



Índice

II Atos não legislativos

ACORDOS INTERNACIONAIS

- ★ **Decisão 2014/198/PESC do Conselho, de 10 de março de 2014, relativa à assinatura e celebração do Acordo entre a União Europeia e a República Unida da Tanzânia sobre as condições de transferência, da força naval liderada pela União Europeia para a República Unida da Tanzânia, de pessoas suspeitas de atos de pirataria e dos bens conexos apreendidos** 1
- Acordo entre a União Europeia e a República Unida da Tanzânia sobre as condições de transferência, da força naval liderada pela União Europeia para a República Unida da Tanzânia, de pessoas suspeitas de atos de pirataria e dos bens conexos apreendidos** 3

REGULAMENTOS

- ★ **Regulamento de Execução (UE) n.º 365/2014 da Comissão, de 7 de abril de 2014, que altera o anexo I do Regulamento (CEE) n.º 2658/87 do Conselho relativo à nomenclatura pautal e estatística e à pauta aduaneira comum** 9
- ★ **Regulamento de Execução (UE) n.º 366/2014 da Comissão, de 7 de abril de 2014, que altera o anexo I do Regulamento (CEE) n.º 2658/87 do Conselho relativo à nomenclatura pautal e estatística e à pauta aduaneira comum** 11
- ★ **Regulamento de Execução (UE) n.º 367/2014 da Comissão, de 10 de abril de 2014, que fixa o saldo líquido disponível para as despesas do FEAGA** 13
- ★ **Regulamento de Execução (UE) n.º 368/2014 da Comissão, de 10 de abril 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 ⁽¹⁾** 16
- ★ **Regulamento de Execução (UE) n.º 369/2014 da Comissão, de 10 de abril de 2014, que altera pela 212.ª vez o Regulamento (CE) n.º 881/2002 do Conselho, que institui certas medidas restritivas específicas contra determinadas pessoas e entidades associadas à rede Al-Qaida** 52

(¹) Texto relevante para efeitos do EEE

Regulamento de Execução (UE) n.º 370/2014 da Comissão, de 10 de abril de 2014, que estabelece os valores forfetários de importação para a determinação do preço de entrada de certos frutos e produtos hortícolas	54
---	----

DECISÕES

2014/199/UE:

- ★ **Decisão de Execução da Comissão, de 9 de abril de 2014, que altera os anexos da Decisão de Execução 2011/630/UE no que diz respeito aos requisitos de saúde animal relativos à febre catarral ovina e à doença hemorrágica epizoótica** [notificada com o número C(2014) 2256]⁽¹⁾ 56

⁽¹⁾ Texto relevante para efeitos do EEE

II

(Atos não legislativos)

ACORDOS INTERNACIONAIS

DECISÃO 2014/198/PESC DO CONSELHO

de 10 de março de 2014

relativa à assinatura e celebração do Acordo entre a União Europeia e a República Unida da Tanzânia sobre as condições de transferência, da força naval liderada pela União Europeia para a República Unida da Tanzânia, de pessoas suspeitas de atos de pirataria e dos bens conexos apreendidos

O CONSELHO DA UNIÃO EUROPEIA,

Tendo em conta o Tratado da União Europeia, nomeadamente o artigo 37.º, em conjugação com o artigo 218.º, n.ºs 5 e 6, do Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia

Tendo em conta a proposta da Alta Representante da União para os Negócios Estrangeiros e a Política de Segurança,

Considerando o seguinte:

- (1) Em 2 de junho de 2008, o Conselho de Segurança das Nações Unidas (CSNU) aprovou a Resolução 1816 (2008), que insta todos os Estados a cooperarem na determinação da jurisdição e na investigação e perseguição judicial de pessoas responsáveis por atos de pirataria e assalto à mão armada ao largo da costa da Somália. Essas disposições foram reafirmadas nas resoluções posteriores do CSNU sobre o assunto.
- (2) Em 10 de novembro de 2008, o Conselho adotou a Ação Comum 2008/851/PESC ⁽¹⁾ relativa à operação militar da União Europeia tendo em vista contribuir para a dissuasão, a prevenção e a repressão dos atos de pirataria e dos assaltos à mão armada ao largo da costa da Somália (Operação «Atalanta»).
- (3) A Ação Comum 2008/851/PESC prevê que as pessoas sobre as quais exista a suspeita de que tencionam cometer, cometem ou cometeram atos de pirataria ou assaltos à mão armada nas águas territoriais da Somália, que tenham sido capturadas e se encontrem detidas com vista à instauração de processo judicial, bem como os bens que tenham servido para executar esses atos, possam ser transferidas para um Estado terceiro que deseje exercer a sua jurisdição sobre as pessoas ou os bens acima referidos, desde que as condições dessa transferência tenham sido decididas com esse Estado terceiro de modo conforme com o direito internacional aplicável, nomeadamente o direito internacional dos direitos humanos, para garantir, em especial, que ninguém seja sujeito à pena de morte, tortura ou outro tratamento cruel, desumano ou degradante.
- (4) Na sequência da adoção pelo Conselho, em 22 de março de 2010, de uma decisão que autoriza a abertura de negociações, a Alta Representante da União para os Negócios Estrangeiros e a Política de Segurança, nos termos do artigo 37.º do Tratado da União Europeia, negociou um Acordo entre a União Europeia e a República Unida da Tanzânia sobre as condições de transferência, da força naval liderada pela União Europeia para a República Unida da Tanzânia, de pessoas suspeitas de atos de pirataria e dos bens conexos apreendidos («Acordo»).
- (5) O Acordo deverá ser aprovado,

⁽¹⁾ Ação Comum 2008/851/PESC do Conselho, de 10 de novembro de 2008, relativa à operação militar da União Europeia tendo em vista contribuir para a dissuasão, a prevenção e a repressão dos atos de pirataria e dos assaltos à mão armada ao largo da costa da Somália (JOL 301 de 12.11.2008, p. 33).

ADOTOU A PRESENTE DECISÃO:

Artigo 1.º

É aprovado, em nome da União, o Acordo entre a União Europeia e a República Unida da Tanzânia sobre as condições de transferência, da força naval liderada pela União Europeia para a República Unida da Tanzânia, de pessoas suspeitas de atos de pirataria e dos bens conexos apreendidos («Acordo»).

O texto do Acordo acompanha a presente decisão.

Artigo 2.º

O Presidente do Conselho fica autorizado a designar a(s) pessoa(s) com poderes para assinar o Acordo a fim de vincular a União.

Artigo 3.º

O Presidente do Conselho procede, em nome da União, à notificação prevista no artigo 11.º, n.º 1, do Acordo ⁽¹⁾.

Artigo 4.º

A presente decisão entra em vigor na data da sua adoção.

Feito em Bruxelas, em 10 de março de 2014.

Pelo Conselho
O Presidente
L. VROUTSIS

⁽¹⁾ A data da entrada em vigor do Acordo será publicada no *Jornal Oficial da União Europeia* por intermédio do Secretariado-Geral do Conselho.

TRADUÇÃO

ACORDO

entre a União Europeia e a República Unida da Tanzânia sobre as condições de transferência, da força naval liderada pela União Europeia para a República Unida da Tanzânia, de pessoas suspeitas de atos de pirataria e dos bens conexos apreendidos

A UNIÃO EUROPEIA, a seguir designada UE,

por um lado, e

A REPÚBLICA UNIDA DA TANZÂNIA, a seguir designada «Tanzânia»,

por outro lado,

adiante designadas «Partes»,

TENDO EM CONTA:

- as Resoluções 1814 (2008), 1838 (2008), 1846 (2008) e 1851 (2008) do Conselho de Segurança das Nações Unidas (CSNU) e as resoluções posteriores,
- a Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar (UNCLOS), de 1982, nomeadamente os artigos 100.º a 107.º e o artigo 110.º,
- a Ação Comum 2008/851/PESC do Conselho, de 10 de novembro de 2008, relativa à operação militar da União Europeia tendo em vista contribuir para a dissuasão, a prevenção e a repressão dos atos de pirataria e dos assaltos à mão armada ao largo da costa da Somália ⁽¹⁾ (Operação EUNAVFOR Atalanta), com a redação que lhe foi dada posteriormente,
- o direito internacional em matéria de direitos humanos, nomeadamente o Pacto Internacional sobre os Direitos Civis e Políticos, de 1966, e a Convenção sobre a Tortura e outras Penas ou Tratamentos Cruéis, Desumanos ou Degradantes, de 1984,
- que o presente Acordo não afeta os direitos e as obrigações das Partes em virtude de acordos internacionais e outros instrumentos que instituem Tribunais internacionais, incluindo o Estatuto do Tribunal Penal Internacional,

TENDO IGUALMENTE EM CONTA:

- as iniciativas regionais de luta contra a pirataria, tais como as iniciativas no âmbito da União Africana (UA), da Comunidade da África Oriental (EAC) e da Comunidade de Desenvolvimento da África Austral (SADC), o Código de Conduta do Djibuti e a Estratégia Regional para a Segurança Marítima e contra a Pirataria, adotada na Maurícia, em 2010,

ACORDARAM NAS SEGUINTE DISPOSIÇÕES:

*Artigo 1.º***Objetivo**

O presente Acordo define as condições e modalidades de transferência, da EUNAVFOR para a Tanzânia, e ulterior tratamento a dar às pessoas suspeitas de tencionar cometer, ou ter cometido atos de pirataria e detidas pela EUNAVFOR, e aos bens conexos por esta apreendidos.

⁽¹⁾ JO L 301 de 12.11.2008, p. 33.

Artigo 2.º

Definições

Para efeitos do presente Acordo, entende-se por:

- a) «*Força Naval liderada pela União Europeia (EUNAVFOR)*», o quartel-general militar da UE e os contingentes nacionais que contribuem para a Operação da UE «Atalanta» e os respetivos navios, aeronaves e bens;
- b) «*Operação*», a preparação, o estabelecimento, a execução e o apoio à missão militar estabelecida pela Ação Comum 2008/851/PESC do Conselho, e/ou pelas ações comuns que lhe sucederem;
- c) «*Contingentes nacionais*», as unidades e os navios que pertencem aos Estados-Membros da União Europeia e aos outros Estados que participam na operação;
- d) «*Estado de origem*», um Estado que fornece um contingente nacional à EUNAVFOR;
- e) «*Pirataria*», pirataria tal como é definida no artigo 101.º da UNCLOS;
- f) «*Pessoa transferida*», qualquer pessoa suspeita de tencionar cometer, de cometer ou de ter cometido atos de pirataria, transferida pela EUNAVFOR para a Tanzânia ao abrigo do presente Acordo.

Artigo 3.º

Princípios gerais

1. A Tanzânia pode aceitar, a pedido da EUNAVFOR, a transferência de pessoas detidas pela EUNAVFOR por atos de pirataria, bem como a transferência de bens conexos apreendidos pela EUNAVFOR, e apresentar essas pessoas e bens às suas autoridades competentes, para efeitos de investigação e de processo judicial. O acordo quanto à aceitação de uma entrega proposta será dado pela Tanzânia caso a caso, tendo em conta todas as circunstâncias pertinentes, incluindo o local do incidente.
2. A EUNAVFOR só transferirá pessoas para as autoridades competentes da Tanzânia responsáveis pela aplicação da lei.
3. As Partes tratarão as pessoas a que se refere o artigo 1.º, antes e depois da transferência, com humanidade e de acordo com as obrigações internacionais em matéria de direitos humanos, incluindo a proibição da tortura e das penas ou tratamentos cruéis, desumanos ou degradantes e a proibição da detenção ilegal, e no respeito pelo direito a um julgamento equitativo.
4. A transferência não pode ser efetuada enquanto as autoridades da Tanzânia responsáveis pela aplicação da lei não tiverem determinado, de acordo com os trâmites internos da Tanzânia, com base nos elementos de prova transmitidos pela EUNAVFOR através dos canais de comunicação pertinentes, que existem perspectivas razoáveis de assegurar a obtenção da condenação das pessoas detidas pela EUNAVFOR.

Artigo 4.º

Tratamento, processo penal e julgamento das pessoas transferidas

1. As pessoas transferidas serão tratada com humanidade e não serão submetidas a tortura nem a penas ou tratamentos cruéis, desumanos ou degradantes, receberão alojamento e alimentação adequados, terão acesso a assistência médica e poderão cumprir as suas práticas religiosas.
2. As pessoas transferidas serão prontamente presentes a juiz ou a outra entidade autorizada por lei a exercer o poder judicial, que decide sem demora da licitude da sua detenção e ordena a sua libertação se a detenção não for justificada.
3. As pessoas transferidas têm direito a ser julgadas dentro de um prazo razoável, ou a ser libertadas.

4. As pessoas transferidas têm direito a que a sua causa seja examinada, equitativa e publicamente, por um tribunal competente, independente e imparcial, estabelecido por lei, o qual decide do fundamento de qualquer acusação criminal contra elas dirigida.
5. As pessoas transferidas acusadas de infração penal presumem-se inocentes enquanto a sua culpabilidade não tiver sido legalmente provada.
6. Na determinação do fundamento de qualquer acusação criminal contra elas dirigida, as pessoas transferidas têm direito a beneficiar das seguintes garantias mínimas, em plena equidade:
 - a) Ser informadas no mais curto prazo e de forma circunstanciada, em língua que entendam, da natureza e da causa da acusação contra elas formulada;
 - b) Dispor do tempo e dos meios necessários para preparar a sua defesa e contactar um defensor da sua escolha;
 - c) Ser julgadas sem demora injustificada;
 - d) Estar presentes no julgamento, defender-se a si próprias ou ser assistidas por um defensor da sua escolha; se não tiverem defensor, ser informadas desse direito; e ser assistidas por um defensor oficioso, quando os interesses da justiça o exigirem, e gratuitamente, caso não disponham dos meios financeiros para suportar os custos daí decorrentes;
 - e) Analisar ou mandar analisar todas as provas contra si, incluindo as declarações prestadas sob juramento pelas testemunhas que tenham procedido à detenção, e obter a citação e a audição das testemunhas de defesa, nas mesmas condições que as testemunhas de acusação;
 - f) Fazer-se assistir gratuitamente por intérprete, se não compreenderem ou não falarem a língua usada no processo;
 - g) Não ser forçadas a testemunhar contra si próprias ou a confessar-se culpadas.
7. As pessoas transferidas condenadas por um crime têm direito a pedir a revisão ou a recorrer da condenação e da sentença para um tribunal superior, em conformidade com a lei da Tanzânia.
8. A Tanzânia pode, após consulta à UE, transferir as pessoas que tenham sido condenadas e que cumpram pena na Tanzânia para outro Estado terceiro que respeite as normas em matéria de direitos humanos, tendo em vista o cumprimento do restante da pena nesse outro Estado. Em caso de graves motivos de preocupação sobre a situação dos direitos humanos nesse outro Estado terceiro, não é efetuada nenhuma transferência enquanto não for encontrada solução satisfatória, através de consultas entre as Partes, para atender às preocupações expressas.

Artigo 5.º

Pena

Nenhuma pessoa transferida será julgada por crime a que corresponda pena máxima mais severa do que a prisão perpétua.

Artigo 6.º

Registos e notificações

1. A cada transferência corresponderá um documento adequado, assinado por um representante da EUNAVFOR e por um representante das autoridades competentes da Tanzânia responsáveis pela aplicação da lei.
2. A EUNAVFOR facultará à Tanzânia registos de detenção relativos a todas as pessoas transferidas. Os registos indicarão o estado físico da pessoa transferida durante a detenção, a hora da transferência para a Tanzânia, o motivo da detenção e a hora e o local onde teve início, bem como quaisquer outras decisões tomadas relativamente à detenção.

3. A Tanzânia é responsável pela conservação de um registo completo de todas as pessoas transferidas, incluindo, sem que esta enumeração tenha carácter exaustivo, a conservação de registos de bens apreendidos, do estado físico das pessoas, dos locais de detenção, dos factos de que sejam acusadas e de quaisquer decisões significativas tomadas durante o processo penal e o julgamento.
4. Os registos serão facultados aos representantes da UE e da EUNAVFOR, em conformidade com a legislação e a regulamentação da Tanzânia, mediante pedido dirigido, por escrito, ao Ministério dos Negócios Estrangeiros da Tanzânia.
5. A Tanzânia notificará também a EUNAVFOR do local de detenção de qualquer pessoa transferida ao abrigo do presente Acordo, da eventual degradação do seu estado físico e de quaisquer alegações de tratamento incorreto. Os representantes da UE e da EUNAVFOR podem contactar as pessoas que tenham sido transferidas ao abrigo do presente Acordo, enquanto estas se encontrarem detidas, no respeito pelas leis aplicáveis, e têm o direito de as interrogar.
6. As agências humanitárias nacionais e internacionais serão autorizadas, a seu pedido, a visitar as pessoas transferidas ao abrigo do presente Acordo.
7. Para que a EUNAVFOR possa, em tempo útil, prestar assistência à Tanzânia no que se refere à comparência de testemunhas da EUNAVFOR e à apresentação dos elementos de prova pertinentes, a Tanzânia deve notificar a EUNAVFOR da sua intenção de dar início aos julgamentos no âmbito dos processos instruídos contra as pessoas transferidas e do calendário para a apresentação de provas e a audição de testemunhas.

Artigo 7.º

Dever da UE e da EUNAVFOR de facilitar a investigação e o exercício da ação penal

1. Na medida dos meios e capacidades de que dispõem, a UE e a EUNAVFOR prestarão assistência à Tanzânia tendo em vista a investigação e o exercício da ação penal contra as pessoas transferidas.
2. Em particular, a UE e a EUNAVFOR:
 - a) Entregarão os registos de detenção lavrados nos termos do artigo 6.º, n.º 1, do presente Acordo;
 - b) Tratarão as provas em conformidade com os requisitos das autoridades competentes da Tanzânia, tal como acordado nas disposições de execução descritas no artigo 10.º *infra*;
 - c) Procurarão apresentar testemunhos ou declarações sob juramento de elementos do seu pessoal que tenham presenciado incidentes no contexto dos quais tenham sido transferidas pessoas ao abrigo do presente Acordo;
 - d) Entregarão todos os bens apreendidos pertinentes que se encontrem na posse da EUNAVFOR;
 - e) Conservarão ou entregarão todos os bens apreendidos, elementos de prova e fotografias pertinentes, bem como quaisquer artigos com valor probatório que se encontrem na posse da EUNAVFOR;
 - f) Assegurarão a comparência de testemunhas membros do pessoal da EUNAVFOR para efeitos de produção de prova no tribunal (ou por ligação televisiva em direto ou qualquer outro meio tecnológico aprovado) durante o julgamento;
 - g) Facilitarão a comparência dos intérpretes cuja assistência possa ser requerida pelas autoridades competentes da Tanzânia nas investigações e julgamentos que envolvam pessoas transferidas.

Artigo 8.º

Relação com outros direitos das pessoas transferidas

Nenhuma disposição do presente Acordo visa derrogar nem pode ser interpretada como constituindo derrogação a quaisquer direitos de que as pessoas transferidas possam gozar ao abrigo do direito nacional ou internacional aplicável.

*Artigo 9.º***Ligação e litígios**

1. Todas as questões que venham a surgir no contexto da aplicação do presente Acordo serão analisadas conjuntamente pelas autoridades competentes da Tanzânia e da UE.
2. Na falta de resolução prévia, os litígios a respeito da interpretação ou aplicação do presente Acordo serão resolvidos exclusivamente por via diplomática entre os representantes da Tanzânia e da UE.

*Artigo 10.º***Disposições de execução**

1. Para efeitos da aplicação do presente Acordo, as questões operacionais, administrativas e técnicas podem ser objeto de convénios de execução a celebrar entre as autoridades competentes da Tanzânia, por um lado, e as autoridades competentes de UE, bem como as autoridades competentes dos Estados de origem, por outro.
2. Os convénios de execução podem abranger, nomeadamente:
 - a) A identificação das autoridades competentes da Tanzânia responsáveis pela aplicação da lei, para as quais a EUNAVFOR pode transferir pessoas;
 - b) As instalações de detenção onde as pessoas transferidas ficarão detidas;
 - c) O tratamento dos documentos, nomeadamente os relacionados com a recolha de provas, que, aquando da transferência de uma pessoa, serão enviados às autoridades competentes da Tanzânia responsáveis pela aplicação da lei;
 - d) Os pontos de contacto para as notificações e as modalidades para os alertas dirigidos pela EUNAVFOR às autoridades competentes da Tanzânia;
 - e) Os formulários a utilizar para as transferências;
 - f) A prestação de apoio técnico, conhecimentos especializados, formação e outro tipo de assistência, em matéria de repatriamento, detenção, determinação da nacionalidade, representação em juízo e questões relacionadas com as responsabilidades, a pedido da Tanzânia, para a realização dos objetivos do presente Acordo.

*Artigo 11.º***Entrada em vigor e cessação de vigência**

1. O presente Acordo é aplicado a título provisório a partir da data em que for assinado e entra em vigor quando cada uma das Partes tiver notificado a outra Parte de que concluiu as respetivas formalidades internas para a ratificação do Acordo.
2. Qualquer uma das Partes pode, mediante notificação escrita, denunciar o presente Acordo. A denúncia produz efeitos três meses após a data de receção da notificação.
3. O presente Acordo pode ser alterado mediante acordo escrito entre as Partes.
4. A cessação da vigência do presente Acordo não afeta os direitos ou obrigações decorrentes da sua aplicação anterior à cessação de vigência, nomeadamente os direitos das pessoas transferidas que se encontrem detidas ou contra quem tenha sido exercida a ação penal na Tanzânia.

5. Após a cessação da vigência do presente Acordo, todos os direitos da UE dele decorrentes podem ser exercidos por qualquer pessoa designada pelo Alto Representante da UE para os Negócios Estrangeiros e a Política de Segurança. Após a cessação da vigência do presente Acordo, todas as notificações a dirigir à EUNAVFOR nos termos do Acordo passam a ser dirigidas ao Alto Representante da UE para os Negócios Estrangeiros e a Política de Segurança.

Feito em Bruxelas, no dia um do mês de abril do ano de dois mil e catorze, em dois exemplares em língua inglesa.

Pela União Europeia

Catherine M. ALB.

Pela República Unida da Tanzânia



REGULAMENTOS

REGULAMENTO DE EXECUÇÃO (UE) N.º 365/2014 DA COMISSÃO

de 7 de abril de 2014

que altera o anexo I do Regulamento (CEE) n.º 2658/87 do Conselho relativo à nomenclatura pautal e estatística e à pauta aduaneira comum

A COMISSÃO EUROPEIA,

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

Tendo em conta o Regulamento (CEE) n.º 2658/87 do Conselho, de 23 de julho de 1987, relativo à nomenclatura pautal e estatística e à pauta aduaneira comum ⁽¹⁾, nomeadamente o artigo 9.º, n.º 1, alínea a),

Considerando o seguinte:

- (1) O Regulamento (CEE) n.º 2658/87 estabelece uma nomenclatura das mercadorias, a seguir designada «Nomenclatura Combinada», que figura no seu anexo I.
- (2) No interesse da segurança jurídica, é necessário esclarecer o âmbito de aplicação da Nomenclatura Combinada no que diz respeito às subposições 0408 11 e 0408 19, que abrangem as «gemas de ovos».
- (3) A expressão «conservados de outro modo» nos termos da posição 0408 deve, para efeitos das subposições 0408 11 e 0408 19, abranger a utilização de quantidades limitadas de sal ou de produtos químicos para fins de conservação, desde que o sal ou os produtos químicos não afetem as características desses produtos. O sal ou os produtos químicos não devem ser utilizados em níveis superiores ao necessário para fins de conservação dos produtos, tendo em conta os métodos de produção geralmente utilizados para os produtos incluídos nas subposições 0408 11 e 0408 19. Em princípio, uma quantidade de sal até 12 %, em peso, ou pequenas quantidades de outros agentes conservantes não alteram as características das gemas de ovos e podem ser aceites nas subposições 0408 11 e 0408 19.
- (4) Por conseguinte, deve aditar-se uma nova nota complementar ao Capítulo 4 da Segunda Parte da Nomenclatura Combinada para assegurar a sua interpretação uniforme em toda a União.
- (5) O anexo I do Regulamento (CEE) n.º 2658/87 deve, portanto, ser alterado em conformidade.
- (6) As medidas previstas no presente regulamento estão em conformidade com o parecer do Comité do Código Aduaneiro,

ADOTOU O PRESENTE REGULAMENTO:

Artigo 1.º

É aditada a seguinte nota complementar 2 ao Capítulo 4 da Segunda Parte da Nomenclatura Combinada que figura no anexo I do Regulamento (CEE) n.º 2658/87:

«2. Na aceção das subposições 0408 11 e 0408 19, é aplicável o seguinte:

A expressão “conservados de outro modo” aplica-se igualmente às gemas de ovos adicionadas de quantidades limitadas de sal (em geral, cerca de 12 %, em peso) ou de pequenas quantidades de produtos químicos, para fins de conservação, desde que estejam preenchidas cumulativamente as seguintes condições:

- i) os produtos conservem as características de gemas de ovos das subposições 0408 11 e 0408 19,
- ii) o sal ou os produtos químicos não estejam a ser utilizados em níveis superiores ao necessário para fins de conservação.».

