | | | Angola |
| AEROJET | AO-008/11-07/17 TEJ | TEJ | Angola |
| GUICANGO | AO-009/11-06/17 YYY | Desconhecido | Angola |
| AIRJET | AO-006/11-08/18 MBC | MBC | Angola |
| BESTFLYA AIRCRAFT MANAGEMENT | AO-015/15-06/17YYY | Desconhecido | Angola |
| HELIANG | AO 007/11-08/18 YYY | Desconhecido | Angola |
| SJL | AO-014/13-08/18YYY | Desconhecido | Angola |
| SONAIR | AO-002/11-08/17 SOR | SOR | Angola |
| Todas as transportadoras aéreas certificadas pelas autoridades da Arménia responsáveis pela supervisão regulamentar, incluindo: | | | Arménia |
| AIRCOMPANY ARMENIA | AM COA 065 | NGT | Arménia |
| ARMENIA AIRWAYS | AM AOC 063 | AMW | Arménia |

⁽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.

| 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 |
|---|--|---|---|
| ARMENIAN HELICOPTERS | AM COA 067 | KAV | Arménia |
| ATLANTIS ARMENIAN AIRLINES | AM COA 068 | AEU | Arménia |
| ATLANTIS EUROPEAN AIRWAYS | AM COA 017 | LUR | Arménia |
| MARS AVIA | AM COA 066 | MRS | Arménia |
| SKYBALL | AM COA 069 | Não aplicável | Arménia |
| Todas as transportadoras aéreas certificadas pelas autoridades do Congo (Brazzaville) responsáveis pela supervisão regulamentar, incluindo: | | | Congo (Brazzaville) |
| CANADIAN AIRWAYS CONGO | CG-CTA 006 | Desconhecido | Congo (Brazzaville) |
| EQUAFLIGHT SERVICES | CG-CTA 002 | EKA | Congo (Brazzaville) |
| EQUAJET | RAC06-007 | EKJ | Congo (Brazzaville) |
| TRANS AIR CONGO | CG-CTA 001 | TSG | Congo (Brazzaville) |
| SOCIETE NOUVELLE AIR CONGO | CG-CTA 004 | Desconhecido | Congo (Brazzaville) |
| 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 | AAC/DG/OPS-09/03 | Desconhecido | República Democrática do Congo (RDC) |
| AIR KATANGA | AAC/DG/OPS-09/08 | Desconhecido | República Democrática do Congo (RDC) |
| BUSY BEE CONGO | AAC/DG/OPS-09/04 | Desconhecido | República Democrática do Congo (RDC) |
| COMPAGNIE AFRICAINE D'AVIATION (CAA) | AAC/DG/OPS-09/02 | Desconhecido | República Democrática do Congo (RDC) |
| CONGO AIRWAYS | AAC/DG/OPS-09/01 | Desconhecido | República Democrática do Congo (RDC) |
| KIN AVIA | AAC/DG/OPS-09/10 | Desconhecido | República Democrática do Congo (RDC) |
| MALU AVIATION | AAC/DG/OPS-09/05 | Desconhecido | República Democrática do Congo (RDC) |
| SERVE AIR CARGO | AAC/DG/OPS-09/07 | Desconhecido | República Democrática do Congo (RDC) |
| SWALA AVIATION | AAC/DG/OPS-09/06 | Desconhecido | República Democrática do Congo (RDC) |
| MWANT JET | AAC/DG/OPS-09/09 | Desconhecido | República Democrática do Congo (RDC) |

| Nome da entidade jurídica da transportadora aérea, conforme consta do COA (e sua designação comercial, caso seja diferente) | Número do certificado de operador aéreo («COA») ou número da licença de exploração | Código da companhia aérea da OACI com três letras | Estado do operador |
|---|--|---|-------------------------|
| 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/DGA-C/SOPS | CEL | Guiné Equatorial |
| CRONOS AIRLINES | 2011/0004/MTTCT/DGA-C/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 do Quirguistão responsáveis pela supervisão regulamentar, incluindo: | | | Quirguistão |
| AIR COMPANY AIR KG | 50 | Desconhecido | Quirguistão |
| AIR MANAS | 17 | MBB | Quirguistão |
| AVIA TRAFFIC COMPANY | 23 | AVJ | Quirguistão |
| SKY KG AIRLINES | 41 | KGK | Quirguistão |
| TEZ JET | 46 | TEZ | 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 |
| AFRIQYAH AIRWAYS | 007/01 | AAW | Líbia |
| AIR LIBYA | 004/01 | TLR | Líbia |
| AL MAHA AVIATION | 030/18 | Desconhecido | Líbia |