⁽¹⁾ JO L 256 de 7.9.1987, p. 1.

Artigo 2.º

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

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

Feito em Bruxelas, em 7 de abril de 2014.

Pela Comissão
Em nome do Presidente,
Algirdas ŠEMETA
Membro da Comissão

REGULAMENTO DE EXECUÇÃO (UE) N.º 366/2014 DA COMISSÃO**de 7 de abril de 2014****que altera o anexo I do Regulamento (CEE) n.º 2658/87 do Conselho relativo à nomenclatura pautal e estatística e à pauta aduaneira comum**

A COMISSÃO EUROPEIA,

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

Tendo em conta o Regulamento (CEE) n.º 2658/87 do Conselho, de 23 de julho de 1987, relativo à nomenclatura pautal e estatística e à pauta aduaneira comum ⁽¹⁾, nomeadamente o artigo 9.º, n.º 1, alínea a),

Considerando o seguinte:

- (1) O Regulamento (CEE) n.º 2658/87 estabelece uma nomenclatura das mercadorias, a seguir designada «Nomenclatura Combinada» ou «NC», que figura no seu anexo I.
- (2) No interesse da segurança jurídica, é necessário clarificar o âmbito de aplicação da subposição 1302 20, do Capítulo 17 e da posição 2101 da Segunda Parte da Nomenclatura Combinada no que respeita às misturas de açúcar do Capítulo 17 com pequenas quantidades de outras matérias.
- (3) Como as matérias pécticas da subposição 1302 20 podem ser normalizadas mediante a adição de açúcar, a fim de se assegurar uma atividade constante na utilização, é necessário determinar o teor máximo de açúcar que pode ser adicionado, se o produto tiver de manter as características de matéria péctica. Uma mistura constituída por 90 % de açúcar e 10 % de matérias pécticas não tem as características de açúcar e deve ser classificado no Capítulo 13. Todavia, os produtos que contenham mais de 90 % de açúcar têm características de açúcar e, por conseguinte, devem ser classificados no Capítulo 17. Por conseguinte, deve inserir-se uma nova nota complementar no Capítulo 13 para refletir esse facto.
- (4) É igualmente necessário incluir uma nova nota complementar correspondente no Capítulo 17 para garantir que as misturas de açúcar com pequenas quantidades de outras matérias continuam a ser classificadas nesse capítulo, na medida em que a mistura mantenha as características de açúcar.
- (5) No que se refere a preparações à base de café, chá ou mate ou respetivos extratos, essências e concentrados, com um elevado teor de açúcar, o Tribunal de Justiça da União Europeia considerou que o Regulamento (CE) n.º 306/2001 da Comissão ⁽²⁾, que classificou dois produtos constituídos principalmente por 90,1 % de açúcar e 2,5 % de extrato de chá e por 58,1 % de açúcar (94 % calculado sobre a matéria seca) e 2,2 % de chá, respetivamente, no código NC 2101 20 92, é aplicável, por analogia, a duas misturas destinadas à produção de bebidas à base de chá, ambas compostas por 64 % de açúcar refinado (cerca de 97 % calculado sobre a matéria seca) e 1,9 % de extrato de chá e água ⁽³⁾.
- (6) No entanto, em preparações à base de café, chá ou mate ou respetivos extratos, essências e concentrados, de teor de açúcar igual ou superior a 97 %, calculado sobre a matéria seca, as características do produto já não são determinadas pelo café, chá ou mate ou respetivos extratos, essências e concentrados. Estas preparações devem ser excluídas da classificação na posição 2101. Por conseguinte, deve inserir-se uma nova nota complementar no Capítulo 21 para clarificar a classificação desses produtos.
- (7) Para assegurar a interpretação uniforme da Nomenclatura Combinada em toda a União no que diz respeito às misturas de açúcar com pequenas quantidades de outras matérias, devem ser criadas novas notas complementares para os Capítulos 13, 17 e 21.

⁽¹⁾ JO L 256 de 7.9.1987, p. 1.

⁽²⁾ Regulamento (CE) n.º 306/2001 da Comissão, de 12 de fevereiro de 2001, relativo à classificação de determinadas mercadorias na Nomenclatura Combinada (JO L 44 de 15.2.2001, p. 25.).

⁽³⁾ Acórdão de 4 de março de 2004 no processo C-130/02, Krings (Coletânea da Jurisprudência 2004, p. I-2121).

- (8) O anexo I do Regulamento (CEE) n.º 2658/87 deve, portanto, ser alterado em conformidade.
- (9) As medidas previstas no presente regulamento estão em conformidade com o parecer do Comité do Código Aduaneiro,

ADOTOU O PRESENTE REGULAMENTO:

Artigo 1.º

A Segunda Parte da Nomenclatura Combinada estabelecida no anexo I do Regulamento (CEE) n.º 2658/87 é alterada do seguinte modo:

1) No Capítulo 13, é inserida a seguinte nota complementar 1:

«1. As misturas de matérias pécticas e açúcar, com um teor de açúcar superior a 90 %, em peso, calculado sobre a matéria seca, são excluídas da classificação na subposição 1302 20 e devem, em princípio, ser classificadas no Capítulo 17, visto que as características do produto são consideradas como sendo determinadas pelo açúcar.».

2) No Capítulo 17, é aditada a seguinte nota complementar 8:

«8. Na Nomenclatura Combinada, as misturas de açúcar com pequenas quantidades de outras matérias são classificadas no Capítulo 17, a menos que apresentem as características de preparações classificadas noutras posições.».

3) No Capítulo 21, é aditada a seguinte nota complementar 6:

«6. As preparações à base de café, chá ou mate ou respetivos extratos, essências e concentrados, com um teor de açúcar igual ou superior a 97 %, em peso, calculado sobre a matéria seca, são excluídas da classificação na posição 2101 e devem, em princípio, ser classificadas no Capítulo 17. As características desses produtos já não são consideradas determinadas pelo café, chá ou mate ou respetivos extratos, essências e concentrados.».

Artigo 2.º

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

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

Feito em Bruxelas, em 7 de abril de 2014.

Pela Comissão
Em nome do Presidente,
Algirdas ŠEMETA
Membro da Comissão

REGULAMENTO DE EXECUÇÃO (UE) N.º 367/2014 DA COMISSÃO
de 10 de abril de 2014
que fixa o saldo líquido disponível para as despesas do FEAGA

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 16.º, n.º 2,

Considerando o seguinte:

- (1) Em conformidade com o artigo 16.º, n.º 1, do Regulamento (UE) n.º 1306/2013, o limite máximo anual das despesas do Fundo Europeu Agrícola de Garantia (FEAGA) é constituído pelos montantes máximos fixados no Regulamento (UE, Euratom) n.º 1311/2013 ⁽²⁾, anexo I, sublimite máximo para as despesas de mercado e pagamentos diretos.
- (2) O Regulamento (CE) n.º 73/2009 do Conselho ⁽³⁾ prevê, no artigo 10.º-C, n.º 2, que os montantes resultantes do ajustamento voluntário a que se refere o artigo 10.º-B, n.º 5, do mesmo regulamento, bem como da aplicação do artigo 136.º do mesmo regulamento são disponibilizados para o Fundo Europeu Agrícola de Desenvolvimento Rural (Feader) para o exercício financeiro de 2014.
- (3) A Decisão de Execução 2013/146/UE da Comissão ⁽⁴⁾ fixa o montante resultante da aplicação do ajustamento voluntário no Reino Unido para o ano civil de 2013. Este montante deve disponibilizado para o Feader durante 2014.
- (4) O artigo 136.º do Regulamento (CE) n.º 73/2009 prevê que os Estados-Membros foram autorizados a decidir, até 1 de agosto de 2009, a transferência, a partir do exercício de 2011, de um montante a calcular de acordo com o artigo 69.º, n.º 7, desse regulamento para o apoio da União no âmbito da programação e financiamento do desenvolvimento rural ao abrigo do Feader, em vez de recorrerem ao artigo 69.º, n.º 6, alínea a), do mesmo regulamento. Os montantes disponíveis para transferência foram calculados e fixados no anexo III do Regulamento (CE) n.º 1120/2009 da Comissão ⁽⁵⁾.
- (5) O artigo 136.º-B do Regulamento (CE) n.º 73/2009, aditado pelo Regulamento (UE) n.º 1310/2013 do Parlamento Europeu e do Conselho ⁽⁶⁾, prevê que os Estados-Membros que, nos termos do artigo 136.º do Regulamento (CE) n.º 73/2009, decidiram disponibilizar um montante a partir do exercício de 2011 para o apoio da União no âmbito da programação e financiamento do desenvolvimento rural ao abrigo do Feader continuam a disponibilizar os montantes previstos no anexo VIII-A do mesmo regulamento, aditado pelo Regulamento (UE) n.º 1310/2013, para a programação e financiamento do desenvolvimento rural ao abrigo do Feader para o exercício financeiro de 2015.

⁽¹⁾ JO L 347 de 20.12.2013, p. 549.

⁽²⁾ Regulamento (UE, Euratom) n.º 1311/2013 do Conselho, de 2 de dezembro de 2013, que estabelece o quadro financeiro plurianual para o período 2014-2020 (JO L 347 de 20.12.2013, p. 884).

⁽³⁾ Regulamento (CE) n.º 73/2009 do Conselho, de 19 de janeiro de 2009, que estabelece regras comuns para os regimes de apoio direto aos agricultores no âmbito da política agrícola comum e institui determinados regimes de apoio aos agricultores, que altera os Regulamentos (CE) n.º 1290/2005, (CE) n.º 247/2006 e (CE) n.º 378/2007 e revoga o Regulamento (CE) n.º 1782/2003 (JO L 30 de 31.1.2009, p. 16).

⁽⁴⁾ Decisão de Execução 2013/146/UE da Comissão, de 20 de março de 2013, que fixa o montante resultante da aplicação do ajustamento voluntário no Reino Unido para o ano civil de 2013 (JO L 82 de 22.3.2013, p. 58).

⁽⁵⁾ Regulamento (CE) n.º 1120/2009 da Comissão, de 29 de outubro de 2009, que estabelece normas de execução do regime de pagamento único previsto no título III do Regulamento (CE) n.º 73/2009 do Conselho que estabelece regras comuns para os regimes de apoio direto aos agricultores no âmbito da política agrícola comum e institui determinados regimes de apoio aos agricultores (JO L 316 de 2.12.2009, p. 1).

⁽⁶⁾ Regulamento (UE) n.º 1310/2013 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 17 de dezembro de 2013, que estabelece certas disposições transitórias relativas ao apoio ao desenvolvimento rural pelo Fundo Europeu Agrícola de Desenvolvimento Rural (Feader), que altera o Regulamento (UE) n.º 1305/2013 do Parlamento Europeu e do Conselho no que se refere aos recursos e à sua distribuição em relação ao exercício de 2014, bem como o Regulamento (CE) n.º 73/2009 do Conselho e os Regulamentos (UE) n.º 1307/2013, (UE) n.º 1306/2013 e (UE) n.º 1308/2013 do Parlamento Europeu e do Conselho no que se refere à sua aplicação em 2014 (JO L 347 de 20.12.2013, p. 865).

- (6) Por conseguinte, os montantes indicados no anexo VIII-A do Regulamento (CE) n.º 73/2009 relativos à Alemanha e à Suécia devem ser disponibilizados para a programação e financiamento do desenvolvimento rural ao abrigo do Feader para o exercício financeiro de 2015.
- (7) O artigo 66.º, n.º 1, do Regulamento (UE) n.º 1307/2013 do Parlamento Europeu e do Conselho ⁽¹⁾ prevê que, relativamente aos Estados-Membros que aplicaram o artigo 4.º, n.º 1, primeiro parágrafo, do Regulamento (CE) n.º 637/2008 do Conselho ⁽²⁾, o orçamento anual correspondente disponível nos termos do artigo 5.º, n.º 1, do mesmo regulamento é transferido para o Feader, com efeitos a partir de 1 de janeiro de 2014. A Grécia aplicou o artigo 4.º, n.º 1, primeiro parágrafo, do Regulamento (CE) n.º 637/2008.
- (8) É, por conseguinte, adequado fixar o saldo líquido a disponibilizar para as despesas do FEAGA para os exercícios orçamentais de 2014 a 2020. Por motivos de clareza, convém igualmente publicar os montantes disponibilizados para o Feader,

ADOTOU O PRESENTE REGULAMENTO:

Artigo 1.º

O saldo líquido disponível para as despesas do Fundo Europeu Agrícola de Garantia (FEAGA), bem como os montantes disponíveis para os exercícios orçamentais de 2014 a 2020 para o Fundo Europeu Agrícola de Desenvolvimento Rural (Feader), nos termos do disposto nos artigos 10.º-C, n.º 2, 136.º e 136.º-B do Regulamento (CE) n.º 73/2009 e do artigo 66.º, n.º 1, do Regulamento (UE) n.º 1307/2013, são fixados no anexo do presente regulamento.

Artigo 2.º

O presente regulamento entra em vigor no sétimo 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 10 de abril de 2014.

Pela Comissão

O Presidente

José Manuel BARROSO

⁽¹⁾ Regulamento (UE) n.º 1307/2013 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 17 de dezembro de 2013, que estabelece regras para os pagamentos diretos aos agricultores ao abrigo de regimes de apoio no âmbito da política agrícola comum e que revoga o Regulamento (CE) n.º 637/2008 do Conselho e o Regulamento (CE) n.º 73/2009 do Conselho (JO L 347 de 20.12.2013, p. 608).

⁽²⁾ Regulamento (CE) n.º 637/2008 do Conselho, de 23 de junho de 2008, que altera o Regulamento (CE) n.º 1782/2003 e institui programas nacionais de reestruturação para o setor do algodão (JO L 178 de 5.7.2008, p. 1).

ANEXO

(milhões de EUR)

Exercício orçamental	Montantes disponibilizados para o Feader				Saldo líquido disponível para as despesas do FEAGA
	Artigo 10.º-B do Regulamento (CE) n.º 73/2009	Artigo 136.º do Regulamento (CE) n.º 73/2009	Artigo 136.º-B do Regulamento (CE) n.º 73/2009	Artigo 66.º do Regulamento (UE) n.º 1307/2013	
2014	296,3	51,6		4,0	43 778,1
2015			51,6	4,0	44 312,4
2016				4,0	44 624,0
2017				4,0	44 859,0
2018				4,0	44 885,0
2019				4,0	44 912,0
2020				4,0	44 937,0

REGULAMENTO DE EXECUÇÃO (UE) N.º 368/2014 DA COMISSÃO**de 10 de abril 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****(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 ⁽²⁾,

Considerando o seguinte:

- (1) O Regulamento (CE) n.º 474/2006 da Comissão ⁽³⁾ 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.
- (2) Nos termos do artigo 4.º, n.º 3, do Regulamento (CE) n.º 2111/2005, alguns Estados-Membros e a Agência Europeia para a Segurança da Aviação (AESA) transmitiram à Comissão informações relevantes no contexto da atualização da lista comunitária. Alguns países terceiros também comunicaram informações relevantes. Com base nestas informações, a lista comunitária deve ser atualizada.
- (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 comunitária.
- (4) A Comissão concedeu às transportadoras aéreas em causa a possibilidade de consultarem os documentos facultados pelos Estados-Membros, de apresentarem por escrito as suas observações e de fazerem uma exposição oral à Comissão e ao Comité instituído pelo Regulamento (CEE) n.º 3922/1991 do Conselho (Comité da Segurança Aérea) ⁽⁴⁾.
- (5) O Comité da Segurança Aérea recebeu informações atualizadas da Comissão sobre as consultas conjuntas em curso, ao abrigo do Regulamento (CE) n.º 2111/2005 e do seu Regulamento de Execução (CE) n.º 473/2006 ⁽⁵⁾, das autoridades competentes e das transportadoras aéreas de Cazaquistão, Filipinas, Geórgia, República da Guiné, Iémen, Índia, Indonésia, Líbano, Madagáscar, República Islâmica da Mauritânia, Moçambique, Nepal, Reino da Suazilândia, Sudão e Zâmbia. O Comité da Segurança Aérea foi igualmente informado pela Comissão sobre a situação no Afeganistão, no Irão e no Quirguistão. A Comissão comunicou também ao Comité da Segurança Aérea dados atualizados sobre as consultas técnicas da Federação da Rússia e respeitantes ao acompanhamento da Líbia.
- (6) O Comité da Segurança Aérea ouviu as exposições da AESA sobre os resultados da análise dos relatórios das auditorias realizadas pela Organização da Aviação Civil Internacional (ICAO), no âmbito do seu Programa Universal de Auditoria da Supervisão da Segurança (USOAP). Os Estados-Membros foram convidados a atribuir prioridade

⁽¹⁾ JO L 344 de 27.12.2005, p. 15.

⁽²⁾ JO L 143 de 30.4.2004, p. 76.

⁽³⁾ 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).

⁽⁴⁾ 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).

⁽⁵⁾ 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).

nas inspeções a efetuar na plataforma de estacionamento às transportadoras aéreas licenciadas nos Estados em que a ICAO detetou graves problemas de segurança ou relativamente aos quais a AESA concluiu que o sistema de supervisão da segurança apresenta deficiências graves. Para além das consultas realizadas pela Comissão em conformidade com o Regulamento (CE) n.º 2111/2005, a atribuição de prioridade nas inspeções a efetuar na plataforma de estacionamento permite recolher informações adicionais sobre o desempenho em matéria de segurança das transportadoras aéreas licenciadas nestes Estados.

- (7) O Comité da Segurança Aérea ouviu as exposições da AESA sobre os resultados da análise das inspeções efetuadas na plataforma de estacionamento, no âmbito do programa de avaliação da segurança das aeronaves estrangeiras (SAFA), em conformidade com o Regulamento (UE) n.º 965/2012 da Comissão ⁽¹⁾.
- (8) A AESA fez igualmente exposições ao Comité da Segurança Aérea sobre os projetos de assistência técnica desenvolvidos nos Estados abrangidos por medidas ou atividades de acompanhamento previstas no Regulamento (CE) n.º 2111/2005. O Comité foi informado dos planos da AESA e dos pedidos de assistência técnica e de cooperação adicionais destinados a reforçar a capacidade administrativa e técnica das autoridades da aviação civil, a fim de ajudar a solucionar eventuais problemas de incumprimento das normas internacionais aplicáveis. Os Estados-Membros foram também convidados a dar resposta a estes pedidos, no plano bilateral, em coordenação com a Comissão e a AESA. Neste contexto, a Comissão salientou a utilidade de prestar informações à comunidade aeronáutica internacional, designadamente através da base de dados SCAN da ICAO, sobre a assistência técnica dispensada pela União e pelos seus Estados-Membros, a fim de reforçar a segurança da aviação a nível mundial.
- (9) O Comité da Segurança Aérea ouviu também uma exposição da ICAO sobre os trabalhos em curso relacionados com o acompanhamento do desempenho dos seus Estados Membros em matéria de segurança, nomeadamente através do programa USOAP da ICAO, e fez igualmente uma demonstração das ferramentas das tecnologias da informação que foram desenvolvidas neste contexto. Referindo-se à Resolução A 38-5 da Assembleia («Cooperação regional e assistência para corrigir deficiências de segurança, estabelecendo prioridades e fixando objetivos mensuráveis»), a ICAO solicitou ao Comité da Segurança Aérea que evitasse, na medida do possível, uma duplicação entre as atividades desenvolvidas no âmbito do Regulamento (CE) n.º 2111/2005 e do programa USOAP, e incentivou à manutenção da cooperação, o que poderia conduzir, em última análise, a uma revisão do mandato do Comité da Segurança Aérea.
- (10) O Comité da Segurança Aérea ouviu igualmente uma exposição do Eurocontrol em que foram prestadas informações atualizadas sobre o estatuto da função de alarme do programa SAFA. Para além das estatísticas sobre as mensagens de alerta relativas às transportadoras proibidas, o Eurocontrol focou a importância de um plano de voo corretamente apresentado no respeitante ao alerta SAFA. Foram tomadas as primeiras medidas destinadas a melhorar a qualidade do preenchimento do plano de voo. Tendo em vista a melhoria constante da função de notificação e alarme, estão a ser elaboradas novas medidas em estreita cooperação com a Comissão.

Transportadoras aéreas da União

- (11) Após a análise efetuada pela AESA das informações recolhidas durante as inspeções SAFA na plataforma de estacionamento às aeronaves das transportadoras aéreas da União ou as inspeções de normalização realizadas pela própria AESA, bem como durante as inspeções e auditorias específicas levadas a cabo pelas autoridades da aviação nacionais, vários Estados-Membros adotaram certas medidas executórias, que comunicaram à Comissão e ao Comité da Segurança Aérea. No respeitante à transportadora aérea *Bingo Airways*, a Polónia informou que está a verificar a aplicação efetiva pela transportadora aérea do respetivo plano de medidas corretivas e que aumentou o número de inspeções. No que se refere à transportadora aérea *Sonnig*, a Suíça informou que tinha sido iniciado um procedimento de revogação contra a *Sonnig*, na sequência do qual a transportadora renunciou ao seu certificado de operador aéreo (COA) e à sua licença de exploração.
- (12) Caso eventuais informações de segurança relevantes apontem para riscos de segurança iminentes decorrentes do incumprimento das normas de segurança adequadas pelas transportadoras aéreas da União, os Estados-Membros reiteraram a sua disponibilidade para tomarem as medidas necessárias.

Transportadoras aéreas da Geórgia

- (13) Em resultado das deficiências detetadas durante a auditoria global do sistema da Geórgia, realizada pela ICAO em outubro de 2013, esta comunicou a todos os Estados Contratantes da Convenção de Chicago um grave problema de segurança relacionado com as operações de aeronaves.

⁽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).

- (14) Tendo em conta esta comunicação, a Comissão encetou consultas formais das autoridades competentes da Geórgia (GCAA), a fim de obter informações pormenorizadas sobre as medidas por estas adotadas para corrigirem as deficiências de segurança detetadas no âmbito da auditoria da ICAO.
- (15) Para o efeito, em 17 de março de 2014 realizou-se uma reunião entre a GCAA, a Comissão e a AESA. A GCAA explicou as causas profundas do grave problema de segurança detetado e informou em pormenor sobre o plano de medidas corretivas apresentado à ICAO. As informações prestadas durante a reunião demonstraram o forte empenho da GCAA em aplicar e fazer cumprir as normas de segurança pertinentes em conformidade com os requisitos da Convenção de Chicago. A GCAA declarou durante a reunião que todas as medidas constantes do plano de medidas corretivas apresentado à ICAO tinham sido concluídas e que aguardava a realização de uma missão de verificação pela ICAO ainda este ano.
- (16) Com base nas informações prestadas pela GCAA, a Comissão não considerou necessário solicitar à GCAA que comparecesse perante o Comité da Segurança Aérea. A Comissão informou o Comité da Segurança Aérea sobre a aplicação do plano de medidas corretivas elaborado pela GCAA.
- (17) Em conformidade com os critérios comuns estabelecidos no anexo do Regulamento (CE) n.º 2111/2005 e atendendo às medidas tomadas pela GCAA, considera-se que não existem atualmente quaisquer motivos para alterar a lista comunitária das transportadoras aéreas que são objeto de uma proibição de operação na União com a inclusão das transportadoras aéreas da Geórgia. No entanto, caso os resultados do exercício de acompanhamento estreito da aplicação do plano de medidas corretivas pela GCAA, que serão objeto de um relatório da Comissão na próxima reunião do Comité da Segurança Aérea, sejam considerados insatisfatórios, a Comissão ver-se-á obrigada a tomar novas medidas em conformidade com o Regulamento (CE) n.º 2111/2005.

Transportadoras aéreas da República da Guiné

- (18) Conforme acordado na reunião realizada em Bruxelas, em janeiro de 2013, as autoridades competentes da República da Guiné (DNAC) têm comunicado periodicamente informações sobre a aplicação em curso do plano de medidas corretivas, aprovado pela ICAO em dezembro de 2012, bem como sobre todas as atividades relacionadas com este.
- (19) O último relatório intercalar, recebido em 27 de fevereiro de 2014, especifica as atividades e os progressos mais recentes na aplicação do referido plano. A lei da aviação civil revista foi adotada pelo Parlamento em 5 de novembro de 2013 e entrou em vigor em 28 de novembro de 2013. Diversos projetos de diplomas de execução foram transmitidos ao Governo para aprovação. Entre 2 e 6 de dezembro de 2013, realizou-se uma missão conjunta ICAO/Banco Mundial, a fim de avaliar a aplicação do plano de medidas corretivas e identificar as restantes necessidades em termos de segurança. Está em curso a tradução para francês dos manuais de procedimentos OPS, AIR e AGA, que deverá igualmente contribuir para o aumento dos níveis de segurança. Tiveram lugar diversas ações de formação específicas para os inspetores nas áreas da correção de problemas de segurança, da aprovação das especificações operacionais dos COA e dos serviços de navegação aérea.
- (20) O plano de medidas corretivas foi atualizado por forma a refletir esta evolução e apresentado à ICAO através da ferramenta CMA em linha. A validação destas medidas pela ICAO continua pendente.
- (21) Atendendo a que todos os certificados de operador aéreo anteriormente existentes foram suspensos no final de março de 2013, está ainda em curso a certificação completa em conformidade com as regras de ICAO (5 etapas) de uma transportadora aérea nacional (*PROBIZ Guinée*, com uma aeronave de tipo BE90), com a assistência e o apoio de uma missão específica CAFAC/BAGASOO, ao mesmo tempo que os inspetores da DNAC recebem formação no posto de trabalho sobre todo o processo. O processo de certificação aguarda atualmente a aprovação do programa de manutenção pela FAA, que é a autoridade do Estado de matrícula da aeronave. A *PROBIZ Guinée* não opera com destino à União.
- (22) A DNAC solicitara a realização de uma ICVM para validar os progressos na aplicação do plano de medidas corretivas e a ICAO planeava realizá-la em maio de 2014. As alterações recentes dos quadros superiores no Ministério dos Transportes provocaram um atraso e a ICVM encontra-se provisoriamente prevista para a segunda quinzena de setembro de 2014.
- (23) De acordo com os critérios comuns estabelecidos no anexo do Regulamento (CE) n.º 2111/2005, considera-se, por conseguinte, que não existem atualmente quaisquer motivos para alterar a lista comunitária das transportadoras aéreas que são objeto de uma proibição de operação na União com a inclusão das transportadoras aéreas da República da Guiné. Caso eventuais informações de segurança relevantes apontem para riscos de segurança iminentes decorrentes do incumprimento das normas de segurança internacionais, a Comissão ver-se-á obrigada a tomar medidas em conformidade com o Regulamento (CE) n.º 2111/2005.

Transportadoras aéreas da Índia

- (24) A Comissão prestou ao Comité da Segurança Aérea informações pormenorizadas sobre a evolução recente no respeitante à supervisão das transportadoras aéreas certificadas na Índia pelas respetivas autoridades competentes. O facto de, na sequência da visita de avaliação da segurança da aviação internacional (IASA) realizada pela Federal Aviation Administration (FAA) dos Estados Unidos em setembro de 2013, a FAA ter anunciado, em 31 de janeiro de 2014, uma descida de categoria de conformidade da Índia (do nível 1 para o nível 2), devido a deficiências detetadas na auditoria IASA, reveste-se de uma importância direta.
- (25) Em novembro de 2013, a Comissão prestou ao Comité da Segurança Aérea informações pormenorizadas sobre a capacidade das autoridades competentes da Índia para cumprirem as obrigações que lhes incumbem em matéria de supervisão, em conformidade com as normas internacionais, incluindo as previstas na Convenção de Chicago. Foi feita referência específica à Missão Coordenada de Validação da ICAO (ICVM), de dezembro de 2012, e à ICVM de acompanhamento, realizada em agosto de 2013. Além disso, foi feita alusão à correspondência enviada anteriormente pela Comissão às autoridades indianas com referência aos problemas de segurança. Na sequência da ICVM realizada em agosto de 2013, a ICAO deu por encerrados, do ponto de vista formal, os dois graves problemas de segurança, tendo informado desse facto o Comité da Segurança Aérea em novembro de 2013. O relatório final da ICVM, publicado entretanto, contém informações pormenorizadas sobre as medidas corretivas adotadas pela Direção-Geral da Aviação Civil da Índia (DGCA) para solucionar as questões pendentes.
- (26) Na sequência do anúncio da descida de categoria de conformidade da Índia, decorrente da IASA realizada pela FAA, a Comissão reuniu-se com o diretor-geral da aviação civil em 12 de fevereiro de 2014 e manifestou-lhe a sua preocupação relativamente a tal descida de categoria. A Comissão solicitou às autoridades indianas que explicassem claramente as medidas corretivas que estavam a adotar relativamente à descida de categoria constatada durante a IASA realizada pela FAA. A reunião serviu igualmente para reiterar as medidas que poderiam revelar-se necessárias por força do Regulamento (CE) n.º 2111/2005.
- (27) No seguimento da anterior reunião realizada em 12 de fevereiro de 2014, o diretor-geral da aviação civil enviou um ofício à Comissão em 17 de fevereiro de 2014. Este ofício continha informações pormenorizadas sobre as medidas que a DGCA adotara em relativamente à descida de categoria. Segundo as informações prestadas, foram adotadas medidas relativamente à maioria das constatações feitas e existe um plano de medidas corretivas para as restantes áreas que suscitam preocupação.
- (28) Em 6 de março de 2014, a Comissão enviou um ofício à DGCA da Índia, informando-a de que estava a promover consultas oficiais das autoridades responsáveis pela supervisão regulamentar das transportadoras aéreas certificadas na Índia, em conformidade com o disposto no artigo 3.º, n.º 2, do Regulamento (CE) n.º 473/2006 da Comissão. O ofício reiterava a necessidade de um compromisso permanente e solicitava a realização de uma reunião técnica para permitir à Comissão e aos Estados-Membros avaliar melhor a situação. Em 18 de março de 2014, a DGCA respondeu, manifestando o seu acordo a tal reunião.
- (29) Tendo em conta o grau de preparação da DGCA para cooperar com a Comissão e a avaliação das informações recebidas até à data, considerou-se, em conformidade com os critérios comuns, que, na fase atual, a lista comunitária das transportadoras aéreas não deve ser alterada de modo a incluir as transportadoras aéreas da Índia. A situação será acompanhada de perto e, caso as eventuais informações de segurança relevantes indiquem que as normas de segurança internacionais não estão a ser cumpridas, a Comissão ver-se-á obrigada a tomar medidas em conformidade com o disposto no Regulamento (CE) n.º 2111/2005.
- (30) Os Estados-Membros continuarão a verificar o cumprimento efetivo das normas de segurança pertinentes, atribuindo prioridade nas inspeções a efetuar na plataforma de estacionamento às transportadoras aéreas indianas, em conformidade com o Regulamento (UE) n.º 965/2012.

Transportadoras aéreas da Indonésia

- (31) Prosseguem as consultas das autoridades competentes indonésias (DGCA) com o objetivo de acompanhar os progressos por estas registados na garantia da supervisão da segurança de todas as transportadoras aéreas certificadas na Indonésia em conformidade com as normas de segurança internacionais.
- (32) A Comissão enviou um ofício à DGCA, em 14 de janeiro de 2014, para obter informações atualizadas sobre as transportadoras aéreas sob a sua supervisão. Por ofício de 10 de fevereiro de 2014, a DGCA informou a Comissão de que tinham sido certificadas três novas transportadoras aéreas desde a última atualização: o COA n.º 121-028 fora atribuído à *Sky Aviation* em 25 de outubro de 2013, o COA n.º 121-043 à *Aviastar Mandiri* em 1 de novembro de 2013 e o COA n.º 121-058 à *NAM Air* em 29 de novembro de 2013. Porém, uma vez que a DGCA não apresentou provas da supervisão da segurança destas transportadoras aéreas em conformidade com as normas de segurança internacionais, considera-se, de acordo com os critérios comuns, que estas transportadoras devem ser incluídas no anexo A.

- (33) Em 2012, a DGCA iniciou uma troca de correspondência com a Comissão a fim de obter a retirada da *PT. Citilink Indonesia* do anexo A, à semelhança do que acontecera com a sua empresa-mãe *Garuda Indonesia*. Na sequência da resposta dada pela Comissão, o pedido foi seguido de correspondência proveniente, em primeiro lugar, da *Garuda Indonesia* e, em 2013, da *PT. Citilink Indonesia*. Após o envio pela *PT. Citilink Indonesia* de um número substancial de documentos à Comissão sobre a certificação da transportadora aérea, realizou-se uma reunião técnica em Bruxelas, em 5 de novembro de 2013, na qual estiveram presentes a Comissão, a AESA e os Estados-Membros. No final desta reunião, a *PT. Citilink Indonesia* foi instada a disponibilizar novas provas das atividades de supervisão da *PT. Citilink Indonesia* pela DGCA. A *PT. Citilink Indonesia* comunicou esta informação em 20 de fevereiro de 2014.
- (34) No seu ofício de 10 de fevereiro de 2014, a DGCA prestou informações à Comissão relacionadas com o seu pedido de levantamento da proibição de operação da *PT. Citilink Indonesia*. A DGCA apresentou neste ofício dados sobre os recursos e as capacidades da *PT. Citilink Indonesia* e sobre o seu historial de segurança, bem como provas das atividades de supervisão da segurança da transportadora por si realizadas. Com base nesta documentação, a DGCA declarou que, na sua opinião, as operações da *PT. Citilink Indonesia* são seguras e conformes com as normas de segurança internacionais.
- (35) Em 25 de março de 2014, o Comité da Segurança Aérea ouviu uma exposição feita pela DGCA que consistiu numa atualização no respeitante à legislação e à supervisão, bem como em informações sobre a supervisão da *PT. Citilink Indonesia*. A exposição da DGCA foi seguida de uma exposição da *PT. Citilink Indonesia*, em que foram abordados os planos de expansão da frota e questões relacionadas com o recrutamento dos pilotos, bem como temas que se prendem com a gestão da segurança.
- (36) O Comité da Segurança Aérea colocou à DGCA e à *PT. Citilink Indonesia* questões relacionadas com a gestão da segurança, inclusive sobre os riscos e os perigos identificados pela transportadora aérea. Baseando-se nas respostas recebidas, o Comité da Segurança Aérea exprimiu receios quanto à forma como as autoridades, a *PT. Citilink Indonesia* e as restantes companhias aéreas certificadas na Indonésia controlam os riscos associados às elevadas taxas de expansão destas companhias. O Comité da Segurança Aérea exprimiu igualmente receios relacionados com a capacidade da *PT. Citilink Indonesia* para retirar conclusões das informações recolhidas por intermédio do seu sistema de gestão da segurança e tomar as medidas necessárias.
- (37) Atendendo às informações prestadas e aos receios manifestados relativamente à capacidade da DGCA e da *PT. Citilink Indonesia* para controlarem os riscos associados ao crescimento da transportadora, bem como aos receios relacionados com a capacidade de gestão da segurança desta, em conformidade com os critérios comuns, o Comité da Segurança Aérea não encontrou provas suficientes de que a *PT. Citilink Indonesia* cumpre plenamente as normas de segurança internacionais e, por conseguinte, concluiu que esta transportadora não pode, neste momento, ser retirada do anexo A.
- (38) A Comissão e o Comité da Segurança Aérea reconhecem os esforços da DGCA para obter um sistema de aviação plenamente conforme com as normas da ICAO, tendo tomado em devida nota a transparência necessária revelada pela DGCA, bem como a sua disponibilidade para partilhar informações.
- (39) A Comissão e o Comité da Segurança Aérea instam a DGCA a prestar especial atenção aos desafios que subsistem relacionados com o desenvolvimento futuro de sistemas de gestão da segurança, bem como de uma estratégia adequada para atenuar os riscos da rápida expansão do setor da aviação na Indonésia.

Transportadoras aéreas do Cazaquistão

- (40) Na reunião do Comité da Segurança Aérea de novembro de 2013, foi acordado que a Comissão iria preparar para a próxima reunião do Comité uma análise das atuais restrições às operações da *Air Astana*.
- (41) A Comissão, assistida pela AESA e pelos Estados-Membros, reuniu-se com funcionários do Governo do Cazaquistão e com representantes da transportadora aérea *Air Astana* em 20 de janeiro de 2014.
- (42) Em resultado desta reunião, foi afeto especificamente à *Air Astana* um inspetor da segurança da autoridade da aviação do Cazaquistão, a Comissão da Aviação Civil (CAC). O seu nome e currículo foram comunicados à Comissão. Este inspetor deve gerir a supervisão do operador em nome da autoridade e manter contactos frequentes com o pessoal de administração do operador, bem como com o seu pessoal operacional e técnico, a fim de avaliar o funcionamento da sua organização e o desempenho do seu pessoal durante o desenrolar das operações, a manutenção e a formação. Quaisquer deficiências detetadas pelo inspetor devem ser imediatamente levadas ao conhecimento do operador. O inspetor deve enviar à Comissão (diretamente ou através de um ponto de contacto) relatórios sobre as suas observações, pelo menos duas vezes por ano, dois meses antes de cada reunião do Comité da Segurança Aérea, ou a pedido da Comissão. Como consequência desta reunião, foi igualmente nomeado um ponto de contacto na CAC para facilitar a comunicação sobre problemas de segurança entre

esta autoridade e a Comissão. Acresce que, na mesma reunião, a administração da *Air Astana* aceitou continuar a informar a Comissão, de acordo com a prática corrente, sobre todos os progressos registados pela companhia na área da segurança, incluindo (mas não de forma exclusiva) a renovação da frota e a criação de novas rotas para a UE.

- (43) Em 7 de fevereiro de 2014, a Comissão e a AESA realizaram uma segunda reunião com os representantes da CAC (designadamente o inspetor da segurança e o ponto de contacto) e os representantes da *Air Astana* para continuarem a debater questões técnicas com base nas respostas preliminares da parte cazaque aos questionários da Comissão. Ficou acordado, nesta ocasião, que a CAC apresentaria o seu plano de inspeções para 2014, os procedimentos internos para os inspetores e a situação atualizada dos certificados de operador aéreo emitidos no país. A CAC comprometeu-se igualmente a alinhar as especificações de operação da *Air Astana* com as normas da ICAO, designadamente os mínimos de baixa visibilidade. A *Air Astana* foi instada a disponibilizar uma análise global do desempenho SAFA do operador. Todos os documentos solicitados foram apresentados à Comissão pouco tempo depois da reunião.
- (44) Em 25 de março de 2014, a CAC e a *Air Astana* foram ouvidas pelo Comité da Segurança Aérea. Durante a audição, a CAC disponibilizou informações pormenorizadas sobre os progressos registados em matéria de legislação aeronáutica, infraestruturas, organização da CAC e formação dos inspetores de segurança. A *Air Astana* prestou informações atualizadas ao Comité da Segurança Aérea sobre a sua estrutura empresarial, a composição da frota, os planos de desenvolvimento do mercado a curto prazo e o sistema de gestão da segurança.
- (45) O Comité da Segurança Aérea assinalou que o atual desempenho da *Air Astana* em matéria de segurança não suscita preocupações no respeitante aos tipos de aeronaves que a companhia está autorizada a operar com destino à União. A transportadora aérea está apta a adaptar-se à mudança e dispõe de um sistema que garante a segurança dos voos. No entanto, o Comité da Segurança Aérea indicou que as autoridades da aviação do Cazaquistão continuam a enfrentar importantes desafios na aplicação do sistema de supervisão da segurança do Estado, nomeadamente no respeitante à escassez de inspetores qualificados, e não podem, na fase atual, assegurar uma supervisão contínua na área das operações de voo e da aeronavegabilidade. As autoridades cazaques são fortemente incitadas a prosseguir a reforma do seu setor da aviação e a continuar a garantir o cumprimento das normas de segurança internacionais.
- (46) Em conformidade com os critérios comuns, considera-se, por conseguinte, que o limite ao nível de operações imposto à *Air Astana* em 2009 pode ser suprimido, ao passo que as restantes restrições previstas no anexo B devem manter-se inalteradas. Com base nos critérios comuns, considera-se que todas as outras transportadoras aéreas certificadas no Cazaquistão devem permanecer no anexo A.
- (47) A Comissão e a AESA devem continuar a acompanhar de perto a situação em matéria de segurança das transportadoras aéreas certificadas no Cazaquistão, inclusive a *Air Astana*. As autoridades competentes dos Estados-Membros devem verificar o cumprimento efetivo das normas de segurança pertinentes, atribuindo prioridade nas inspeções a efetuar na plataforma de estacionamento às aeronaves da *Air Astana*, em conformidade com o Regulamento (UE) n.º 965/2012.

Transportadoras aéreas do Líbano

- (48) As consultas das autoridades competentes do Líbano (LCAA) prosseguiram com o objetivo de confirmar que este país está a corrigir as deficiências detetadas pela ICAO durante a ICVM nele realizada entre 5 e 11 de dezembro de 2012. A LCAA criou um plano de medidas corretivas e está a aplicá-las, nomeadamente em relação aos graves problemas de segurança.
- (49) Em novembro de 2013, a Comissão e a AESA receberam um primeiro conjunto de documentação da LCAA que continha a correspondência entre a LCAA e a ICAO relacionada com os graves problemas de segurança em causa, a lista de auditorias e inspeções realizadas em 2013 no contexto dos graves problemas de segurança, o plano de auditoria de supervisão das transportadoras aéreas por parte da LCAA em 2014 e o roteiro da LCAA relacionado com o programa de segurança estatal do Líbano (SSP). A Comissão e a AESA analisaram a documentação recebida e solicitaram informações suplementares à LCAA para poderem examinar melhor a correspondência entre a LCAA e a ICAO sobre os graves problemas de segurança, a capacidade de supervisão da LCAA e outros dados pormenorizados sobre o roteiro da LCAA relacionado com o SSP.
- (50) No respeitante à correspondência entre a LCAA e a ICAO sobre a resolução dos graves problemas de segurança, a Comissão e a AESA indicaram que a ICAO instou a LCAA a tomar medidas imediatas relativamente aos ditos problemas e que a validação pela ICAO do plano de medidas corretivas proposto pela LCAA não estava a processar-se de forma expedita.
- (51) No respeitante à documentação suplementar exigida para avaliar a capacidade de supervisão da LCAA, foi recebida e analisada documentação relativa às transportadoras aéreas *TMA*, *Open Sky*, *Wings of Lebanon*, *Executive Aircraft Services*, *MED Airways*, *Corporate Jet* e *IBEX Air Charter*. As constatações da LCAA sobre estas transportadoras aéreas dizem respeito, essencialmente, a problemas com a documentação e a conservação de registos. Porém, outras áreas técnicas específicas, designadamente a formação dos pilotos, não parecem ter sido cabalmente avaliadas pela LCAA.

- (52) No respeitante ao roteiro da LCAA relacionado com o SSP, a LCAA apresentou, no âmbito do projeto de Célula de Segurança da Aviação Mediterrânica (MASC), um plano de adoção de um roteiro regulamentar nos seis meses subsequentes, que inclui a introdução de um SSP. A Comissão e a AESA comprometeram-se a acompanhar de perto a adoção e a aplicação do roteiro e informarem o Comité da Segurança Aérea em conformidade.
- (53) Foram realizadas outras consultas entre a Comissão, os Estados-Membros, a AESA e a LCAA, inclusive através de uma reunião técnica realizada em Bruxelas, em 27 de fevereiro de 2014, durante a qual a LCAA prestou informações suplementares. A LCAA mostrou melhorias em matéria de supervisão das suas transportadoras aéreas e está a trabalhar, gradualmente, no sentido de uma organização mais independente e sustentável. Foram dados os primeiros passos na aplicação do SSP. A LCAA parece fazer uma boa utilização da assistência técnica que tem vindo a receber da União e dos Estados-Membros e procura os meios necessários para verificar as medidas corretivas adotadas até à data.
- (54) Com base na situação descrita nos considerandos 48 a 53, as consultas das autoridades libanesas devem prosseguir, em conformidade com o artigo 3.º, n.º 2, do Regulamento (CE) n.º 473/2006.
- (55) Considera-se, por conseguinte, que não existem atualmente quaisquer motivos para alterar a lista comunitária das transportadoras aéreas que são objeto de uma proibição de operação na União com a inclusão das transportadoras aéreas do Líbano. Caso eventuais informações de segurança relevantes apontem para riscos de segurança iminentes decorrentes do incumprimento das normas de segurança internacionais, a Comissão ver-se-á obrigada a tomar novas medidas em conformidade com o Regulamento (CE) n.º 2111/2005.

Transportadoras aéreas da Líbia

- (56) Prosseguem as consultas das autoridades competentes da Líbia (LYCAA) com o objetivo de confirmar os progressos realizados por este país no seu esforço de reforma do sistema de segurança da aviação civil e, nomeadamente, garantir a supervisão da segurança de todas as transportadoras aéreas certificadas na Líbia em conformidade com as normas de segurança internacionais.
- (57) No âmbito do programa EUROMED, uma equipa de consultores visitou a Líbia entre 2 e 7 de fevereiro de 2014, com o objetivo de apresentar à Comissão as suas observações sobre a situação factual da LYCAA e das transportadoras aéreas *Afriqiyah Airways* e *Libyan Airlines*. As principais observações foram as seguintes: a LYCAA parece dispor de recursos adequados em termos de pessoal e escritórios, mas os processos de trabalho são ineficientes; a legislação primária e secundária no domínio da segurança da aviação revelou-se muito frágil e não foi adotada regulamentação em matéria de segurança; a gestão da segurança não foi implementada ao nível da autoridade competente; a LYCAA parece depender do apoio de consultores externos para melhorar a sua capacidade de apresentar resultados aceitáveis a curto prazo, sem qualquer prova de sustentabilidade devido aos efeitos limitados no reforço da capacidade; não ficou claro se todas as transportadoras aéreas estavam sujeitas a certificação e supervisão; a *Libyan Airlines* foi objeto de recertificação em dezembro de 2013; e, finalmente, os consultores entenderam que existiam provas de uma gestão adequada da segurança na organização.
- (58) Em 4 de março de 2014, realizou-se uma reunião entre a Comissão, a AESA, os Estados-Membros, um representante da LYCAA e uma equipa da transportadora aérea *Afriqiyah Airways*. Nesta reunião, a *Afriqiyah Airways* demonstrou novos progressos no respeitante às recomendações de segurança resultantes do relatório elaborado após o acidente mortal de 12 de maio de 2010. Foram tomadas diversas iniciativas, mas algumas delas encontram-se ainda numa fase muito precoce. A transportadora aérea explicou que tinha celebrado um contrato com o titular de um COA irlandês, a fim de matricular duas das suas aeronaves Airbus A320 na Irlanda, com base num acordo de locação sem tripulação, e, em seguida, proceder à sua locação com tripulação, parcialmente proveniente da *Afriqiyah Airways*, a qual procuraria obter as validações das licenças adequadas para efetuar operações de voo ao abrigo do direito da União.
- (59) Em 13 de março de 2014, realizou-se uma reunião entre a Comissão, a AESA, os Estados-Membros, os representantes da LYCAA e a *Libyan Airlines*. Nesta reunião, a LYCAA apresentou informações atualizadas sobre as suas capacidades e atividades de supervisão e sobre as medidas relacionadas com a recertificação de transportadoras aéreas. Além disso, apresentou os progressos registados no respeitante à gestão da segurança. Neste contexto, a LYCAA pronunciou-se novamente, no final da reunião, a favor do levantamento das restrições, atendendo a que, na sua opinião, eram atualmente cumpridas todas as condições acordadas. A *Libyan Airlines* não fez nenhuma exposição, mas respondeu a perguntas relacionadas com a gestão da segurança. Na opinião da Comissão, as respostas dadas sugerem que esta área deve continuar a ser desenvolvida.
- (60) Num ofício dirigido à Comissão em 20 de março de 2014, a LYCAA resumiu novamente as medidas tendentes a constituir uma autoridade conforme com as normas de segurança internacionais, bem como as medidas tomadas para permitir o levantamento das restrições que atualmente impõe às transportadoras aéreas líbias com o acordo da Comissão e do Comité da Segurança Aérea.