| Nome da entidade jurídica da transportadora aérea, conforme consta do COA (e sua designação comercial, caso seja diferente) | Número do certificado de operador aéreo («COA») ou número da licença de exploração | Código da companhia aérea da OACI com três letras | Estado do operador |
|--|--|---|--------------------|
| BURAQ AIR | 002/01 | BRQ | Líbia |
| GLOBAL AVIATION AND SERVICES | 008/05 | GAK | Líbia |
| LIBYAN AIRLINES | 001/01 | LAA | Líbia |
| LIBYAN WINGS AIRLINES | 029/15 | LWA | Líbia |
| PETRO AIR | 025/08 | PEO | Líbia |
| Todas as transportadoras aéreas certificadas pelas autoridades da Moldávia responsáveis pela supervisão regulamentar, à exceção da Air Moldova, Fly One e Aerotrans-cargo, incluindo: | | | Moldávia |
| Î.M «VALAN ICC» SRL | MD009 | VLN | Moldávia |
| CA «AIM AIR» SRL | MD015 | AAM | Moldávia |
| CA «AIR STORK» SRL | MD018 | MSB | Moldávia |
| Î M «MEGAVIATION» SRL | MD019 | ARM | Moldávia |
| CA «PECOTOX-AIR» SRL | MD020 | PXA | Moldávia |
| CA «TERRA AVIA» SRL | MD022 | TVR | Moldávia |
| CA «FLY PRO» SRL | MD023 | PVV | Moldávia |
| Todas as transportadoras aéreas certificadas pelas autoridades do Nepal responsáveis pela supervisão regulamentar, incluindo: | | | Nepal |
| AIR DYNASTY HELI. S. | 035/2001 | Desconhecido | Nepal |
| ALTITUDE AIR | 085/2016 | Desconhecido | Nepal |
| BUDDHA AIR | 014/1996 | BHA | Nepal |
| FISHTAIL AIR | 017/2001 | Desconhecido | Nepal |
| SUMMIT AIR | 064/2010 | Desconhecido | Nepal |
| HELI EVEREST | 086/2016 | Desconhecido | Nepal |
| HIMALAYA AIRLINES | 084/2015 | HIM | Nepal |
| KAILASH HELICOPTER SERVICES | 087/2018 | Desconhecido | Nepal |
| MAKALU AIR | 057A/2009 | Desconhecido | Nepal |
| MANANG AIR PVT | 082/2014 | Desconhecido | Nepal |
| MOUNTAIN HELICOPTERS | 055/2009 | Desconhecido | Nepal |
| PRABHU HELICOPTERS | 081/2013 | Desconhecido | Nepal |
| NEPAL AIRLINES CORPORATION | 003/2000 | RNA | Nepal |

| 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 |
|--|--|---|----------------------------|
| SAURYA AIRLINES | 083/2014 | Desconhecido | Nepal |
| SHREE AIRLINES | 030/2002 | SHA | Nepal |
| SIMRIK AIR | 034/2000 | Desconhecido | Nepal |
| SIMRIK AIRLINES | 052/2009 | RMK | Nepal |
| SITA AIR | 033/2000 | Desconhecido | Nepal |
| TARA AIR | 053/2009 | Desconhecido | Nepal |
| YETI AIRLINES | 037/2004 | NYT | Nepal |
| Todas as transportadoras aéreas certificadas pelas autoridades de São Tomé e Príncipe responsáveis pela supervisão regulamentar, incluindo: | | | São Tomé e Príncipe |
| AFRICA'S CONNECTION | 10/COA/2008 | ACH | São Tomé e Príncipe |
| STP AIRWAYS | 03/COA/2006 | STP | São Tomé e Príncipe |
| Todas as transportadoras aéreas certificadas pelas autoridades da Serra Leoa responsáveis pela supervisão regulamentar | | | Serra Leoa |
| Todas as transportadoras aéreas certificadas pelas autoridades do Sudão responsáveis pela supervisão regulamentar, incluindo: | | | Sudão |
| ALFA AIRLINES SD | 54 | AAJ | Sudão |
| BADR AIRLINES | 35 | BDR | Sudão |
| BLUE BIRD AVIATION | 11 | BLB | Sudão |
| ELDINDER AVIATION | 8 | DND | Sudão |
| GREEN FLAG AVIATION | 17 | GNF | Sudão |
| HELEJETIC AIR | 57 | HJT | Sudão |
| KATA AIR TRANSPORT | 9 | KTV | Sudão |
| KUSH AVIATION CO. | 60 | KUH | Sudão |
| NOVA AIRWAYS | 46 | NOV | Sudão |
| SUDAN AIRWAYS CO. | 1 | SUD | Sudão |
| SUN AIR | 51 | SNR | Sudão |
| TARCO AIR | 56 | TRQ | Sudão» |

ANEXO II

«ANEXO B

LISTA DAS TRANSPORTADORAS AÉREAS SUJEITAS A RESTRIÇÕES OPERACIONAIS NA UNIÃO ⁽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 de construção das aeronaves objeto de restrições | Estado de registo |
|---|---|---|--------------------|---|--|-------------------|
| AIR SERVICE COMORES | 06-819/TA-15/DGACM | KMD | Comores | Toda a frota, à exceção de: LET 410 UVP. | Toda a frota, à exceção de: D6-CAM (851 336). | Comores |
| IRAN AIR | FS100 | IRA | Irão | Todas as aeronaves Fokker F100 e Boeing B747 | Aeronaves Fokker F100, conforme referido no COA; aeronaves Boeing B747, conforme referido no COA | Irão |
| AIR KORYO | GAC-COA/KOR-01 | KOR | Coreia do Norte | Toda a frota, à exceção de: 2 aeronaves de tipo TU-204. | Toda a frota, à exceção de: P-632 e P-633. | Coreia do Norte |

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