- (61) No entanto, nesse mesmo ofício de 20 de março de 2014, a LYCAA confirma que não agirá por si só no respeitante às atuais restrições de operação e que qualquer ação será coordenada com o Comité da Segurança Aérea.
- (62) A Comissão e o Comité da Segurança Aérea regozijam-se com os progressos realizados pela LYCAA e declararam que o desenvolvimento futuro deve assentar nas bases estabelecidas pela sua atual direção.
- (63) A Comissão e o Comité da Segurança Aérea indicaram que a LYCAA continua a manter as atuais restrições que impõe, a pedido da Comissão e do Comité da Segurança Aérea, a todas as transportadoras aéreas líbias que efetuam operações de voo na União.
- (64) Considera-se, por conseguinte, que não existem atualmente quaisquer motivos para alterar a lista comunitária das transportadoras aéreas que são objeto de uma proibição de operação na União no respeitante às transportadoras aéreas da Líbia. No entanto, a Comissão e o Comité da Segurança Aérea declararam que, antes de a LYCAA ponderar a possibilidade de autorizar as suas transportadoras a realizar operações de voo para a União, deve demonstrar, a contento da Comissão e do Comité da Segurança Aérea, que o processo de recertificação foi efetivamente concluído e que é efetuada uma supervisão contínua sustentável, em conformidade com as normas da ICAO. A fim de obter tal demonstração, e na condição de se preverem dispositivos de segurança adequados, o Comité da Segurança Aérea solicitou à Comissão que organizasse, no mais breve prazo, uma visita de avaliação no local à Líbia com uma equipa de peritos da AESA e dos Estados-Membros da UE, de preferência antes da próxima reunião do Comité.
- (65) Caso eventuais informações de segurança relevantes apontem para riscos de segurança iminentes decorrentes do incumprimento das normas de segurança internacionais, a Comissão ver-se-á obrigada a tomar novas medidas em conformidade com o Regulamento (CE) n.º 2111/2005.

Transportadoras aéreas de Madagáscar

- (66) A transportadora aérea *Air Madagascar* é objeto de restrições de operação e consta da lista do anexo B em conformidade com o Regulamento (UE) n.º 390/2011 ⁽¹⁾. Desde então, prosseguiram as consultas das autoridades competentes de Madagáscar (ACM) e da *Air Madagascar* com o objetivo de obter informações atualizadas sobre os progressos alcançados na aplicação de medidas corretivas.
- (67) Na sequência dos pedidos reiterados da ACM e da transportadora aérea *Air Madagascar* de reavaliação das restrições de operação impostas pelo Regulamento de Execução (UE) n.º 390/2011, a Comissão, assistida pela AESA e por peritos dos Estados-Membros, realizou uma visita de avaliação da segurança a Madagáscar entre 10 e 13 de fevereiro de 2014. O objetivo da visita era verificar a aplicação satisfatória das medidas tomadas pela ACM e pela *Air Madagascar* para corrigir os problemas de segurança descritos no regulamento supracitado.
- (68) Durante a visita, a ACM não pôde disponibilizar à equipa de avaliação provas da eficácia do plano de medidas corretivas e preventivas elaborado e aplicado para fazer face à ausência de supervisão adequada da segurança das operações da *Air Madagascar*. A equipa observou que, no respeitante ao programa de supervisão das atividades da *Air Madagascar* adotado em 2013, apenas haviam sido efetuadas 60 % das inspeções programada nas áreas combinadas das operações e do licenciamento, e menos de 25 % na área da aeronavegabilidade. A análise das inspeções realizadas pela ACM revelou igualmente que as constatações feitas foram dadas por encerradas com base nos planos de medidas corretivas e não numa verificação das medidas aplicadas.
- (69) A ACM apontou a ausência de recursos qualificados adequados como principal causa da aplicação incorreta de um programa de supervisão apropriado. Este ponto já fora debatido no Comité da Segurança Aérea de novembro de 2012. Conforme descrito no Regulamento (UE) n.º 1146/2012 ⁽²⁾, nessa altura, a ACM informou o Comité da Segurança Aérea de que tinha celebrado um contrato de dois anos para obter assistência técnica externa de apoio às obrigações que lhe incumbem na área da supervisão da segurança. A equipa observou durante a visita que este contrato foi suspenso 6 meses após a sua entrada em vigor.

⁽¹⁾ Regulamento de Execução (UE) n.º 390/2011 da Comissão, de 19 de abril de 2011, 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 104 de 20.4.2011, p. 10)

⁽²⁾ Regulamento (UE) n.º 1146/2012 da Comissão, de 3 de dezembro de 2012, 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 333 de 5.12.2012, p. 7).

- (70) A aplicação do plano de medidas corretivas e preventivas elaborado pela *Air Madagascar* em resposta às restrições de operação impostas pelo Regulamento de Execução (UE) n.º 390/2011 foi avaliada pela equipa por ocasião da sua visita à transportadora aérea. A equipa recebeu provas das melhorias introduzidas pela transportadora aérea a nível dos sistemas de gestão da aeronavegabilidade das aeronaves, da documentação e do controlo da qualidade. A transportadora aérea considerou que os referidos sistemas de gestão constituíam a principal deficiência, conforme revela a análise das causas profundas dos resultados do programa SAFA.
- (71) A avaliação efetuada pela equipa não revelou quaisquer constatações graves nas áreas das operações e do licenciamento, ao passo que na área da aeronavegabilidade foram expressas certas preocupações, o que demonstra que continuavam a ser necessárias melhorias nos processos instituídos pela transportadora aérea. Além disso, o número e a natureza das recomendações que a equipa teve de formular à *Air Madagascar* salientaram a dependência da transportadora aérea em relação aos resultados das atividades de supervisão realizadas por terceiros para a melhoria constante dos seus sistemas de segurança.
- (72) Para dar resposta às constatações feitas durante a visita de avaliação da segurança realizada pela UE, a ACM e a *Air Madagascar* elaboraram dois planos distintos de medidas corretivas e preventivas.
- (73) Na sequência do seu pedido de reavaliação das restrições de operação impostas pelo Regulamento de Execução (UE) n.º 390/2011, a ACM e a *Air Madagascar* foram ouvidas pelo Comité da Segurança Aérea em 26 de março de 2014. Nessa ocasião, a ACM e a *Air Madagascar* prestaram informações pormenorizadas sobre o plano de medidas corretivas elaborado para dar resposta às observações formuladas durante a visita no local. A ACM declarou igualmente que as operações de voo das transportadoras aéreas certificadas em Madagáscar — à exceção da *Air Madagascar* — estão limitadas a voos domésticos. Além disso, a única derrogação a esta regra é o caso dos voos de evacuação médica. A Comissão e o Comité da Segurança Aérea salientaram que a Comissão deveria ser mantida ao corrente de qualquer alteração desta política.
- (74) Embora tenha reconhecido os progressos alcançados pela ACM e pela *Air Madagascar* na aplicação das normas de segurança internacionais, o Comité da Segurança Aérea teve de concluir, com base no relatório da visita de avaliação da segurança realizada pela UE e nas informações prestadas pela ACM e pela *Air Madagascar* durante a audição perante o Comité da Segurança Aérea, que continuavam a ser necessárias novas melhorias, especialmente por parte da ACM no respeitante às suas atividades de supervisão. Por conseguinte, em conformidade com os critérios comuns estabelecidos no anexo do Regulamento (CE) n.º 2111/2005, considera-se que a *Air Madagascar* deve permanecer no anexo B.
- (75) Os Estados-Membros verificarão o cumprimento efetivo das normas de segurança pertinentes, atribuindo prioridade nas inspeções a efetuar na plataforma de estacionamento às aeronaves da transportadora aérea *Air Madagascar*, em conformidade com o Regulamento (UE) n.º 965/2012.

Transportadoras aéreas da República Islâmica da Mauritânia

- (76) Nos termos do Regulamento (UE) n.º 965/2012, os Estados-Membros verificaram o cumprimento efetivo das normas de segurança pertinentes através das inspeções efetuadas na plataforma de estacionamento às aeronaves das transportadoras aéreas licenciadas na Mauritânia. A mais recente análise SAFA levada a cabo pela AESA mostra que foram realizadas onze inspeções a três aeronaves do operador aéreo *Mauritania Airlines International* (MAI). Embora a análise das lacunas detetadas durante estas inspeções SAFA revele uma ligeira melhoria, a AESA recomendou aos Estados participantes que continuassem a focar as inspeções neste operador. As inspeções mais recentes salientam uma tendência irregular, com uma série de constatações, inclusive na categoria 3 (nível de constatação SAFA que pode ter uma influência importante na segurança).
- (77) A Comissão e a AESA tinham solicitado informações suplementares, designadamente relatórios periódicos em matéria de segurança, às autoridades nacionais da Mauritânia (ANAC) e à MAI no respeitante ao acompanhamento das medidas de segurança. A MAI enviou finalmente informações preliminares sobre a aplicação e o funcionamento do seu sistema de gestão da segurança.
- (78) O Comité da Segurança Aérea observou que a ANAC e a MAI devem continuar a melhorar a situação, designadamente no respeitante à transmissão de informações de segurança à Comissão. A Comissão indicou que reiterará à Mauritânia a importância dos compromissos por si assumidos no que se refere ao seu plano de medidas corretivas e a necessidade de efetuar uma análise das causas profundas dos problemas detetados, bem como de transmitir os relatórios periódicos que a ANAC e a MAI são obrigadas a apresentar.
- (79) Em conformidade com os critérios comuns, considera-se, por conseguinte, que não existem atualmente quaisquer motivos para alterar a lista comunitária das transportadoras aéreas que são objeto de uma proibição de operação na União no respeitante às transportadoras aéreas da República Islâmica da Mauritânia. Caso os resultados das futuras inspeções SAFA na plataforma de estacionamento ou quaisquer outras informações de segurança relevantes apontem para uma degradação do grau de cumprimento das normas de segurança, abaixo de um nível aceitável, a Comissão ver-se-á obrigada a ponderar a possibilidade de tomar medidas em conformidade com o Regulamento (CE) n.º 2111/2005.

Transportadoras aéreas de Moçambique

- (80) As autoridades competentes de Moçambique (IACM) prestaram informações sobre a aplicação em curso do plano de medidas corretivas apresentado à ICAO e aprovado por esta. O último relatório intercalar, recebido pela Comissão e pela AESA no decurso de uma teleconferência realizada em 26 de fevereiro de 2014, e acompanhado da apresentação, em 13 de março de 2014, de uma série de documentos de apoio, indica que o IACM continuou a trabalhar na atualização do quadro jurídico, reforçando os requisitos de comunicação obrigatória e voluntária de ocorrências, investigação de acidentes e incidentes, interceção de aeronaves e estabelecimento de um programa de segurança estatal. A separação entre a autoridade reguladora e os prestadores de serviços está em curso, com a transferência de atividades de informação aeronáutica do IACM para o atual prestador de serviços de navegação aérea (ANSP), Aeroportos de Moçambique. Prosseguem o recrutamento e a formação do pessoal, a fim de continuar a reforçar a capacidade de supervisão, essencialmente nas áreas das operações e do licenciamento, da navegação e dos aeródromos, da aeronavegabilidade, da regulamentação e respetiva aplicação, dos acordos de transporte aéreo, da gestão do tráfego aéreo e das comunicações, da navegação e da vigilância. A revalidação das licenças de todo o pessoal dos serviços de tráfego aéreo está em curso e será concluída até junho de 2014. O processo de certificação do aeroporto de Maputo terá início em 2014 e será seguido do de três outros aeroportos afetos ao tráfego internacional. A certificação do ANSP terá início em setembro de 2014 e basear-se-á na atualização dos regulamentos que deverão entrar em vigor no final de março de 2014.
- (81) O IACM continuou a tratar as constatações USOAP pendentes em termos das questões protocolares associadas, tendo a maioria dos regulamentos e procedimentos necessários para apoiar as respostas sido elaborada e descarregada através da ferramenta CMA em linha da ICAO. A validação destas medidas pela ICAO continua pendente.
- (82) O orçamento do IACM para 2014 aumentou quase 20 %, refletindo o apoio político constante e o compromisso de reforçar a sua capacidade e eficácia.
- (83) O operador aéreo *Linhas Aéreas de Moçambique (LAM)* registou um acidente em 29 de novembro de 2013. Um dos Embraer ERJ-190 do operador, que realizava um voo entre Maputo e Luanda, despenhou-se na Namíbia, causando a morte de todas as pessoas a bordo (28 passageiros — incluindo seis nacionais da UE — e seis membros da tripulação). A Comissão de Investigação de Acidentes da Namíbia publicou o relatório preliminar de investigação do acidente em 9 de janeiro de 2014 e as suas conclusões preliminares apontam para um ato intencional do comandante. O relatório final de investigação do acidente é esperado para finais de 2014.
- (84) O IACM informou igualmente que a transportadora aérea LAM continuou a dar seguimento à aplicação das fases avançadas, essencialmente a fase III, do seu sistema de gestão da segurança (SMS). Como primeira reação ao acidente, a LAM reforçou os procedimentos operacionais para garantir a presença, em todas as circunstâncias e fases do voo, de dois membros da tripulação no posto de pilotagem.
- (85) O IACM solicitou à ICAO a realização de uma ICVM, atualmente prevista para o outono de 2014, a fim de validar os progressos registados na aplicação do seu plano de medidas corretivas.
- (86) O IACM informou também que tem prosseguido o processo de recertificação das transportadoras aéreas em conformidade plena com as SARP da ICAO e, até à data, de acordo com a lista disponibilizada pelo IACM, foram recertificadas 13 transportadoras aéreas (*LAM-Linhas Aéreas de Moçambique S.A*, *MEX-Moçambique Expresso SARL*, *ETA-Empresa de Transportes Aéreos Lda*, *CPY-Cropsprayers*, *CFM-Trabalhos e Transportes Aéreos Lda*, *KAY-Kaya Airlines Lda*, *SAM-Solenta Aviation Mozambique SA*, *HCP-Helicópteros Capital Lda*, *SAF-Safari Air Lda*, *CRA-CR Aviation Lda*, *COA-Coastal Aviation*, *TTA-Trabalhos e Transportes Aéreos Lda* e *OHI-Omni Helicópteros International Lda*). Uma vez que o IACM não conseguiu apresentar provas da supervisão da segurança destas 13 transportadoras aéreas de acordo com as normas de segurança internacionais, considera-se, em conformidade com os critérios comuns, que todas elas devem ser incluídas no anexo A.
- (87) Devido a progressos inadequados no respetivo processo de recertificação, o IACM suspendeu os COA de três transportadoras aéreas (*Emílio Air Charter Lda*, *Aero-Serviços SARL* and *Unique Air Charter Lda*) e imobilizou as suas frotas. Uma vez que a suspensão não é definitiva e que o IACM não conseguiu apresentar provas da supervisão da segurança destas três transportadoras aéreas de acordo com as normas de segurança internacionais, considera-se, em conformidade com os critérios comuns, que todas elas devem ser incluídas no anexo A.
- (88) A Comissão e o Comité da Segurança Aérea regozijaram-se com os progressos significativos comunicados pelo IACM na correção das deficiências detetadas pela ICAO e incentivaram-no a prosseguir os seus esforços no sentido da conclusão do seu trabalho de criação de um sistema de aviação plenamente conforme com as normas internacionais. A Comissão e o Comité da Segurança Aérea reconheceram igualmente e congratularam-se com as

melhorias constantes comunicadas pela LAM nos seus esforços continuados para adotar e cumprir as normas de segurança internacionais. Reconhecendo os progressos significativos já alcançados e os novos progressos esperados, considera-se que uma missão de avaliação da segurança da UE poderá vir a ter lugar no quarto trimestre de 2014.

Transportadoras aéreas do Nepal

- (89) Na sequência da adoção do Regulamento de Execução (UE) n.º 1264/2013 da Comissão ⁽¹⁾, todas as transportadoras aéreas certificadas no Nepal foram incluídas no anexo A do Regulamento (CE) n.º 474/2006 da Comissão.
- (90) A Comissão, assistida por peritos da AESA e dos Estados-Membros, efetuou uma visita de avaliação ao Nepal, entre 3 e 8 de fevereiro de 2014, para continuar a avaliar as capacidades da autoridade competente do Nepal (CAAN) e de um certo número de transportadoras aéreas nepalesas, a fim de determinar a possibilidade de levantar a proibição de operação. As avaliações incluíram as transportadoras aéreas *Nepal Airlines Corporation*, *Buddha Air*, *Shree Airlines*, *Tara Air*, *Yeti Airlines* e *Sita Air*.
- (91) A Comissão apresentou o relatório da visita de avaliação ao Comité da Segurança Aérea. As principais conclusões no respeitante à avaliação das transportadoras aéreas mostram que as companhias *Buddha Air*, *Shree Airlines*, *Tara Air* e *Yeti Airlines* foram capazes de demonstrar um bom conhecimento dos problemas de gestão da segurança, apresentando provas que sugeriam o cumprimento da regulamentação de segurança nacional, ao passo que a *Sita Air* foi incapaz de demonstrar a sua capacidade para levar a cabo operações seguras ou a aeronavegabilidade permanente das aeronaves que opera. Além disso, o operador não aplicara integralmente todas as recomendações de segurança resultantes de um acidente mortal ocorrido em 2012, na medida em que não estava a utilizar simuladores em nenhuma parte da sua formação.
- (92) No respeitante à *Nepal Airlines Corporation*, o Comité da Segurança Aérea indicou que, embora o quadro de base para a gestão da segurança existisse, o operador precisava de estabelecer métodos mais eficazes de promoção da segurança, melhorar a informação e a análise e enfrentar o desafio de alcançar objetivos de desempenho em matéria de segurança e quantificar o «nível aceitável de segurança», prometido na sua política de segurança. O Comité da Segurança Aérea mencionou igualmente os ambiciosos planos de expansão da *Nepal Airlines Corporation*, que incluíam o aditamento de três novos tipos de aeronaves à sua frota, no período de um ano, e declarou que tais planos devem ser devidamente geridos, de modo a limitar os riscos para a segurança.
- (93) Além disso, uma aeronave da *Nepal Airlines Corporation* foi alvo de um acidente mortal em 16 de fevereiro de 2014, do qual resultou a morte das 18 pessoas a bordo, incluindo um cidadão da União. A Comissão enviou um ofício à CAAN, em 3 de março de 2014, e solicitou informações sobre o acidente, bem como sobre as medidas tomadas pela CAAN para evitar acidentes semelhantes no futuro. A CAAN respondeu por ofício de 18 de março de 2014, explicando as medidas que adotara. No entanto, a informação não foi considerada adequada, na medida em que não permitiu à Comissão avaliar se as medidas tomadas pela CAAN eram apropriadas face à gravidade do acidente.
- (94) No respeitante à CAAN, a avaliação revelou graves deficiências, nomeadamente nas áreas do licenciamento e da formação do pessoal, da certificação das transportadoras aéreas, bem como da supervisão das operações aéreas.
- (95) Na área do licenciamento e da formação dos pilotos, concluiu-se que as autoridades competentes não respeitavam os requisitos do anexo 1 da ICAO, designadamente no respeitante à aprovação das organizações de formação, aos conhecimentos teóricos, à validação de licenças estrangeiras e aos dispositivos de treino de simulação de voo. Por conseguinte, não era possível garantir que os pilotos estivessem suficientemente qualificados para exercer as suas funções de acordo com as normas da ICAO aplicáveis.
- (96) Devido a estas deficiências, não era possível garantir que as transportadoras aéreas avaliadas e que dependiam da certificação e do licenciamento da CAAN cumpriam as normas da ICAO pertinentes.
- (97) A ICAO realizou uma ICVM, em julho de 2013, em que detetou um grave problema de segurança relacionado com as operações de aeronaves. O plano de medidas corretivas inicialmente apresentado pela CAAN à ICAO para corrigir as deficiências detetadas não foi concluído no prazo previsto e o grave problema de segurança continuou por resolver. A Comissão e o Comité da Segurança Aérea assinalaram igualmente que, de acordo com a ICAO, continuava a registar-se uma ausência significativa de aplicação, que afeta a capacidade do país nos domínios do direito primário em matéria de aviação e da regulamentação da aviação civil, bem como da organização da aviação civil e do licenciamento e da formação do pessoal.

⁽¹⁾ 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).

- (98) A Comissão e o Comité da Segurança Aérea reconheceram que a CAAN realizou alguns progressos, desde a auditoria da ICAO de 2009 e da ICVM de 2013, mediante a introdução de alterações da lei sobre a aviação, bem como da adoção de requisitos, manuais e procedimentos novos e revistos. No entanto, muitas destas alterações revelaram-se incompletas, continuando a não ser aplicadas de uma forma sustentável.
- (99) A Comissão e o Comité da Segurança Aérea reconheceram as dificuldades enfrentadas pela CAAN para realizar progressos sustentáveis e incentivaram à prestação de assistência técnica pela União e pelos Estados-Membros. A Comissão reiterou o seu compromisso de avaliar as possibilidades de ampliar o programa de cooperação técnica já existente entre a CAAN e a AESA.
- (100) Tendo em conta o relatório da visita de avaliação no local realizada pela UE, o grave problema de segurança detetado pela ICAO, que aguarda resolução, e o novo acidente mortal ocorrido desde a última atualização, a Comissão e o Comité da Segurança Aérea concluíram que as autoridades competentes do Nepal não têm capacidade suficiente para aplicar e fazer cumprir as normas de segurança internacionais pertinentes a um nível que permita levantar a proibição de operação imposta a uma ou mais transportadoras aéreas.
- (101) Com base nos critérios comuns, considera-se, por conseguinte, que não existem atualmente quaisquer motivos para alterar a lista comunitária das transportadoras aéreas que são objeto de uma proibição de operação na União no respeitante às transportadoras aéreas do Nepal.

Transportadoras aéreas das Filipinas

- (102) A Comissão convidou os representantes da Autoridade da Aviação Civil das Filipinas (CAAP) e a transportadora aérea *Cebu Pacific Air* para uma reunião técnica que se realizou em 28 de janeiro de 2014, a fim de debater mais pormenorizadamente as medidas de segurança e outros fatores pertinentes relacionados com o acidente ocorrido no aeroporto internacional de Davao, em 2 de junho de 2013, e que consistiu numa saída de pista.
- (103) Participaram nesta reunião a Comissão, os peritos da AESA e dos Estados-Membros, bem como os altos representantes da CAAP e da *Cebu Pacific Air*.
- (104) A CAAP prestou informações pormenorizadas sobre a supervisão regulamentar da *Cebu Pacific Air*, incluindo sobre o ofício enviado em 20 de junho de 2013 pelo seu conselho de supervisão e regulamentação ao diretor executivo da *Cebu Pacific Air* com indicação das medidas corretivas adotadas pela CAAP na sequência do acidente. As medidas previam que os diretores e os gestores responsáveis da *Cebu Pacific Air* efetuassem uma reavaliação com ênfase na exploração, no sistema de gestão da segurança e na cultura empresarial. A CAAP informou igualmente que tencionava proceder a uma amostragem aleatória, em simulador de voo, das capacidades da tripulação de voo em situações excecionais. Do ponto de vista organizativo, a transportadora aérea foi incitada a adaptar de 30 para 45 minutos a sua política em matéria de rotação de aeronaves.
- (105) Em 4 de outubro de 2013, a *Cebu Pacific Air* respondeu ao ofício de 20 de junho de 2013, disponibilizando um resumo das medidas já adotadas. Tais medidas incluíam uma revisão da estrutura organizativa da transportadora, uma formação sobre o SMS para todo o pessoal, a criação de grupos de ação de segurança (SAG) em todos os serviços para a gestão das operações e a realização de avaliações aleatórias em simulador no centro de formação da transportadora aérea entre 3 e 19 de julho de 2013. A transportadora disponibilizou dados específicos sobre as alterações da formação, inclusive do programa de formação em voo de linha orientado (LOFT), bem como sobre a circunstância de as tripulações deverem seguir uma formação melhorada em simulador, alternando entre LOFT e verificações de proficiência. Deu igualmente resposta à recomendação organizativa respeitante ao tempo de rotação das aeronaves, declarando que este seria alterado para 45 minutos no horário de inverno de 2013.
- (106) Além disso, a CAAP enviou um ofício a todas as transportadoras aéreas das Filipinas, em 2 de agosto de 2013, sobre a investigação de segurança que estava a ser efetuada a aeronaves Airbus 319/320, invocando a necessidade de medidas proativas, incluindo informações pormenorizadas sobre a formação em aproximação de não precisão e em modo de volta de pista que as transportadoras aéreas devem completar. A *Cebu Pacific Air* respondeu em 4 de outubro de 2013, indicando as alterações que havia introduzido neste capítulo.
- (107) Acresce que o serviço do conselho de investigação sobre acidentes de aeronaves (AAIIB) das Filipinas incentivou à realização de uma investigação sobre o acidente da *Cebu Pacific Air* ocorrido em Davao, em 2 de junho de 2013, e que consistiu numa saída de pista. Em 13 de dezembro de 2013, o responsável pela investigação informou o diretor da segurança da *Cebu Pacific Air* que a investigação estava em curso, aditando simultaneamente partes dos dados do projeto de relatório final (DFR), bem como informações pormenorizadas sobre as conclusões e recomendações formuladas à CAAP e à *Cebu Pacific Air*.

- (108) A CAAP implementou um programa de vigilância reforçada da *Cebu Pacific Air*. O programa de inspeção anual mínima obrigatória (MRAI) tinha aumentado o número de inspeções de supervisão programadas para 2013 de 34 para um total de 62.
- (109) No respeitante ao acidente ocorrido em 2 de junho de 2013, a *Cebu Pacific Air* disponibilizou um resumo das medidas adotadas. Tais medidas incluíam respostas à CAAP no decurso da sua investigação e informações pormenorizadas sobre o controlo e a supervisão das operações. As medidas suplementares citadas incluíam dados pormenorizados sobre a análise de elementos de voo (FDA) e sobre o programa da transportadora destinado a reduzir as saídas de pista. O programa foi dividido em medidas imediatas, a médio e a longo prazo e um dos seus componentes principais são os dados pormenorizados sobre um programa de apoio da Airbus. No respeitante a este programa de apoio, realizou-se uma visita operacional alargada, que incluiu uma FDA, bem como observações sobre o voo e o simulador de voo.
- (110) A *Cebu Pacific Air* e a CAAP prestaram igualmente informações pormenorizadas sobre um programa em curso de atualização da abordagem de navegação de área (RNAV), bem como sobre as alterações de infraestrutura e técnicas já introduzidas. Considerou-se que o plano de médio prazo se destina a substituir, em grande parte, as atuais ajudas terrestres à aproximação de não precisão, como componente do pacote global de medidas de atenuação.
- (111) A CAAP comunicou ainda pormenores sobre a entrada em serviço na *Cebu Pacific Air* do Airbus A330, indicando que, em consequência da variação associada do COA, a transportadora aérea fora obrigada a efetuar 100 horas de provas em rotas na Ásia, a título de transporte aéreo não comercial, antes de ser autorizada a realizar operações comerciais. A *Cebu Pacific Air* não recebeu uma aprovação ETOPS (operações de aviões bimotores em operação prolongada) da CAAP, na pendência de uma avaliação ulterior e da aquisição de experiência operacional.
- (112) Na reunião técnica de 28 de janeiro de 2014, em resposta a um interrogatório exaustivo, foram prestadas informações sobre o historial de incidentes recentes que envolveram especificamente a *Cebu Pacific Air*. Dois dos incidentes evocados incluíam uma saída de pista de uma aeronave ATR em Davao, em 2 de junho de 2013, e de uma aeronave Airbus 319 em Manila, em 13 de junho de 2013. Em ambos os casos, a aeronave regressou à pista após o desvio. Na sua exposição, a CAAP disponibilizou também um resumo dos acidentes e incidentes ocorridos com transportadoras aéreas certificadas nas Filipinas no período de 2010-2013.
- (113) A *Cebu Pacific Air* prestou igualmente informações pormenorizadas sobre a sua frota atual, bem como sobre os planos de expansão da frota e das rotas.
- (114) No decurso da reunião de 28 de janeiro de 2014, a CAAP e a *Cebu Pacific Air* disponibilizaram também informações atualizadas sobre as suas respostas às observações formuladas durante a visita de verificação no local realizada pela União, que teve lugar entre 3 e 7 de junho de 2013.
- (115) Em 26 de março de 2014, a CAAP e a *Cebu Pacific Air* foram ouvidas pelo Comité da Segurança Aérea. A CAAP prestou informações pormenorizadas sobre a formação de sensibilização para a supervisão do sistema de gestão da segurança (SMS) ministrada aos seus inspetores. Além disso, a CAAP informou o Comité da aquisição mediante contratação pública de tecnologias da informação (TI) para os seus sistemas de supervisão e vigilância. A CAAP apresentou uma panorâmica da situação do programa de segurança estatal (SSP) das Filipinas. No respeitante à sua supervisão da *Cebu Pacific Air*, na sequência da reunião técnica de 28 de janeiro de 2014, a CAAP salientou a existência de um programa de vigilância reforçada.
- (116) Na sua audição de 26 de março de 2014 perante o Comité de Segurança Aérea, a *Cebu Pacific Air* prestou informações pormenorizadas sobre a sua atual estrutura organizativa e comunicou que, a partir de janeiro de 2014, operaria 50 aeronaves, incluindo 3 Airbus A330. A transportadora aérea apresentou um extrato do seu registo de identificação de perigos e de riscos, incluindo pormenores sobre as medidas de atenuação adotadas, bem como os seus objetivos e metas de segurança para 2014. A *Cebu Pacific Air* informou o Comité da Segurança Aérea que a taxa de recuperação da sua FDA era de 94 %. A transportadora apresentou uma panorâmica do respetivo sistema de avaliação e gestão da segurança, bem como uma análise pormenorizada sobre os seus dados relativos à aproximação em modo de volta de pista e não estabilizada. Prestou igualmente informações exaustivas sobre a cultura de comunicação existente na *Cebu Pacific Air*, incluindo um sistema de comunicação confidencial. Além disso, a *Cebu Pacific Air* disponibilizou pormenores sobre o seu atual programa de gestão de recursos de pessoal de voo (CRM). A *Cebu Pacific Air* prestou informações pormenorizadas ao Comité da Segurança Aérea sobre os requisitos relativos ao nível de experiência do piloto-comandante da sua frota de Airbus de longo e pequeno curso.
- (117) O Comité da Segurança Aérea assinalou que a *Philippine Airlines* tinha retomado os seus voos para a União em 4 de novembro de 2013, na sequência da sua retirada, em julho de 2013, do anexo A do Regulamento (CE) n.º 474/2006 da Comissão. Desde que a transportadora retomou os voos para a União, os relatórios das inspeções efetuadas na plataforma de estacionamento para avaliação da segurança de aeronaves estrangeiras (SAFA) não indicam tendências adversas que possam suscitar preocupação.

- (118) Tendo em conta as provas disponibilizadas no respeitante à supervisão da *Cebu Pacific Air* pela CAAP e a capacidade da *Cebu Pacific Air* para dar cumprimento à regulamentação pertinente em matéria de segurança da aviação, bem como as declarações da autoridade e da transportadora aérea na audição perante o Comité da Segurança Aérea, considerou-se, em conformidade com os critérios comuns, que a *Cebu Pacific Air* devia deixar de ser abrangida pela proibição de operação imposta a todas as transportadoras aéreas matriculadas nas Filipinas e ser retirada do anexo A do Regulamento (CE) n.º 474/2006 da Comissão.
- (119) Os Estados-Membros acordaram em verificar o cumprimento efetivo das normas de segurança pertinentes pelas transportadoras *Philippine Airlines* e *Cebu Pacific Air*, atribuindo-lhes prioridade nas inspeções a efetuar na plataforma de estacionamento em conformidade com o Regulamento (UE) n.º 965/2012. Caso os resultados de tais verificações, ou quaisquer outras informações de segurança relevantes, apontem para o incumprimento das normas de segurança internacionais, a Comissão ver-se-á obrigada a tomar medidas em conformidade com o Regulamento (CE) n.º 2111/2005.

Transportadoras aéreas da Federação da Rússia

- (120) A Comissão, a AESA e os Estados-Membros continuaram a acompanhar de perto o desempenho em matéria de segurança das transportadoras aéreas certificadas na Federação da Rússia e que operam com destino à União, nomeadamente através da atribuição de prioridade nas inspeções a efetuar na plataforma de estacionamento às transportadoras aéreas russas, em conformidade com o Regulamento (UE) n.º 965/2012.
- (121) A fim de confirmar que as constatações resultantes das inspeções SAFA estão a ser tratadas de forma adequada, a Comissão, assistida pela AESA e pelos Estados-Membros, realizou uma reunião, em 10 de março de 2014, com a Agência Federal Russa do Transporte Aéreo (FATA). Os representantes da transportadora aérea *Kogalymavia* foram igualmente convidados a participar na reunião, a fim de indicar as medidas corretivas que esta transportadora se comprometera a adotar, desde as anteriores consultas de novembro de 2013, para melhorar a segurança de voo.
- (122) Durante a reunião, a FATA salientou que os últimos resultados das inspeções SAFA efetuadas na plataforma de estacionamento a transportadoras aéreas russas que operam com destino à União não suscitaram qualquer motivo de preocupação, mas indicou que, em casos de constatação de deficiências graves ou repetidas, interveio com inspeções não programadas e acompanhou de perto a sua resolução. A FATA informou ainda que, na sequência de uma auditoria global do serviço regional da Tatarstan e de todas as transportadoras sob a vigilância deste serviço, os certificados de operador aéreo da *Tulpar Airlines* e da *Tatarstan Airlines* tinham sido revogados, devido a graves deficiências na sua gestão da segurança. No respeitante à *Kogalymavia*, a FATA indicou que a transportadora aérea tinha sido submetida a diversas inspeções não programadas nos últimos quatro meses, devido ao elevado rácio de deficiências detetadas nas inspeções SAFA efetuadas em 2013. Segundo a FATA, até à data, a transportadora aérea deu por encerradas todas as contatações anteriormente feitas e está apta a operar voos domésticos e internacionais, nas condições do respetivo COA.
- (123) Durante a reunião, a *Kogalymavia* fez uma exposição sobre as medidas corretivas em curso. A transportadora aérea informou que o seu desempenho SAFA melhorou, já que o seu rácio baixou para 3,49, e que introduziu importantes alterações estruturais e técnicas, designadamente o lançamento de um grande plano de renovação do interior das cabinas, a subcontratação de todas as atividades de organização da gestão da aeronavegabilidade permanente a uma organização aprovada pela AESA, a reorganização da sua cadeia de abastecimento de peças sobresselentes, a criação de um centro de controlo da manutenção (MCC), a substituição da maioria do pessoal do serviço de manutenção e a designação de um novo engenheiro-chefe com experiência adequada.
- (124) Com base nas informações recebidas no decurso destas consultas, concluiu-se que não era necessária uma audição perante o Comité da Segurança Aérea das autoridades da aviação russas ou das transportadoras aéreas certificadas na Federação da Rússia. A FATA foi instada a submeter diversas transportadoras aéreas com um elevado rácio SAFA a um acompanhamento reforçado e a informar a Comissão em conformidade. No respeitante à *Kogalymavia*, a Comissão indicou que, não obstante as melhorias observadas, a sustentabilidade das medidas tomadas pelo operador e a eficiência da sua gestão da segurança careciam ainda de validação.
- (125) Consequentemente, em conformidade com os critérios comuns, considerou-se que não existem atualmente quaisquer motivos para alterar a lista comunitária das transportadoras aéreas que são objeto de uma proibição de operação na União com a inclusão das transportadoras aéreas da Federação da Rússia. No entanto, caso eventuais informações de segurança relevantes apontem para riscos de segurança iminentes decorrentes do incumprimento das normas de segurança internacionais, a Comissão ver-se-á obrigada a tomar medidas em conformidade com o Regulamento (CE) n.º 2111/2005.

- (126) O desempenho em matéria de segurança das transportadoras aéreas certificadas na Federação da Rússia que operam com destino à União deve continuar a ser sujeito a um acompanhamento rigoroso. Caso os resultados das inspeções na plataforma de estacionamento ou quaisquer outras informações de segurança relevantes apontem para o incumprimento das normas de segurança internacionais, a Comissão ver-se-á obrigada a tomar medidas em conformidade com o Regulamento (CE) n.º 2111/2005.

Transportadoras aéreas do Sudão

- (127) A Comissão informou o Comité da Segurança Aérea da sua participação no evento organizado em Cartum, em 5 e 6 de dezembro de 2013, pela Autoridade da Aviação Civil do Sudão (SCAA). Tal participação permitiu à Comissão constatar que a SCAA fora reestruturada e dispõe de apoio político para continuar a investir na segurança. Este apoio foi publicamente declarado, perante a comunidade da aviação local e os representantes da ICAO, pelo ministro sudanês responsável pela aviação civil.
- (128) As autoridades sudanesas realizaram progressos evidentes no sentido de se tornarem credíveis, nomeadamente graças a um orçamento reforçado que permitiu à SCAA contratar pessoal especializado e proporcionar formação adequada ao seu pessoal.
- (129) Estas melhorias devem enraizar-se nas transportadoras aéreas titulares de COA sudaneses. Duas delas — *Sudan Airways* e *Nova Airways* — atualizaram as suas normas e submeteram os seus procedimentos a auditoria.
- (130) A Comissão e o Comité da Segurança Aérea congratularam-se com os esforços em curso. Poderá prever-se a realização de uma missão de verificação no local por parte da União, quando a SCAA considerar que as suas transportadoras aéreas desenvolveram procedimentos sólidos em conformidade com as normas internacionais.
- (131) Considera-se, por conseguinte, que não existem atualmente quaisquer motivos para alterar a lista comunitária das transportadoras aéreas que são objeto de uma proibição de operação na União no respeitante às transportadoras aéreas do Sudão.

Transportadoras aéreas do Reino da Suazilândia

- (132) Na sequência da auditoria USOAP de 2007, as autoridades da aviação civil da Suazilândia (SWACAA) solicitaram à ICAO um novo código de país e suprimiram todas as anteriores matrículas do seu registo. A SWACAA revogou igualmente todos os COA anteriormente emitidos, pelo que não existem atualmente COA válidos no país.
- (133) Desde que o novo diretor-geral entrou em funções em dezembro de 2009, a SWACAA demonstrou um compromisso claro de tratar as constatações da auditoria USOAP da ICAO de 2007. A SWACAA obteve um novo código de país ICAO (3DC) para a matrícula de aeronaves.
- (134) Foi iniciada uma vasta reforma de toda a função de supervisão, tendo já sido alcançados progressos significativos, com a reformulação já concluída do quadro jurídico, a separação em curso entre a autoridade reguladora e o prestador de serviços aeroportuários e a assinatura e entrada em vigor de diversas parcerias com os países vizinhos.
- (135) Em 21 de janeiro de 2014, a Comissão convidou a SWACAA para uma reunião de consulta técnica em Bruxelas, a realizar em 27 de janeiro de 2014. Embora tenha inicialmente aceite o convite, a SWACAA recusou-o posteriormente, solicitando mais tempo para consolidar melhor a sua preparação.
- (136) A AESA efetuou uma missão de assistência técnica entre 10 e 14 de março de 2014. A missão incidiu na prestação de assistência à SWACAA, apoiando o seu esforço em curso de reforço da capacidade e formulando orientações suplementares sobre a melhor forma de abordar as constatações pendentes resultantes da auditoria USOAP da ICAO. Embora não sendo uma auditoria, a missão de assistência técnica da AESA identificou um número significativo de melhorias importantes.
- (137) Em 26 de março de 2014, a SWACAA compareceu perante o Comité da Segurança Aérea. Esclareceu que participa atualmente na aplicação do plano de medidas corretivas revisto, acordado com a ICAO em maio de 2013. No âmbito deste plano, e graças a um forte apoio e compromisso políticos, bem como ao reforço do financiamento, foi envidado um grande esforço no sentido do recrutamento e da formação de pessoal adequado. A SWACAA beneficiou igualmente do apoio de um projeto do serviço de cooperação técnica (TCB) da ICAO destinado a proporcionar formação, apoio jurídico e organizativo e um reforço da capacidade da função de

supervisão. Os peritos da ICAO que colaboram neste projeto estimam atualmente a ausência de aplicação efetiva (LEI) em 40 %, tendo por objetivo atingir 35 % no final do projeto (fim de junho de 2014). Num esforço adicional tendente a assegurar a sustentabilidade para além do termo do projeto, a Suazilândia acolherá, a partir de julho de 2014, a Organização da Segurança da Aviação (SASO) da Comunidade de Desenvolvimento da África Austral (SADC). Os peritos indicaram igualmente que a SWACAA não reconhece como sujeitas à sua supervisão as aeronaves matriculadas com o antigo código de país ICAO (3D).

- (138) A SWACAA abordou e respondeu à maioria das questões protocolares (PQ) pendentes e disponibilizou comprovativos através da ferramenta CMA em linha da ICAO. Continua pendente a validação destas medidas pela ICAO e, consequentemente, o desempenho oficial continua a ser o mesmo que em 2007, não obstante as melhorias significativas introduzidas desde então.
- (139) A SWACAA solicitou uma ICVM para novembro de 2014, a fim de dispor de uma validação pela ICAO das inúmeras medidas corretivas já aplicadas.
- (140) A Comissão e o Comité da Segurança Aérea congratularam-se com o compromisso da SWACAA de aplicar o plano de medidas corretivas revisto e com as importantes metas já alcançadas e incentivaram a SWACAA no seu esforço de criação de um sistema de aviação plenamente conforme com as normas da ICAO.
- (141) Atendendo ao reforço significativo da função de supervisão já alcançado, em combinação com a inexistência de COA e a evolução lenta da procura de novos COA, considera-se, em conformidade com os critérios comuns, que o Reino da Suazilândia deve ser retirado da lista comunitária das transportadoras aéreas que são objeto de uma proibição de operação na União.
- (142) A Comissão e o Comité da Segurança Aérea continuarão a acompanhar de perto a capacidade da SWACAA para exercer plenamente as suas responsabilidades de supervisão. A Comissão e o Comité da Segurança Aérea solicitam à SWACAA que comunique à Comissão cada nova emissão ou alteração de COA. Caso eventuais informações de segurança relevantes apontem para riscos de segurança iminentes decorrentes do incumprimento das normas de segurança internacionais, a Comissão ver-se-á obrigada a tomar medidas em conformidade com o Regulamento (CE) n.º 2111/2005.

Transportadoras aéreas do Iémen

- (143) O relatório oficial sobre a investigação do acidente da transportadora aérea *Yemen Airways (Yemenia)* ocorrido em Moroni, nas ilhas Comores, em 29 de junho de 2009, foi publicado em 25 de junho de 2013. O relatório continha três recomendações principais: em primeiro lugar, as autoridades comorianas devem introduzir medidas de emergência permanentes, adaptadas à busca e subsequente salvamento, em caso de acidente com aeronaves no mar, nas imediações dos seus aeródromos; em segundo lugar, as autoridades iemenitas devem assegurar que todas as tripulações que operam voos com destino a Moroni dispõem de formação adequada para executar manobras à vista impostas (MVI); e, em terceiro lugar, as autoridades iemenitas devem analisar a questão da formação dos pilotos da *Yemenia*, especialmente no respeitante à sua capacidade de reação em caso de emergência.
- (144) Em 7 de novembro de 2013, a Autoridade da Aviação Civil e da Meteorologia do Iémen (CAMA) enviou um ofício à Comissão, que incluía algumas informações pormenorizadas sobre as medidas de segurança adotadas em relação ao acidente. O Comité da Segurança Aérea foi informado sobre estas medidas e sobre os progressos associados na sua reunião de novembro de 2013.
- (145) A Comissão organizou uma reunião técnica, que teve lugar em Bruxelas, em 9 de janeiro de 2014. Participaram nesta reunião a Comissão, os peritos da AESA e dos Estados-Membros, bem como os representantes da CAMA e da *Yemenia*.
- (146) Em 17 de dezembro de 2013, antes da reunião técnica, a Comissão enviou à CAMA perguntas específicas relacionadas não só com o relatório do acidente mas também com as responsabilidades mais amplas da CAMA no respeitante à supervisão da segurança das transportadoras aéreas certificadas no Iémen. A Comissão enviou igualmente à CAMA um conjunto específico de perguntas que deviam ser transmitidas à *Yemenia*. Ambos os conjuntos de perguntas foram concebidos para assistir a Comissão na avaliação da qualidade das respostas da CAMA e da *Yemenia* às recomendações contidas no relatório do acidente.
- (147) Em resposta às recomendações específicas formuladas às autoridades iemenitas, a CAMA explicou que as suas medidas compreendiam a intensificação da supervisão da segurança da *Yemenia*, incluindo um aumento das inspeções da cabina e da cabina de pilotagem, e que tinha imposto à *Yemenia* a realização de controlos das qualificações em matéria de rotas e de aeroportos das tripulações que operam para aeroportos da categoria C. Entre as restantes medidas adotadas, contam-se as instruções dadas pela CAMA à *Yemenia* no sentido de esta efetuar formações em «recuperação de perdas e perdas de controlo» com mais frequência.

- (148) Em resposta às recomendações específicas formuladas à *Yemenia*, a transportadora aérea explicou que introduzira alterações no respeitante à gestão e ao titular do certificado de operador aéreo e procedera a uma análise e às alterações correspondentes a nível da política e dos procedimentos. Foram igualmente citadas melhorias nas auditorias, na formação e na implementação. Além disso, a *Yemenia* voltou a salientar a formação em procedimentos de emergência que recebe a sua tripulação durante a formação periódica em simulador, ministrada em conformidade com o programa de formação da Airbus.
- (149) O Comité da Segurança Aérea recebeu outras informações pormenorizadas sobre os debates técnicos que tiveram lugar numa fase ulterior da reunião e um resumo da documentação apresentada pela CAMA e pela *Yemenia*.
- (150) Em conformidade com os critérios comuns, considera-se que não existem atualmente quaisquer motivos para alterar a lista comunitária das transportadoras aéreas que são objeto de uma proibição de operação na União com a inclusão das transportadoras aéreas do Iémen. No entanto, o desempenho em matéria de segurança de todas as transportadoras aéreas certificadas no Iémen, incluindo a *Yemenia*, continuará a ser acompanhado de perto. Caso existam indícios de incumprimento das normas de segurança internacionais, a Comissão ver-se-á obrigada a tomar medidas em conformidade com o Regulamento (CE) n.º 2111/2005.
- (151) Os Estados-Membros continuarão a verificar o cumprimento efetivo das normas de segurança pertinentes pelas transportadoras aéreas certificadas no Iémen através da atribuição de prioridade nas inspeções a efetuar na plataforma de estacionamento, em conformidade com o Regulamento (UE) n.º 965/2012.

Transportadoras aéreas da Zâmbia

- (152) A Comissão informou o Comité da Segurança Aérea sobre a correspondência recente recebida das autoridades zambianas, incluindo um ofício de 10 de dezembro de 2013 do Ministério dos Transportes. O ofício acusava receção de correspondência anterior da Comissão, de 1 de outubro de 2013, que formulava orientações sobre as áreas que devem merecer a atenção das autoridades para se obterem mais progressos e melhorias.
- (153) O ofício de 10 de dezembro de 2013 das autoridades zambianas continha a informação de que fora designado um conselho de administração para a sua autoridade da aviação civil e que tencionavam recrutar um diretor-geral da aviação civil até 31 de janeiro de 2014.
- (154) A Comissão respondeu em 21 de janeiro de 2014, confirmando que desejava manter uma relação construtiva com as autoridades zambianas. Na sua resposta, a Comissão sugeriu igualmente que, quando fosse designado o novo diretor-geral da aviação civil, deveria ser organizada uma reunião técnica, a fim de obter informações sobre os progressos alcançados e permitir manter o Comité da Segurança Aérea plenamente ao corrente da situação.
- (155) A Comissão e o Comité da Segurança Aérea assinalaram os progressos constantes realizados pelo serviço da aviação civil da Zâmbia e incentivaram as autoridades zambianas a prosseguir, tendo em vista o reexame das atuais restrições no momento oportuno e após a verificação necessária.
- (156) Em conformidade com os critérios comuns, considera-se, por conseguinte, que não existem atualmente quaisquer motivos para alterar a lista comunitária das transportadoras aéreas que são objeto de uma proibição de operação na União no respeitante às transportadoras aéreas da Zâmbia.
- (157) O artigo 8.º, n.º 2, do Regulamento (CE) n.º 2111/2005, reconhece a necessidade de as decisões serem tomadas com celeridade e, se for caso disso, com urgência, dadas as implicações para a segurança. Para proteger as informações sensíveis e minimizar os impactos comerciais, é essencial, por conseguinte, que as decisões tomadas no contexto da atualização da lista das transportadoras aéreas objeto de uma proibição de operação ou de restrições na União sejam publicadas e entrem em vigor imediatamente após a sua adoção.
- (158) O Regulamento (CE) n.º 474/2006 deve, por conseguinte, ser alterado em conformidade.
- (159) As medidas previstas no presente regulamento estão em conformidade com o parecer do Comité da Segurança Aérea,

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 que figura no anexo A do presente regulamento;
- 2) O anexo B é substituído pelo texto que figura no anexo B do presente regulamento.

Artigo 2.º

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

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

Feito em Bruxelas, em 10 de abril de 2014.

Pela Comissão
Em nome do Presidente,
Joaquín ALMUNIA
Vice-Presidente

ANEXO A

LISTA DAS TRANSPORTADORAS AÉREAS CUJAS OPERAÇÕES SÃO OBJETO DE UMA PROIBIÇÃO NA UE, COM EXCEÇÕES ⁽¹⁾

Nome da entidade jurídica da transportadora aérea, conforme consta do seu COA (e sua designação comercial, caso seja diferente)	Número do certificado de operador aéreo (COA) ou número da licença de exploração	Número ICAO que designa a companhia aérea	Estado do operador
BLUE WING AIRLINES	SRBWA-01/2002	BWI	Suriname
MERIDIAN AIRWAYS LTD	AOC 023	MAG	República do Gana
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
PAMIR AIRLINES	Desconhecido	PIR	República Islâmica do Afeganistão
SAFI AIRWAYS	AOC 181	SFW	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 de 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 seu COA (e sua designação comercial, caso seja diferente)	Número do certificado de operador aéreo (COA) ou número da licença de exploração	Número ICAO que designa a companhia aérea	Estado do operador
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 do Benim responsáveis pela supervisão regulamentar, incluindo:			República do Benim
AERO BENIN	PEA N.º 014/ /MDCTTTATP-PR/ /ANAC/DEA/SCS	AEB	República do Benim
AFRICA AIRWAYS	Desconhecido	AFF	República do Benim
ALAFIA JET	PEA N.º 014/ANAC/ /MDCTTTATP-PR/DEA/ /SCS	Desconhecido	República do Benim
BENIN GOLF AIR	PEA N.º 012/MDCTTP- -PR/ANAC/DEA/SCS	BGL	República do Benim
BENIN LITTORAL AIRWAYS	PEA N.º 013/ /MDCTTTATP-PR/ /ANAC/DEA/SCS	LTL	República do Benim
COTAIR	PEA N.º 015/ /MDCTTTATP-PR/ /ANAC/DEA/SCS	COB	República do Benim
ROYAL AIR	PEA N.º 11/ANAC/ /MDCTTP-PR/DEA/SCS	BNR	República do Benim
TRANS AIR BENIN	PEA N.º 016/ /MDCTTTATP-PR/ /ANAC/DEA/SCS	TNB	República do Benim
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

Nome da entidade jurídica da transportadora aérea, conforme consta do seu COA (e sua designação comercial, caso seja diferente)	Número do certificado de operador aéreo (COA) ou número da licença de exploração	Número ICAO que designa a companhia aérea	Estado do operador
Todas as transportadoras aéreas certificadas pelas autoridades da República Democrática do Congo (RDC) responsáveis pela supervisão regulamentar, incluindo:			República Democrática do Congo (RDC)
AFRICAN AIR SERVICE COMMUTER	104/CAB/MIN/TVC/ /2012	Desconhecido	República Democrática do Congo (RDC)
AIR BARAKA	409/CAB/MIN/TVC/ /002/2011	Desconhecido	República Democrática do Congo (RDC)
AIR CASTILLA	409/CAB/MIN/TVC/ /007/2010	Desconhecido	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 MALEBO	409/CAB/MIN/TVC/ /0122/2012	Desconhecido	República Democrática do Congo (RDC)
AIR TROPIQUES	409/CAB/MIN/TVC/ /00625/2011	Desconhecido	República Democrática do Congo (RDC)
ARMI GLOBAL BUSINESS AIRWAYS	409/CAB/MIN/TVC/ /029/2012	Desconhecido	República Democrática do Congo (RDC)
BIEGA AIRWAYS	409/CAB/MIN/TVC/ /051/2012	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)
BUSINESS AVIATION	409/CAB/MIN/TVC/ /048/09	ABB	República Democrática do Congo (RDC)
BUSY BEE CONGO	409/CAB/MIN/TVC/ /0064/2010	Desconhecido	República Democrática do Congo (RDC)
CETRACA	105/CAB/MIN/TVC/ /2012	CER	República Democrática do Congo (RDC)
CHC STELLAVIA	409/CAB/MIN/TVC/ /0078/2011	Desconhecido	República Democrática do Congo (RDC)
COMPAGNIE AFRICAINE D'AVIATION (CAA)	409/CAB/MIN/TVC/ /0050/2012	Desconhecido	República Democrática do Congo (RDC)
CONGO EXPRESS AIRLINES	409/CAB/MIN/TVC/ /059/2012	CXR	República Democrática do Congo (RDC)
DOREN AIR CONGO	102/CAB/MIN/TVC/ /2012	Desconhecido	República Democrática do Congo (RDC)

Nome da entidade jurídica da transportadora aérea, conforme consta do seu COA (e sua designação comercial, caso seja diferente)	Número do certificado de operador aéreo (COA) ou número da licença de exploração	Número ICAO que designa a companhia aérea	Estado do operador
EAGLES SERVICES	409/CAB/MIN/TVC/ /0196/2011	Desconhecido	República Democrática do Congo (RDC)
EPHRATA AIRLINES	409/CAB/MIN/TVC/ /040/2011	Desconhecido	República Democrática do Congo (RDC)
FILAIR	409/CAB/MIN/TVC/ /037/2008	Desconhecido	República Democrática do Congo (RDC)
FLY CONGO	409/CAB/MIN/TVC/ /0126/2012	Desconhecido	República Democrática do Congo (RDC)
GALAXY KAVATSI	409/CAB/MIN/TVC/ /0027/2008	Desconhecido	República Democrática do Congo (RDC)
GILEMBE AIR SOUTENANCE (GISAIR)	409/CAB/MIN/TVC/ /0082/2010	Desconhecido	República Democrática do Congo (RDC)
GOMA EXPRESS	409/CAB/MIN/TVC/ /0051/2011	Desconhecido	República Democrática do Congo (RDC)
GOMAIR	409/CAB/MIN/TVC/ /011/2010	Desconhecido	República Democrática do Congo (RDC)
GTRA	409/CAB/MIN/TVC/ /0060/2011	Desconhecido	República Democrática do Congo (RDC)
INTERNATIONAL TRANS AIR BUSINESS (ITAB)	409/CAB/MIN/TVC/ /0065/2010	Desconhecido	República Democrática do Congo (RDC)
JET CONGO AIRLINES	409/CAB/MIN/TVC/ /0011/2012	Desconhecido	República Democrática do Congo (RDC)
KATANGA EXPRESS	409/CAB/MIN/TVC/ /0083/2010	Desconhecido	República Democrática do Congo (RDC)
KATANGA WINGS	409/CAB/MIN/TVC/ /0092/2011	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)
LIGNES AÉRIENNES CONGO-LAISES (LAC)	Assinatura ministerial (despacho n.º 78/205)	LCG	República Democrática do Congo (RDC)
MANGO AIRLINES	409/CAB/MIN/TVC/ /009/2011	Desconhecido	República Democrática do Congo (RDC)
MAVIVI AIR TRADE	409/CAB/MIN/TVC/00/ /2011	Desconhecido	República Democrática do Congo (RDC)
OKAPI AIRLINES	409/CAB/MIN/TVC/ /086/2011	OKP	República Democrática do Congo (RDC)
PATRON AIRWAYS	409/CAB/MIN/TVC/ /0066/2011	Desconhecido	República Democrática do Congo (RDC)

Nome da entidade jurídica da transportadora aérea, conforme consta do seu COA (e sua designação comercial, caso seja diferente)	Número do certificado de operador aéreo (COA) ou número da licença de exploração	Número ICAO que designa a companhia aérea	Estado do operador
PEGASUS	409/CAB/MIN/TVC/ /021/2012	Desconhecido	República Democrática do Congo (RDC)
SAFE AIR	409/CAB/MIN/TVC/ /021/2008	Desconhecido	República Democrática do Congo (RDC)
SERVICES AIR	103/CAB/MIN/TVC/ /2012	Desconhecido	República Democrática do Congo (RDC)
SION AIRLINES	409/CAB/MIN/TVC/ /0081/2011	Desconhecido	República Democrática do Congo (RDC)
STELLAR AIRWAYS	409/CAB/MIN/TVC/ /056/2011	Desconhecido	República Democrática do Congo (RDC)
SWALA AVIATION	409/CAB/MIN/TVC/ /0084/2010	Desconhecido	República Democrática do Congo (RDC)
TRACEP CONGO	409/CAB/MIN/TVC/ /0085/2010	Desconhecido	República Democrática do Congo (RDC)
TRANSAIR CARGO SERVICES	409/CAB/MIN/TVC/ /073/2011	Desconhecido	República Democrática do Congo (RDC)
WALTAIR AVIATION	409/CAB/MIN/TVC/ /004/2011	Desconhecido	República Democrática do Congo (RDC)
WILL AIRLIFT	409/CAB/MIN/TVC/ /0247/2011	Desconhecido	República Democrática do Congo (RDC)
WIMBI DIRA AIRWAYS	409/CAB/MIN/TVC/ /039/2008	WDA	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
PUNTO AZUL	2012/0006/MTTCT/ /DGAC/SOPS	Desconhecido	Guiné Equatorial
TANGO AIRWAYS	Desconhecido	Desconhecido	Guiné Equatorial
Todas as transportadoras aéreas certificadas pelas autoridades da Eritreia responsáveis pela supervisão regulamentar, incluindo:			Eritreia

Nome da entidade jurídica da transportadora aérea, conforme consta do seu COA (e sua designação comercial, caso seja diferente)	Número do certificado de operador aéreo (COA) ou número da licença de exploração	Número ICAO que designa a companhia aérea	Estado do operador
ERITREAN AIRLINES	AOC N.º 004	ERT	Eritreia
NASAIR ERITREA	AOC N.º 005	NAS	Eritreia
Todas as transportadoras aéreas certificadas pelas autoridades da República do Gabão responsáveis pela supervisão regulamentar, à exceção da Gabon Airlines, da Afrijet e da SN2AG, que constam do anexo B, incluindo:			República do Gabão
AFRIC AVIATION	010/MTAC/ANAC-G/ /DSA	EKG	República do Gabão
AIR SERVICES SA	004/MTAC/ANAC-G/ /DSA	RVS	República do Gabão
AIR TOURIST (ALLEGIANCE)	007/MTAC/ANAC-G/ /DSA	LGE	República do Gabão
NATIONALE ET REGIONALE TRANSPORT (NATIONALE)	008/MTAC/ANAC-G/ /DSA	NRG	República do Gabão
SCD AVIATION	005/MTAC/ANAC-G/ /DSA	SCY	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
Todas as transportadoras aéreas certificadas pelas autoridades da Indonésia responsáveis pela supervisão regulamentar, com exceção da Garuda Indonesia, da Airfast Indonesia, da Mandala Airlines, da Ekspres Transportasi Antarbenua e da Indonesia Air Asia, incluindo:			República da Indonésia
AIR BORN INDONESIA	135-055	Desconhecido	República da Indonésia
AIR PACIFIC UTAMA	135-020	Desconhecido	República da Indonésia
ALFA TRANS DIRGANTATA	135-012	Desconhecido	República da Indonésia
ANGKASA SUPER SERVICES	135-050	LBZ	República da Indonésia
ASCO NUSA AIR	135-022	Desconhecido	República da Indonésia
ASI PUDJIASTUTI	135-028	SQS	República da Indonésia
AVIASTAR MANDIRI	121-043	Desconhecido	República da Indonésia

Nome da entidade jurídica da transportadora aérea, conforme consta do seu COA (e sua designação comercial, caso seja diferente)	Número do certificado de operador aéreo (COA) ou número da licença de exploração	Número ICAO que designa a companhia aérea	Estado do operador
<i>AVIASTAR MANDIRI</i>	135-029	VIT	República da Indonésia
<i>BATIK AIR</i>	121-050	BTK	República da Indonésia
<i>CITILINK INDONESIA</i>	121-046	CTV	República da Indonésia
<i>DABI AIR NUSANTARA</i>	135-030	Desconhecido	República da Indonésia
<i>DERAYA AIR TAXI</i>	135-013	DRY	República da Indonésia
<i>DERAZONA AIR SERVICE</i>	135-010	DRZ	República da Indonésia
<i>DIRGANTARA AIR SERVICE</i>	135-014	DIR	República da Indonésia
<i>EASTINDO</i>	135-038	ESD	República da Indonésia
<i>ENGGANG AIR SERVICE</i>	135-045	Desconhecido	República da Indonésia
<i>ERSA EASTERN AVIATION</i>	135-047	Desconhecido	República da Indonésia
<i>GATARI AIR SERVICE</i>	135-018	GHS	República da Indonésia
<i>HEAVY LIFT</i>	135-042	Desconhecido	República da Indonésia
<i>INDONESIA AIR TRANSPORT</i>	121-034	IDA	República da Indonésia
<i>INTAN ANGKASA AIR SERVICE</i>	135-019	Desconhecido	República da Indonésia
<i>JAYAWIJAYA DIRGANTARA</i>	121-044	Desconhecido	República da Indonésia
<i>JOHNLIN AIR TRANSPORT</i>	135-043	JLB	República da Indonésia
<i>KAL STAR</i>	121-037	KLS	República da Indonésia
<i>KARTIKA AIRLINES</i>	121-003	KAE	República da Indonésia
<i>KOMALA INDONESIA</i>	135-051	Desconhecido	República da Indonésia
<i>KURA-KURA AVIATION</i>	135-016	KUR	República da Indonésia
<i>LION MENTARI AIRLINES</i>	121-010	LNI	República da Indonésia
<i>MANUNGGAL AIR SERVICE</i>	121-020	MNS	República da Indonésia

Nome da entidade jurídica da transportadora aérea, conforme consta do seu COA (e sua designação comercial, caso seja diferente)	Número do certificado de operador aéreo (COA) ou número da licença de exploração	Número ICAO que designa a companhia aérea	Estado do operador
MARTABUANA ABADION	135-049	Desconhecido	República da Indonésia
MATTHEW AIR NUSANTARA	135-048	Desconhecido	República da Indonésia
MERPATI NUSANTARA AIRLINES	121-002	MNA	República da Indonésia
MIMIKA AIR	135-007	Desconhecido	República da Indonésia
NAM AIR	121-058	Desconhecido	República da Indonésia
NATIONAL UTILITY HELICOPTER	135-011	Desconhecido	República da Indonésia
NUSANTARA AIR CHARTER	121-022	SJK	República da Indonésia
NUSANTARA BUANA AIR	135-041	Desconhecido	República da Indonésia
PACIFIC ROYALE AIRWAYS	121-045	PRQ	República da Indonésia
PEGASUS AIR SERVICES	135-036	Desconhecido	República da Indonésia
PELITA AIR SERVICE	121-008	PAS	República da Indonésia
PENERBANGAN ANGKASA SEMESTA	135-026	Desconhecido	República da Indonésia
PURA WISATA BARUNA	135-025	Desconhecido	República da Indonésia
RIAU AIRLINES	121-016	RIU	República da Indonésia
SAYAP GARUDA INDAH	135-004	Desconhecido	República da Indonésia
SKY AVIATION	121-028	Desconhecido	República da Indonésia
SKY AVIATION	135-044	Desconhecido	República da Indonésia
SMAC	135-015	SMC	República da Indonésia
SRIWIJAYA AIR	121-035	SJY	República da Indonésia
SURVEI UDARA PENAS	135-006	PNS	República da Indonésia
SURYA AIR	135-046	Desconhecido	República da Indonésia
TRANSNUSA AVIATION MANDIRI	121-048	TNU	República da Indonésia

Nome da entidade jurídica da transportadora aérea, conforme consta do seu COA (e sua designação comercial, caso seja diferente)	Número do certificado de operador aéreo (COA) ou número da licença de exploração	Número ICAO que designa a companhia aérea	Estado do operador
TRANSWISATA PRIMA AVIATION	135-021	TWT	República da Indonésia
TRAVEL EXPRESS AVIATION SERVICE	121-038	XAR	República da Indonésia
TRAVIRA UTAMA	135-009	Desconhecido	República da Indonésia
TRI MG INTRA ASIA AIRLINES	121-018	TMG	República da Indonésia
TRIGANA AIR SERVICE	121-006	TGN	República da Indonésia
UNINDO	135-040	Desconhecido	República da Indonésia
WING ABADI AIRLINES	121-012	WON	República da Indonésia
Todas as transportadoras aéreas certificadas pelas autoridades do Cazaquistão responsáveis pela supervisão regulamentar, à exceção da Air Astana, incluindo:			República do Cazaquistão
AIR ALMATY	AK-0453-11	LMY	República do Cazaquistão
AIR TRUST AIRCOMPANY	AK-0455-12	RTR	República do Cazaquistão
ATMA AIRLINES	AK-0437-10	AMA	República do Cazaquistão
AVIA-JAYNAR/AVIA-ZHAYNAR	AK-067-12	SAP	República do Cazaquistão
BEK AIR	AK-0463-12	BEK	República do Cazaquistão
BEYBARS AIRCOMPANY	AK-0442-11	BBS	República do Cazaquistão
BURUNDAYAVIA AIRLINES	AK-0456-12	BRY	República do Cazaquistão
COMLUX-KZ	AK-0449-11	KAZ	República do Cazaquistão
EAST WING	AK-0465-12	EWZ	República do Cazaquistão
EURO-ASIA AIR	AK-0441-11	EAK	República do Cazaquistão
FLY JET KZ	AK-0446-11	FJK	República do Cazaquistão
INVESTAVIA	AK-0447-11	TLG	República do Cazaquistão
IRTYSH AIR	AK-0439-11	MZA	República do Cazaquistão

Nome da entidade jurídica da transportadora aérea, conforme consta do seu COA (e sua designação comercial, caso seja diferente)	Número do certificado de operador aéreo (COA) ou número da licença de exploração	Número ICAO que designa a companhia aérea	Estado do operador
JET AIRLINES	AK-0459-12	SOZ	República do Cazaquistão
JET ONE	AK-0468-12	JKZ	República do Cazaquistão
KAZAIR JET	AK-0442-11	KEJ	República do Cazaquistão
KAZAIRTRANS AIRLINE	AK-0466-12	KUY	República do Cazaquistão
KAZAVIASPAS	AK-0452-11	KZS	República do Cazaquistão
LUK AERO (ex-EASTERN EXPRESS)	AK-0464-12	LIS	República do Cazaquistão
PRIME AVIATION	AK-0448-11	PKZ	República do Cazaquistão
SCAT	AK-0460-12	VSV	República do Cazaquistão
ZHETYSU AIRCOMPANY	AK-0438-11	JTU	República do Cazaquistão
Todas as transportadoras aéreas certificadas pelas autoridades da República Quirguiz responsáveis pela supervisão regulamentar, incluindo:			República Quirguiz
AIR BISHKEK (ex-EASTOK AVIA)	15	EAA	República Quirguiz
AIR MANAS	17	MBB	República Quirguiz
AVIA TRAFFIC COMPANY	23	AVJ	República Quirguiz
CENTRAL ASIAN AVIATION SERVICES (CAAS)	13	CBK	República Quirguiz
CLICK AIRWAYS	11	CGK	República Quirguiz
HELI SKY	Desconhecido	HAC	República Quirguiz
KYRGYZ TRANS AVIA	31	KTC	República Quirguiz
KYRGYZ AIRLINES	Desconhecido	KGZ	República Quirguiz
KYRGYZSTAN	03	LYN	República Quirguiz
MANAS AIRWAYS	42	BAM	República Quirguiz
S GROUP AVIATION	6	Desconhecido	República Quirguiz
S GROUP INTERNATIONAL	Desconhecido	IND	República Quirguiz
SKY BISHKEK	Desconhecido	BIS	República Quirguiz

Nome da entidade jurídica da transportadora aérea, conforme consta do seu COA (e sua designação comercial, caso seja diferente)	Número do certificado de operador aéreo (COA) ou número da licença de exploração	Número ICAO que designa a companhia aérea	Estado do operador
SKY KG AIRLINES	41	KGK	República Quirguiz
SKY WAY AIR	39	SAB	República Quirguiz
STATE AVIATION ENTERPRISE UNDER THE MINISTRY OF EMERGENCY SITUATIONS (SAEMES)	20	DAM	República Quirguiz
SUPREME AVIATION	40	SGK	República Quirguiz
TEZ JET	46	TEZ	República Quirguiz
VALOR AIR	07	VAC	República Quirguiz
Todas as transportadoras aéreas certificadas pelas autoridades da Libéria responsáveis pela supervisão regulamentar			Libéria
Todas as transportadoras aéreas certificadas pelas autoridades da República de Moçambique responsáveis pela supervisão regulamentar, incluindo:			República de Moçambique
AERO-SERVIÇOS SARL	MOZ-08	Desconhecido	República de Moçambique
CFM — TRABALHOS E TRANSPORTES AÉREOS LDA	MOZ-07	Desconhecido	República de Moçambique
COA — COASTAL AVIATION	MOZ-15	Desconhecido	República de Moçambique
CPY — CROPSPRAYERS	MOZ-06	Desconhecido	República de Moçambique
CRA — CR AVIATION LDA	MOZ-14	Desconhecido	República de Moçambique
EMÍLIO AIR CHARTER LDA	MOZ-05	Desconhecido	República de Moçambique
ETA — EMPRESA DE TRANSPORTES AÉREOS LDA	MOZ-04	Desconhecido	República de Moçambique
HCP — HELICÓPTEROS CAPITAL LDA	MOZ-11	Desconhecido	República de Moçambique
KAY — KAYA AIRLINES, LDA	MOZ-09	KYY	República de Moçambique
LAM — LINHAS AÉREAS DE MOÇAMBIQUE S.A.	MOZ-01	LAM	República de Moçambique

Nome da entidade jurídica da transportadora aérea, conforme consta do seu COA (e sua designação comercial, caso seja diferente)	Número do certificado de operador aéreo (COA) ou número da licença de exploração	Número ICAO que designa a companhia aérea	Estado do operador
MEX — MOÇAMBIQUE EXPRESSO, SARL MEX	MOZ-02	MXE	República de Moçambique
OHI — OMNI HELICÓPTEROS INTERNATIONAL LDA	MOZ-17	Desconhecido	República de Moçambique
SAF — SAFARI AIR LDA	MOZ-12	Desconhecido	República de Moçambique
SAM — SOLENTA AVIATION MOZAMBIQUE, SA	MOZ-10	Desconhecido	República de Moçambique
TTA — TRABALHOS E TRANSPORTES AÉREOS LDA	MOZ-16	TTA	República de Moçambique
UNIQUE AIR CHARTER LDA	MOZ-13	Desconhecido	República de Moçambique
Todas as transportadoras aéreas certificadas pelas autoridades do Nepal responsáveis pela supervisão regulamentar, incluindo:			República do Nepal
AIR DYNASTY HELI. S.	035-01	Desconhecido	República do Nepal
AIR KASTHAMANDAP	051/2009	Desconhecido	República do Nepal
BUDDHA AIR	014/96	BHA	República do Nepal
BUDDHA AIR (INTERNATIONAL OPERATIONS)	058/2010	Desconhecido	República do Nepal
FISHTAIL AIR	017/01	Desconhecido	República do Nepal
GOMA AIR	064/2010	Desconhecido	República do Nepal
MAKALU AIR	057A/2009	Desconhecido	República do Nepal
MOUNTAIN HELICOPTERS	055/2009	Desconhecido	República do Nepal
MUKTINATH AIRLINES	081/2013	Desconhecido	República do Nepal
NEPAL AIRLINES CORPORATION	003/2000	RNA	República do Nepal
SHREE AIRLINES	030/02	SHA	República do Nepal
SHREE AIRLINES (INTERNATIONAL OPERATIONS)	059/2010	Desconhecido	República do Nepal
SIMRIK AIR	034/00	Desconhecido	República do Nepal
SIMRIK AIRLINES	052/2009	RMK	República do Nepal

Nome da entidade jurídica da transportadora aérea, conforme consta do seu COA (e sua designação comercial, caso seja diferente)	Número do certificado de operador aéreo (COA) ou número da licença de exploração	Número ICAO que designa a companhia aérea	Estado do operador
SITA AIR	033/2000	Desconhecido	República do Nepal
TARA AIR	053/2009	Desconhecido	República do Nepal
YETI AIRLINES DOMESTIC	037/2004	NYT	República do Nepal
Todas as transportadoras aéreas certificadas pelas autoridades das Filipinas responsáveis pela supervisão regulamentar, à exceção da <i>Philippine Airlines</i> e da <i>Cebu Pacific Air</i>, incluindo:			República das Filipinas
AEROEQUIPEMENT AVIATION	2010037	Desconhecido	República das Filipinas
AIR ASIA PHILIPPINES	2012047	APG	República das Filipinas
AIR JUAN AVIATION	2013053	Desconhecido	República das Filipinas
AIR PHILIPPINES CORPORATION	2009006	GAP	República das Filipinas
ASIA AIRCRAFT OVERSEAS PHILIPPINES INC.	2012048	Desconhecido	República das Filipinas
ASIAN AEROSPACE CORPORATION	2012050	Desconhecido	República das Filipinas
ASTRO AIR INTERNATIONAL	2012049	AAV	República das Filipinas
AYALA AVIATION CORP.	4AN9900003	Desconhecido	República das Filipinas
CANADIAN HELICOPTERS PHILIPPINES INC.	2010026	Desconhecido	República das Filipinas
CM AERO SERVICES	20110401	Desconhecido	República das Filipinas
CYCLONE AIRWAYS	2010034	Desconhecido	República das Filipinas
FAR EAST AVIATION SERVICES	2009013	Desconhecido	República das Filipinas
INAEC AVIATION CORP.	2010028	Desconhecido	República das Filipinas
INTERISLAND AIRLINES	2010023	ISN	República das Filipinas
ISLAND AVIATION	2009009	SOY	República das Filipinas
ISLAND TRANSVOYAGER	2010022	ITI	República das Filipinas
LION AIR	2009019	Desconhecido	República das Filipinas

Nome da entidade jurídica da transportadora aérea, conforme consta do seu COA (e sua designação comercial, caso seja diferente)	Número do certificado de operador aéreo (COA) ou número da licença de exploração	Número ICAO que designa a companhia aérea	Estado do operador
MACRO ASIA AIR TAXI SERVICES	2010029	Desconhecido	República das Filipinas
MAGNUM AIR	2012051	MSJ	República das Filipinas
MISIBIS AVIATION & DEVELOPMENT CORP	2010020	Desconhecido	República das Filipinas
NORTHSKY AIR INC.	2011042	Desconhecido	República das Filipinas
OMNI AVIATION CORP.	2010033	Desconhecido	República das Filipinas
ROYAL AIR CHARTER SERVICES INC.	2010024	Desconhecido	República das Filipinas
ROYAL STAR AVIATION, INC.	2010021	Desconhecido	República das Filipinas
SOUTH EAST ASIAN AIRLINES	2009 004	SRQ	República das Filipinas
SOUTH EAST ASIAN AIRLINES (SEAIR) INTERNATIONAL	2012052	SGD	República das Filipinas
SOUTHERN AIR FLIGHT SERVICES	2011045	Desconhecido	República das Filipinas
SUBIC SEAPLANE, INC.	2011035	Desconhecido	República das Filipinas
WCC AVIATION COMPANY	2009015	Desconhecido	República das Filipinas
ZEST AIRWAYS INCORPORATED	2009003	EZD	República das Filipinas
Todas as transportadoras aéreas certificadas pelas autoridades de São Tomé e Príncipe responsáveis pela supervisão regulamentar, incluindo:			São Tomé e Príncipe
AFRICA CONNECTION	10/AOC/2008	ACH	São Tomé e Príncipe
BRITISH GULF INTERNATIONAL COMPANY LTD	01/AOC/2007	BGI	São Tomé e Príncipe
EXECUTIVE JET SERVICES	03/AOC/2006	EJZ	São Tomé e Príncipe
GLOBAL AVIATION OPERATION	04/AOC/2006	Desconhecido	São Tomé e Príncipe
GOLIAF AIR	05/AOC/2001	GLE	São Tomé e Príncipe
ISLAND OIL EXPLORATION	01/AOC/2008	IOE	São Tomé e Príncipe

Nome da entidade jurídica da transportadora aérea, conforme consta do seu COA (e sua designação comercial, caso seja diferente)	Número do certificado de operador aéreo (COA) ou número da licença de exploração	Número ICAO que designa a companhia aérea	Estado do operador
STP AIRWAYS	03/AOC/2006	STP	São Tomé e Príncipe
TRANSAFRIK INTERNATIONAL LTD	02/AOC/2002	TFK	São Tomé e Príncipe
TRANSCARG	01/AOC/2009	TRG	São Tomé e Príncipe
TRANSLIZ AVIATION (TMS)	02/AOC/2007	TLZ	São Tomé e Príncipe
Todas as transportadoras aéreas certificadas pelas autoridades da Serra Leoa responsáveis pela supervisão regulamentar, incluindo:			Serra Leoa
AIR RUM, LTD	Desconhecido	RUM	Serra Leoa
DESTINY AIR SERVICES, LTD	Desconhecido	DTY	Serra Leoa
HEAVYLIFT CARGO	Desconhecido	Desconhecido	Serra Leoa
ORANGE AIR SIERRA LEONE LTD	Desconhecido	ORJ	Serra Leoa
PARAMOUNT AIRLINES, LTD	Desconhecido	PRR	Serra Leoa
SEVEN FOUR EIGHT AIR SERVICES LTD	Desconhecido	SVT	Serra Leoa
TEEBAH AIRWAYS	Desconhecido	Desconhecido	Serra Leoa
Todas as transportadoras aéreas certificadas pelas autoridades do Sudão responsáveis pela supervisão regulamentar, incluindo:			República do Sudão
ALFA AIRLINES	054	AAJ	República do Sudão
ALMAJAL AVIATION SERVICE	015	MGG	República do Sudão
BADER AIRLINES	035	BDR	República do Sudão
BENTIU AIR TRANSPORT	029	BNT	República do Sudão
BLUE BIRD AVIATION	011	BLB	República do Sudão
DOVE AIRLINES	052	DOV	República do Sudão
ELIDINER AVIATION	008	DND	República do Sudão
FOURTY EIGHT AVIATION	053	WHB	República do Sudão
GREEN FLAG AVIATION	017	Desconhecido	República do Sudão
HELEJETIC AIR	057	HJT	República do Sudão
KATA AIR TRANSPORT	009	KTV	República do Sudão

Nome da entidade jurídica da transportadora aérea, conforme consta do seu COA (e sua designação comercial, caso seja diferente)	Número do certificado de operador aéreo (COA) ou número da licença de exploração	Número ICAO que designa a companhia aérea	Estado do operador
<i>KUSH AVIATION</i>	060	KUH	República do Sudão
<i>MARSLAND COMPANY</i>	040	MSL	República do Sudão
<i>MID AIRLINES</i>	025	NYL	República do Sudão
<i>NOVA AIRLINES</i>	046	NOV	República do Sudão
<i>SUDAN AIRWAYS</i>	001	SUD	República do Sudão
<i>SUN AIR COMPANY</i>	051	SNR	República do Sudão
<i>TARCO AIRLINES</i>	056	TRQ	República do Sudão
Todas as transportadoras aéreas certificadas pelas autoridades da Zâmbia responsáveis pela supervisão regulamentar, incluindo:			Zâmbia
<i>ZAMBEZI AIRLINES</i>	Z/AOC/001/2009	ZMA	Zâmbia

ANEXO B

LISTA DAS TRANSPORTADORAS AÉREAS CUJAS OPERAÇÕES SÃO OBJETO DE RESTRIÇÕES OPERACIONAIS NA UE ⁽¹⁾

Nome da entidade jurídica da transportadora aérea, conforme consta do seu COA (e sua designação comercial, caso seja diferente)	Número do certificado de operador aéreo (COA)	Número ICAO que designa a companhia aérea	Estado do operador	Tipo de aeronave objeto de restrições	Matrícula(s) e, quando disponível(is), número(s) de série da construção	Estado de matrícula
TAAG ANGOLA AIRLINES	001	DTA	República de Angola	Toda a frota, à exceção de: 5 aeronaves de tipo Boeing B777 e 4 aeronaves de tipo Boeing B737-700	Toda a frota, à exceção de: D2-TED, D2-TEE, D2-TEF, D2-TEG, D2-TEH, D2-TBF, D2-TBG, D2-TBH e D2-TBJ	República de Angola
AIR ASTANA ⁽¹⁾	AK-0443-11	KZR	Cazaquistão	Toda a frota, à exceção das aeronaves de tipo Boeing B767 e B757 e das aeronaves de tipo Airbus A319/320/321	Toda a frota, à exceção das aeronaves da frota de Boeing B767, conforme referido no COA; aeronaves da frota de Boeing B757, conforme referido no COA; aeronaves da frota de Airbus A319/320/321, conforme referido no COA	Aruba (Reino dos Países Baixos)
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 ⁽²⁾	002/MTAC/ /ANAC-G/ /DSA	ABS	República do Gabão	Toda a frota, à exceção de: 2 aeronaves de tipo Falcon 50 e 2 aeronaves de tipo Falcon 900	Toda a frota, à exceção de: TR-LGV; TR-LGY; TR-AFJ e TR-AFR	República do Gabão
GABON AIRLINES ⁽³⁾	001/MTAC/ /ANAC	GBK	República do Gabão	Toda a frota, à exceção de: 1 aeronave de tipo Boeing B767-200	Toda a frota, à exceção de: TR-LHP	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 de tipo Challenger CL-601 e 1 aeronave de tipo HS-125-800	Toda a frota, à exceção de: TR-AAG e ZS-AFG	República do Gabão; República da África do Sul
INTERNATIONAL (GH) LTD	AOC 017	ALE	República do Gana	Toda a frota, à exceção de: 2 aeronaves de tipo DC8-63F	Toda a frota, à exceção de: 9G-TOP e 9G-RAC	República do Gana

⁽¹⁾ As transportadoras aéreas constantes 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 uma proibição de operação, desde que sejam cumpridas as normas de segurança pertinentes.

Nome da entidade jurídica da transportadora aérea, conforme consta do seu COA (e sua designação comercial, caso seja diferente)	Número do certificado de operador aéreo (COA)	Número ICAO que designa a companhia aérea	Estado do operador	Tipo de aeronave objeto de restrições	Matrícula(s) e, quando disponível(is), número(s) de série da construção	Estado de matrícula
IRAN AIR ⁽⁴⁾	FS100	IRA	República Islâmica do Irão	Toda a frota, à exceção de: 14 aeronaves de tipo Airbus A300, 8 aeronaves de tipo Airbus A310 e 1 aeronave de tipo Boeing B737	Toda a frota, à exceção de: EP-IBA, EP-IBB, EP-IBC, EP-IBD, EP-IBG, EP-IBH, EP-IBI, EP-IBJ, EP-IBM, EP-IBN, EP-IBO, EP-IBS, EP-IBT, EP-IBV, EP-IBX, EP-IBZ, EP-ICE, EP-ICF, EP-IBK, EP-IBL, EP-IBP, EP-IBQ e EP-AGA	República Islâmica do Irão
AIR KORYO	GAC-AOC/ /KOR-01	KOR	República Popular Democrática da Coreia	Toda a frota, à exceção de: 2 aeronaves de tipo TU-204	Toda a frota, à exceção de: P-632 e P-633	República Popular Democrática da Coreia
AIR MADAGASCAR	5R-M01/ /2009	MDG	Madagáscar	Toda a frota, à exceção de: 3 aeronaves de tipo Boeing B737-300, 2 aeronaves de tipo ATR 72-500, 1 aeronave de tipo ATR 42-500, 1 aeronave de tipo ATR 42-320 e 3 aeronaves de tipo DHC 6-300	Toda a frota, à exceção de: 5R-MFH, 5R-MFI, 5R-MFL, 5R-MJE, 5R-MJF, 5R-MJG, 5R-MVT, 5R-MGC, 5R-MGD e 5R-MGF	República de Madagáscar

(1) A Air Astana apenas está autorizada a utilizar os tipos de aeronaves especificamente mencionados, desde que tais aeronaves estejam matriculadas em Aruba e que todas as alterações do COA sejam comunicadas em tempo útil à Comissão e ao Eurocontrol.

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

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

(4) A Iran Air está autorizada a efetuar operações com destino à União utilizando as aeronaves especificamente mencionadas, nas condições enumeradas no considerando 69 do Regulamento (UE) n.º 590/2010 (JO L 170 de 6.7.2010, p. 15).

REGULAMENTO DE EXECUÇÃO (UE) N.º 369/2014 DA COMISSÃO**de 10 de abril de 2014****que altera pela 212.ª vez o Regulamento (CE) n.º 881/2002 do Conselho, que institui certas medidas restritivas específicas contra determinadas pessoas e entidades associadas à rede Al-Qaida**

A COMISSÃO EUROPEIA,

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

Tendo em conta o Regulamento (CE) n.º 881/2002 do Conselho, de 27 de maio de 2002, que institui certas medidas restritivas específicas contra determinadas pessoas e entidades associadas à rede Al-Qaida ⁽¹⁾, nomeadamente o artigo 7.º, n.º 1, alínea a), e o artigo 7.º-A, n.º 5,

Considerando o seguinte:

- (1) O anexo I do Regulamento (CE) n.º 881/2002 contém a lista das pessoas, grupos e entidades abrangidos pelo congelamento de fundos e de recursos económicos previsto nesse regulamento.
- (2) Em 31 de março de 2014, o Comité de Sanções do Conselho de Segurança das Nações Unidas (CSNU) decidiu retirar duas pessoas da lista das pessoas, grupos e entidades a que é aplicável o congelamento de fundos e de recursos económicos. Posteriormente, em 3 de abril de 2014, decidiu retirar uma pessoa da lista.
- (3) O anexo I do Regulamento (CE) n.º 881/2002 deve, por conseguinte, ser atualizado em conformidade,

ADOTOU O PRESENTE REGULAMENTO:

Artigo 1.º

O anexo I do Regulamento (CE) n.º 881/2002 é alterado em conformidade com o anexo 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 10 de abril de 2014.

Pela Comissão

Em nome do Presidente,

Chefe do Serviço dos Instrumentos de Política Externa

⁽¹⁾ JO L 139 de 29.5.2002, p. 9.

ANEXO

No anexo I do Regulamento (CE) n.º 881/2002, na rubrica «Pessoas singulares», as seguintes entradas são suprimidas:

«Amran **Mansor** (também conhecido por Henry). Endereço: Kg. Sg. Tiram, Johor, Malásia. Data de nascimento: 25.5.1964. Local de nascimento: Johor, Malásia. Nacionalidade: malaia. Passaporte n.º: A 10326821. N.º de identificação nacional: 640525-01-5885. Informações suplementares: Libertado da prisão e pensa-se que se encontra na Indonésia. Data de designação referida no artigo 2.º-A, n.º 4, alínea b): 9.9.2003.»

«Abderrahmane **Kifane**. Endereço: 25, via Padre Massimiliano Kolbe, Sant'Anastasia (NA), Itália. Data de nascimento: 7.3.1963. Local de nascimento: Casablanca, Marrocos. Nacionalidade: marroquina. Data de designação em conformidade com o artigo 2.º-A, n.º 4, alínea b): 17.3.2004.»

«Son Hadi Bin **Muhadjir** (também conhecido por (a) Son Hadi bin Muhadjr, (b) Son bn Hadi Muhadjir, (c) Son Hadi bin Mujahir). Endereço: Jalan Raya, Gongdanglegi, RT/RW 1/13 Cangkring Malang, Beji, Pasuran 67154, East Java, Indonésia. Data de nascimento: 12.5.1971. Local de nascimento: Pasuran, East Java, Indonésia. Nacionalidade: indonésia. N.º do passaporte: R057803 (Passaporte indonésio em nome de Son bn Hadi Muhadjir). N.º de identificação nacional: 3514131205710004 (Bilhete de identidade indonésio em nome de Son Hadi). Data de designação referida no artigo 2.º-A, n.º 4, alínea b): 13.4.2012.»

REGULAMENTO DE EXECUÇÃO (UE) N.º 370/2014 DA COMISSÃO**de 10 de abril de 2014****que estabelece os valores forfetários de importação para a determinação do preço de entrada de certos frutos e produtos hortícolas**

A COMISSÃO EUROPEIA,

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

Tendo em conta o Regulamento (CE) n.º 1234/2007 do Conselho, de 22 de outubro de 2007, que estabelece uma organização comum dos mercados agrícolas e disposições específicas para certos produtos agrícolas (Regulamento «OCM única») ⁽¹⁾,

Tendo em conta o Regulamento de Execução (UE) n.º 543/2011 da Comissão, de 7 de junho de 2011, que estabelece regras de execução do Regulamento (CE) n.º 1234/2007 do Conselho nos setores das frutas e produtos hortícolas e das frutas e produtos hortícolas transformados ⁽²⁾, nomeadamente o artigo 136.º, n.º 1,

Considerando o seguinte:

- (1) O Regulamento de Execução (UE) n.º 543/2011 estabelece, em aplicação dos resultados das negociações comerciais multilaterais do «Uruguay Round», os critérios para a fixação pela Comissão dos valores forfetários de importação dos países terceiros relativamente aos produtos e aos períodos indicados no Anexo XVI, parte A.
- (2) O valor forfetário de importação é calculado, todos os dias úteis, em conformidade com o artigo 136.º, n.º 1, do Regulamento de Execução (UE) n.º 543/2011, tendo em conta os dados diários variáveis. O presente regulamento deve, por conseguinte, entrar em vigor no dia da sua publicação no *Jornal Oficial da União Europeia*,

ADOTOU O PRESENTE REGULAMENTO:

Artigo 1.º

Os valores forfetários de importação referidos no artigo 136.º do Regulamento de Execução (UE) n.º 543/2011 são fixados no anexo do presente regulamento.

Artigo 2.º

O presente regulamento entra em vigor na data 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 10 de abril de 2014.

Pela Comissão

Em nome do Presidente,

Jerzy PLEWA

Diretor-Geral da Agricultura e do Desenvolvimento Rural

⁽¹⁾ JO L 299 de 16.11.2007, p. 1.

⁽²⁾ JO L 157 de 15.6.2011, p. 1.

ANEXO

Valores forfetários de importação para a determinação do preço de entrada de certos frutos e produtos hortícolas

<i>(EUR/100kg)</i>		
Código NC	Código países terceiros ⁽¹⁾	Valor forfetário de importação
0702 00 00	MA	62,8
	TN	123,3
	TR	122,5
	ZZ	102,9
0707 00 05	EG	170,1
	MK	51,2
	TR	127,6
0709 93 10	ZZ	116,3
	MA	39,8
	TR	98,3
0805 10 20	ZZ	69,1
	EG	51,3
	IL	67,6
	MA	52,2
0805 50 10	TN	49,0
	TR	47,9
	ZZ	53,6
	MA	63,6
0808 10 80	TR	90,0
	ZZ	76,8
	MA	63,6
0808 30 90	AR	86,8
	BR	103,0
	CL	102,3
	CN	87,3
	MK	32,3
	NZ	138,7
	US	187,1
	ZA	130,1
	ZZ	108,5
	AR	105,0
	CL	151,6
CN	79,2	
ZA	94,4	
ZZ	107,6	

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

DECISÕES

DECISÃO DE EXECUÇÃO DA COMISSÃO

de 9 de abril de 2014

que altera os anexos da Decisão de Execução 2011/630/UE no que diz respeito aos requisitos de saúde animal relativos à febre catarral ovina e à doença hemorrágica epizootica

[notificada com o número C(2014) 2256]

(Texto relevante para efeitos do EEE)

(2014/199/UE)

A COMISSÃO EUROPEIA,

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

Tendo em conta a Diretiva 88/407/CEE do Conselho, de 14 de junho de 1988, que fixa as exigências de polícia sanitária aplicáveis às trocas comerciais intracomunitárias e às importações de sêmen de animais da espécie bovina ⁽¹⁾, nomeadamente o artigo 8.º, n.º 1, o artigo 10.º, n.º 2, primeiro parágrafo, e o artigo 11.º, n.º 2,

Considerando o seguinte:

- (1) O anexo I da Decisão de Execução 2011/630/UE da Comissão ⁽²⁾ estabelece uma lista de países terceiros ou partes de países terceiros a partir dos quais os Estados-Membros autorizam as importações de sêmen de animais domésticos da espécie bovina («sêmen»). O anexo II, parte 1, secção A, dessa decisão de execução estabelece o modelo de certificado sanitário aplicável às importações e ao trânsito na União de sêmen expedido do centro de colheita de sêmen onde foi colhido. O anexo II, parte 1, secção C, estabelece o modelo de certificado sanitário aplicável às importações e ao trânsito na União de sêmen expedido de um centro de armazenagem de sêmen.
- (2) Na lista de países terceiros ou partes destes a partir dos quais os Estados-Membros autorizam as importações de sêmen, constante do anexo I da Decisão de Execução 2011/630/UE, a descrição das garantias adicionais para a Austrália e os Estados Unidos deve ser alterada, a fim de ter em conta as alterações feitas às condições para a doença hemorrágica epizootica (DHE) especificadas nos pontos II.5.4.1 e II.5.4.2 do atestado sanitário constante da parte II do modelo de certificado sanitário estabelecido no anexo II, parte 1, secção A, da referida decisão.
- (3) O anexo I da Decisão de Execução 2011/630/UE deve, pois, ser alterado em conformidade.
- (4) Os modelos de certificados sanitários estabelecidos no anexo II, parte 1, secções A e C, da Decisão de Execução 2011/630/UE foram redigidos em conformidade com a Decisão 2007/240/CE da Comissão ⁽³⁾, num formato compatível com o sistema informático veterinário integrado (TRACES) criado pela Decisão 2003/623/CE da Comissão ⁽⁴⁾ e consistem numa descrição da remessa na parte I e num atestado sanitário na parte II.

⁽¹⁾ JO L 194 de 22.7.1988, p. 10.

⁽²⁾ Decisão de Execução 2011/630/UE da Comissão, de 20 de setembro de 2011, relativa às importações na União de sêmen de animais domésticos da espécie bovina (JO L 247 de 24.9.2011, p. 32).

⁽³⁾ Decisão 2007/240/CE da Comissão, de 16 de abril de 2007, que estabelece novos certificados veterinários para a introdução na Comunidade de animais vivos, sêmen, embriões, óvulos e produtos de origem animal, ao abrigo das Decisões 79/542/CEE, 92/260/CEE, 93/195/CEE, 93/196/CEE, 93/197/CEE, 95/328/CE, 96/333/CE, 96/539/CE, 96/540/CE, 2000/572/CE, 2000/585/CE, 2000/666/CE, 2002/613/CE, 2003/56/CE, 2003/779/CE, 2003/804/CE, 2003/858/CE, 2003/863/CE, 2003/881/CE, 2004/407/CE, 2004/438/CE, 2004/595/CE, 2004/639/CE e 2006/168/CE (JO L 104 de 21.4.2007, p. 37).

⁽⁴⁾ Decisão 2003/623/CE da Comissão, de 19 de agosto de 2003, relativa ao desenvolvimento de um sistema informático veterinário integrado denominado Traces (JO L 216 de 28.8.2003, p. 58).

- (5) Dado que, em conformidade com o artigo 2.º, n.º 1, alínea c), subalíneas i) e iii), da Decisão de Execução 2011/630/UE, os modelos de certificados sanitários estabelecidos no anexo II, parte 1, secções A e C, só podem ser utilizados para remessas de sémen expedidas respetivamente de um único centro de colheita ou de armazenagem de sémen, as informações na casa I.11 do modelo de certificado sanitário respetivo devem corresponder ao centro de colheita de sémen onde o sémen foi colhido ou ao centro de armazenagem de sémen de onde o sémen foi expedido. Assim, apenas deve indicar-se nesse ponto o nome, o endereço e o número de aprovação de um único centro de colheita ou de armazenagem de sémen.
- (6) O atestado sanitário da parte II do modelo de certificado sanitário estabelecido no anexo II, parte 1, secção A, da Decisão de Execução 2011/630/UE enumera cinco condições alternativas para se declarar a ausência do vírus da febre catarral ovina e quatro condições alternativas para se declarar a ausência do vírus da DHE em machos dadores, incluindo três regimes de testes ao machos dadores para deteção da DHE, a certificar quando o sémen for importado da Austrália, do Canadá e dos Estados Unidos. Atualmente, só é permitido certificar as remessas de sémen colhido de machos dadores que cumpram uma única condição entre as condições enumeradas no atestado sanitário. No entanto, certas remessas de sémen expedido para a União consistem em sémen colhido em alturas diferentes de machos dadores que cumprem mais de uma dessas condições.
- (7) Além disso, o anexo III, secção B, do Regulamento (CE) n.º 1266/2007 da Comissão ⁽¹⁾ estabelece que o sémen destinado ao comércio intra-União ou à exportação para um país terceiro deve ser colhido de animais dadores que cumprem pelo menos uma das condições aí enumeradas relacionadas com a febre catarral ovina, as quais devem ser especificadas no certificado sanitário cujo modelo está estabelecido, *inter alia*, no anexo II, parte 1, secção A, da Decisão de Execução 2011/630/UE.
- (8) Por conseguinte, é necessário incluir informações sobre estas condições enumeradas e os regimes de teste aplicados aos machos dadores para deteção de febre catarral ovina e DHE, bem como sobre as datas em que aquelas condições foram cumpridas ou os testes foram aplicados a um conjunto particular de palhetas de sémen colhido de um macho dador identificado, quando o sémen importado seja subsequentemente expedido para outro Estado-Membro.
- (9) Dado que as cinco condições para declarar a ausência de febre catarral ovina e as quatro condições para declarar a ausência de DHE proporcionam o mesmo nível de garantias de saúde animal, a redação do atestado sanitário na parte II do modelo de certificado sanitário estabelecido no anexo II, parte 1, secção A, da Decisão de Execução 2011/630/UE deve ser alterada, a fim de permitir as importações e o trânsito na União de remessas de sémen colhido de machos dadores que cumprem mais do que uma das condições enumeradas. Além disso, devem ser incluídas nesse modelo de certificado sanitário informações pormenorizadas sobre as condições e os regimes de teste aplicados, sem aumentar necessariamente os encargos administrativos.
- (10) Para reduzir ainda mais os encargos administrativos para o veterinário do centro e o veterinário oficial, é adequado retirar, na casa I.28 do modelo de certificado sanitário estabelecido no anexo II, parte 1, secção A, da Decisão de Execução 2011/630/UE, a informação sobre o número de aprovação do centro e incluir, nesta casa, entradas para a descrição detalhada das remessas no que diz respeito às condições para a febre catarral ovina e a DHE aplicáveis à palheta específica de sémen colhida numa determinada data de um macho dador identificado.
- (11) O anexo II da Decisão de Execução 2011/630/UE deve, pois, ser alterado em conformidade.
- (12) A Decisão de Execução 2011/630/UE deve, por conseguinte, ser alterada em conformidade.
- (13) A fim de evitar qualquer perturbação do comércio, convém autorizar durante um período transitório, sob certas condições, a utilização dos certificados sanitários emitidos em conformidade com a Decisão de Execução 2011/630/UE na versão anterior às alterações introduzidas pela presente decisão.
- (14) As medidas previstas na presente decisão estão em conformidade com o parecer do Comité Permanente da Cadeia Alimentar e da Saúde Animal,

⁽¹⁾ Regulamento (CE) n.º 1266/2007 da Comissão, de 26 de outubro de 2007, que estabelece normas de execução da Diretiva 2000/75/CE do Conselho no que se refere ao controlo, acompanhamento, vigilância e restrições às deslocações de determinados animais de espécies sensíveis, relativamente à febre catarral ovina (JO L 283 de 27.10.2007, p. 37).

ADOTOU A PRESENTE DECISÃO:

Artigo 1.º

Os anexos da Decisão de Execução 2011/630/UE são alterados em conformidade com o anexo da presente decisão.

Artigo 2.º

Durante um período transitório até 31 de dezembro de 2014, os Estados-Membros devem autorizar as importações e o trânsito na União de remessas de sêmen de animais domésticos da espécie bovina provenientes de países terceiros que sejam acompanhadas de um certificado sanitário emitido até 30 de novembro de 2014 em conformidade com o modelo de certificado sanitário previsto no anexo II, parte 1, secções A ou C, da Decisão de Execução 2011/630/UE antes das alterações introduzidas pela presente decisão.

Artigo 3.º

A presente decisão é aplicável a partir de 1 de janeiro de 2015.

Artigo 4.º

Os destinatários da presente decisão são os Estados-Membros.

Feito em Bruxelas, em 9 de abril de 2014.

Pela Comissão
Tonio BORG
Membro da Comissão

ANEXO

Os anexos da Decisão de Execução 2011/630/UE são alterados do seguinte modo:

1) O anexo I passa a ter a seguinte redação:

«ANEXO I

Lista de países terceiros ou partes de países terceiros a partir dos quais os Estados-Membros autorizam as importações de sêmen de animais domésticos da espécie bovina

Código ISO	Nome do país terceiro	Observações	
		Descrição do território (se for o caso)	Garantias adicionais
AU	Austrália		As garantias adicionais em matéria de testes previstas nos pontos II.5.4.1 e/ou II.5.4.2 do certificado constante do anexo II, parte 1, secção A, são obrigatórias.
CA	Canadá (*)	Território descrito como CA-1 no anexo I, parte 1, do Regulamento (UE) n.º 206/2010.	
CH	Suíça (**)		
CL	Chile		
GL	Gronelândia		
IS	Islândia		
NZ	Nova Zelândia		
PM	São Pedro e Miquelon		
US	Estados Unidos		As garantias adicionais em matéria de testes previstas nos pontos II.5.4.1 e/ou II.5.4.2 do certificado constante do anexo II, parte 1, secção A, são obrigatórias.

(*) O modelo de certificado a utilizar para as importações a partir do Canadá consta da Decisão 2005/290/CE da Comissão, de 4 de abril de 2005, relativa a certificados simplificados para a importação do Canadá de sêmen bovino e de carne fresca de suíno e que altera a Decisão 2004/639/CE (apenas para sêmen colhido no Canadá), estabelecida em conformidade com o Acordo entre a Comunidade Europeia e o Governo do Canadá relativo a medidas sanitárias de proteção da saúde pública e animal em matéria de comércio de animais vivos e de produtos animais, aprovado pela Decisão 1999/201/CE do Conselho.

(**) Os modelos de certificados a utilizar para as importações a partir da Suíça constam do anexo D da Diretiva 88/407/CEE, com as adaptações estabelecidas no anexo 11, apêndice 2, capítulo VII, secção B, ponto 4, do Acordo entre a Comunidade Europeia e a Confederação Suíça relativo ao comércio de produtos agrícolas, aprovado pela Decisão 2002/309/CE, Euratom do Conselho e da Comissão no que se refere ao Acordo relativo à Cooperação Científica e Tecnológica, de 4 de abril de 2002, relativa à celebração de sete acordos com a Confederação Suíça.».

2) No anexo II, a parte 1 é alterada do seguinte modo:

a) A secção A passa a ter a seguinte redação:

«SECÇÃO A

Modelo 1 — Certificado sanitário aplicável às importações e ao trânsito na União de sémen de animais domésticos da espécie bovina colhido, tratado e armazenado em conformidade com a Diretiva 88/407/CEE do Conselho, expedido de um centro de colheita de sémen onde o sémen foi colhido

PAÍS:

Certificado veterinário para a UE

Parte I: Detalhes relativos à remessa expedida	I.1. Expedidor Nome Endereço Tel.		I.2. Número de referência do certificado		I.2.a.			
			I.3. Autoridade central competente					
			I.4. Autoridade local competente					
	I.5. Destinatário Nome Endereço Código postal Tel.		I.6. Pessoa responsável pela carga na UE Nome Endereço Código postal Tel.					
	I.7. País de origem	Código ISO	I.8. Região de origem	Código	I.9. País de destino	Código ISO	I.10. Região de destino	Código
	I.11. Local de origem Nome Endereço			Número de aprovação		I.12. Local de destino Nome Endereço Código postal		
	I.13. Local de carregamento			I.14. Data da partida				
	I.15. Meio de transporte Avião <input type="checkbox"/> Ship <input type="checkbox"/> Railway wagon <input type="checkbox"/> Veículo rodoviário <input type="checkbox"/> Other <input type="checkbox"/> Identificação Referências documentais			I.16. PIF de entrada na UE				
				I.17.				
	I.18. Descrição da mercadoria				I.19. Código do produto (Código SH) 05 11 10		I.20. Quantidade	
	I.21.				I.22. Número de embalagens			
	I.23. Número do selo/do contentor				I.24.			
	I.25. Mercadorias certificadas para: Reprodução artificial <input type="checkbox"/>							
I.26. Para trânsito através da UE para um país terceiro <input type="checkbox"/> País terceiro			Código ISO		I.27. Para importação ou admissão na UE <input type="checkbox"/>			
I.28. Identificação das mercadorias Espécie (designação científica)							Quantidade (total)	
Identificação do dador	Identificação da(s) palheta(s)	Data(s) de colheita	Informações relativas a					
			FCO ₍₆₎		EHE ₍₇₎			

PAÍIS		Sémen de bovinos - Secção A		
II.	Informações sanitárias	II.a. Número de referência do certificado	II.b.	
Parte II: Certificação	O abaixo assinado, veterinário oficial, certifica que:			
	II.1. (nome do país exportador) ⁽²⁾		
		esteve indemne de peste bovina e de febre aftosa nos 12 meses imediatamente anteriores à colheita do sémen para exportação e até à data da sua expedição para a União e não se realizou nenhuma vacinação contra estas doenças durante esse período.		
	II.2.	O centro ⁽³⁾ descrito na casa I.11 no qual o sémen a exportar foi colhido:		
		II.2.1.	respeita as condições estabelecidas no anexo A, capítulo I, ponto 1, da Diretiva 88/407/CEE;	
		II.2.2.	funciona e é fiscalizado em conformidade com as condições estabelecidas no anexo A, capítulo II, ponto 1, da Diretiva 88/407/CEE.	
	II.3.	O centro no qual o sémen a exportar foi colhido esteve indemne de raiva, tuberculose, brucelose, carbúnculo e peripneumonia contagiosa bovina durante os 30 dias anteriores à data de colheita do sémen a exportar e nos 30 dias após a colheita (no caso de sémen fresco, até ao dia da expedição para a União).		
	II.4.	Os bovinos presentes no centro de colheita de sémen:		
		II.4.1.	são provenientes de efetivos que cumprem as condições do anexo B, capítulo I, ponto 1, alínea b), da Diretiva 88/407/CEE;	
		II.4.2.	são provenientes de efetivos ou nasceram de fêmeas que cumprem as condições do anexo B, capítulo I, ponto 1, alínea c), da Diretiva 88/407/CEE, ou foram submetidos a testes com 24 meses de idade, pelo menos, em conformidade com o anexo B, capítulo II, ponto 1, alínea c), dessa diretiva;	
		II.4.3.	foram submetidos aos testes exigidos em conformidade com o anexo B, capítulo I, ponto 1, alínea d), da Diretiva 88/407/CEE, nos 28 dias que antecederam o período de isolamento de quarentena;	
		II.4.4.	cumpriram o período de isolamento de quarentena e os requisitos em matéria de testes previstos no anexo B, capítulo I, ponto 1, alínea e), da Diretiva 88/407/CEE;	
		II.4.5.	foram submetidos, pelo menos uma vez por ano, aos testes de rotina referidos no anexo B, capítulo II, da Diretiva 88/407/CEE.	
	II.5.	O sémen a exportar foi obtido de touros dadores que:		
		II.5.1.	cumprem as condições estabelecidas no anexo C da Diretiva 88/407/CEE;	
	⁽¹⁾ quer	II.5.2.	permaneceram no país exportador pelo menos durante os seis meses imediatamente anteriores à colheita do sémen para exportação;	
	⁽¹⁾ quer	II.5.2.	permaneceram no país exportador durante pelo menos 30 dias antes da colheita do sémen desde a sua entrada e foram importados de ⁽²⁾ no período de menos de seis meses anterior à colheita de sémen e cumpriam as condições de sanidade animal aplicáveis aos dadores cujo sémen se destina a exportação para a União Europeia;]	
	II.5.3.	cumprem pelo menos uma das seguintes condições no que se refere à febre catarral ovina, conforme pormenorizado na casa I.28:		
⁽¹⁾ quer	II.5.3.1.	permaneceram num país ou zona indemnes do vírus da febre catarral ovina durante, pelo menos, 60 dias antes da colheita do sémen e durante essa colheita;]		
⁽¹⁾ e/quer	II.5.3.2.	permaneceram, durante um período sazonalmente indemne do vírus da febre catarral ovina, numa zona sazonalmente indemne durante, pelo menos, 60 dias antes da colheita do sémen e durante essa colheita;]		
⁽¹⁾ e/quer	II.5.3.3.	foram mantidos num estabelecimento protegido de vetores durante, pelo menos, 60 dias antes da colheita do sémen e durante essa colheita;]		
⁽¹⁾ e/quer	II.5.3.4.	foram submetidos a um teste serológico para a deteção de anticorpos ao serogrupo de vírus da febre catarral ovina, efetuado em conformidade com o Manual de Testes de Diagnóstico e Vacinas para Animais Terrestres da OIE, com resultados negativos, pelo menos de 60 em 60 dias ao longo do período de colheita e entre 21 e 60 dias após a colheita final para a presente remessa de sémen;]		
⁽¹⁾ e/quer	II.5.3.5.	foram submetidos a um teste de identificação do agente para o vírus da febre catarral ovina, efetuado em conformidade com o Manual de Testes de Diagnóstico e Vacinas para Animais Terrestres da OIE, com resultados negativos, em amostras de sangue tomadas no início e na colheita final para a presente remessa de sémen e, pelo menos, de 7 em 7 dias (teste de isolamento do vírus) ou, pelo menos, de 28 em 28 dias, se realizado por reação de polimerização em cadeia (PCR), durante a colheita para a presente remessa de sémen;]		
	II.5.4.	cumprem pelo menos uma das seguintes condições no que se refere à doença hemorrágica epizoótica (DHE), conforme pormenorizado na casa I.28:		
⁽¹⁾ quer	II.5.4.1.	residiram no país exportador que, segundo constatações oficiais, está indemne de doença hemorrágica epizoótica (DHE);]		

PAÍIS

Sémen de bovinos - Secção A

II.	Informações sanitárias	II.a. Número de referência do certificado	II.b.
	(¹) (⁵) e/quer	[II.5.4.2.	residiram no país exportador em que, segundo constatações oficiais, existem os seguintes serótipos de doença hemorrágica epizootica (DHE): e foram submetidos, com resultados negativos em todos os casos, aos seguintes testes realizados num laboratório aprovado:
	(¹) quer	[II.5.4.2.1.	a um teste serológico(⁴) para a deteção de anticorpos ao serogrupo de vírus da DHE, realizado em amostras de sangue tomadas em duas ocasiões com um intervalo não superior a 12 meses antes da colheita do sémen e não antes de 21 dias após a colheita para a presente remessa de sémen;]]
	(¹) e/quer	[II.5.4.2.2.	a um teste serológico(⁴) para a deteção de anticorpos ao serogrupo de vírus da DHE, realizado em amostras tomadas em intervalos não superiores a 60 dias ao longo do período de colheita e entre 21 e 60 dias depois da última colheita para a presente remessa de sémen.]]
	(¹) e/quer	[II.5.4.2.3.	a um teste de identificação do agente(⁴) realizado em amostras de sangue colhidas no início e fim da colheita e, pelo menos, de 7 em 7 dias (teste de isolamento do vírus) ou, pelo menos, de 28 em 28 dias, se realizado por PCR, durante a colheita para a presente remessa de sémen.]]
II.6.	O sémen a exportar foi colhido após a data de aprovação do centro pelas autoridades nacionais competentes do país exportador.		
II.7.	O sémen a exportar foi tratado, armazenado e transportado em condições que cumprem o estipulado na Diretiva 88/407/CEE.		
Notas			
Parte I:			
Casa I.6:	<i>Pessoa responsável pela carga na UE: esta casa só deve ser preenchida se se tratar de um certificado para mercadoria em trânsito.</i>		
Casa I.11:	<i>O local de origem deve corresponder ao centro de colheita de sémen constante da lista prevista no artigo 9.º, n.º 2, da Diretiva 88/407/CEE, disponível no endereço Internet da Comissão:</i> <i>http://ec.europa.eu/food/animal/semen_ova/bovine/index_en.htm e onde o sémen foi colhido.</i>		
Casa I.22:	<i>O número de embalagens corresponde ao número de contentores.</i>		
Casa I.23:	<i>Indicar a identificação do contentor e o número do selo.</i>		
Casa I.26:	<i>Preencher consoante se tratar de um certificado de trânsito ou de importação.</i>		
Casa I.27:	<i>Preencher consoante se tratar de um certificado de trânsito ou de importação.</i>		
Casa I.28:	<i>Espécie: seleccionar entre «Bos taurus», «Bison bison» ou «Bubalus bubalis» conforme adequado.</i> <i>A identificação do dador corresponde à identificação oficial do animal.</i> <i>A data de colheita é indicada no seguinte formato: dd/mm/aaaa.</i>		
Parte II:			
(¹)	Riscar o que não interessa.		
(²)	Apenas países terceiros constantes do anexo I da Decisão de Execução 2011/630/UE.		
(³)	Apenas centros de colheita de sémen constantes da lista prevista no artigo 9.º, n.º 2, da Diretiva 88/407/CEE, disponível no endereço Internet da Comissão: <i>http://ec.europa.eu/food/animal/semen_ova/bovine/index_en.htm.</i>		
(⁴)	As normas para os testes de diagnóstico do vírus de DHE estão descritas no capítulo sobre a febre catarral ovina (2.1.3) do Manual de Testes de Diagnóstico e Vacinas para Animais Terrestres.		
(⁵)	Obrigatório para a Austrália, o Canadá e os Estados Unidos.		
(⁶)	Ao referir cada palheta ou lote de palhetas, indicar a condição aplicável (por exemplo, II.5.3.1)		
(⁷)	Ao referir cada palheta ou lote de palhetas, indicar a condição aplicável (por exemplo, II.5.4.1 ou II.5.4.2.1)		
—	A assinatura e o carimbo devem ser de cor diferente da dos caracteres impressos		

PAÍS

Sémen de bovinos - Secção A

II. Informações sanitárias	II.a. Número de referência do certificado	II.b.
<p>Veterinário oficial</p> <p>Nome (em maiúsculas):</p> <p>Data:</p> <p>Carimbo</p> <p>Cargo e título:</p> <p>Assinatura:</p>		

b) A secção C passa a ter a seguinte redação:

«SECÇÃO C

Modelo 3 — Certificado sanitário aplicável às importações e ao trânsito na União de sémen de animais domésticos da espécie bovina colhido, tratado e armazenado em conformidade com a Diretiva 88/407/CEE do Conselho, e de reservas de sémen de animais domésticos da espécie bovina colhido, tratado e armazenado antes de 31 de dezembro de 2004 em conformidade com a Diretiva 88/407/CEE, aplicável até 1 de julho de 2004, e importado depois de 31 de dezembro de 2004 em conformidade com o artigo 2.º, n.º 2, da Diretiva 2003/43/CE, expedido de um centro de armazenagem de sémen

PAÍS:

Certificado veterinário para a UE

Parte I: Detalhes relativos à remessa expedida	I.1. Expedidor Nome Endereço Tel.		I.2. Número de referência do certificado		I.2.a.			
			I.3. Autoridade central competente					
			I.4. Autoridade local competente					
	I.5. Destinatário Nome Endereço Código postal Tel.		I.6. Pessoa responsável pela carga na UE Nome Endereço Código postal Tel.					
	I.7. País de origem	Código ISO	I.8. Região de origem	Código	I.9. País de destino	Código ISO	I.10. Região de destino	Código
	I.11. Local de origem Nome Endereço		Número de aprovação		I.12. Local de destino Nome Endereço Código postal			
	I.13. Local de carregamento				I.14. Data da partida			
	I.15. Meio de transporte Avião <input type="checkbox"/> Navio <input type="checkbox"/> Vagão ferroviário <input type="checkbox"/> Veículo rodoviário <input type="checkbox"/> Outro <input type="checkbox"/> Identificação Referências documentais				I.16. PIF de entrada na UE			
					I.17. Número(s) dos certificados originais associados			
	I.18. Descrição da mercadoria				I.19. Código do produto (Código SH) 05 11 10			
						I.20. Quantidade		
I.21.						I.22. Número de embalagens		
I.23. Número do selo/do contentor						I.24.		
I.25. Mercadorias certificadas para: Reprodução artificial <input type="checkbox"/>								
I.26. Para trânsito através da UE para um país terceiro <input type="checkbox"/> País terceiro Código ISO				I.27. Para importação ou admissão na UE <input type="checkbox"/>				
I.28. Identificação das mercadorias Espécie (designação científica) Quantidade		Identificação do dador		Data de colheita		Número de aprovação do centro		

PAÍIS		Sémen de bovinos – Secção C		
II.	Informações sanitárias	II.a. Número de referência do certificado	II.b.	
Parte II: Certificação	O abaixo assinado, veterinário oficial de, certifica que: <i>(nome do país exportador) ⁽²⁾</i>			
	II.1	O centro ⁽³⁾ descrito na casa I.11 no qual o sémen a exportar para a União Europeia foi armazenado:		
		II.1.1.	respeita as condições estabelecidas no anexo A, capítulo I, ponto 2, da Diretiva 88/407/CEE;	
		II.1.2.	funciona e é fiscalizado em conformidade com as condições estabelecidas no anexo A, capítulo II, ponto 2, da Diretiva 88/407/CEE.	
	II.2.	O sémen a exportar para a União Europeia:		
		II.2.1.	foi colhido, tratado e armazenado durante, pelo menos, 30 dias imediatamente após a colheita num centro de colheita de sémen aprovado ⁽⁴⁾ que funciona e é fiscalizado em conformidade com o anexo A, capítulo I, ponto 1, e capítulo II, ponto 1, da Diretiva 88/407/CEE,	
		⁽¹⁾ quer	[situado no país exportador,]	
		⁽¹⁾ e/quer	[situado em ⁽²⁾ , e foi importado para o país exportador em condições pelo menos tão rigorosas como as que se aplicam à importação para a União Europeia de sémen de bovino, de acordo com a Diretiva 88/407/CEE;]	
		II.2.2.	foi transferido para o centro descrito na casa I.11 em condições pelo menos tão rigorosas como as descritas:	
		⁽¹⁾ quer	[no modelo 1 do anexo II, parte 1, secção A, da Decisão 2011/630/UE ⁽⁵⁾];	
	⁽¹⁾ e/quer	[no modelo 2 do anexo II, parte 1, secção B, da Decisão 2011/630/UE ⁽⁵⁾];		
	⁽¹⁾ e/quer	[no modelo 3 do anexo II, parte 1, secção C, da Decisão 2011/630/UE ⁽⁵⁾];		
	II.2.3.	foi armazenado em condições que cumprem o estipulado na Diretiva 88/407/CEE;		
	[II.2.4.	foi enviado para o local de carregamento num contentor selado de acordo com as condições exigidas na Diretiva 88/407/CEE e com o número indicado na casa I.23.		
Notas				
Parte I:				
Casa I.6: Pessoa responsável pela carga na UE: esta casa só deve ser preenchida se se tratar de um certificado para mercadoria em trânsito.				
Casa I.11: O local de origem corresponde ao centro de armazenagem de sémen de onde o sémen é expedido.				
Casa I.12: Local de destino: esta casa só deve ser preenchida se se tratar de um certificado para mercadoria em trânsito.				
Casa I.17: Os números dos certificados originais associados devem corresponder ao número de série dos documentos oficiais ou dos certificados sanitários que acompanharam o sémen acima descrito, a partir do centro de colheita de sémen aprovado de onde o sémen provém, até ao centro descrito na casa I.11. Os originais desses documentos ou certificados ou as respetivas cópias autenticadas devem ser anexados ao presente certificado.				
Casa I.22: O número de embalagens corresponde ao número de contentores.				
Casa I.23: Indicar a identificação do contentor e o número do selo.				
Casa I.26: Preencher consoante se tratar de um certificado de trânsito ou de importação.				
Casa I.27: Preencher consoante se tratar de um certificado de trânsito ou de importação.				
Casa I.28: A identificação do dador corresponde à identificação oficial do animal. <i>A data de colheita é indicada no seguinte formato: dd/mm/aaaa.</i> <i>O número de aprovação do centro corresponde ao número de aprovação do centro de colheita de sémen onde o sémen foi colhido.</i>				
Parte II:				
⁽¹⁾ Riscar o que não interessa.				
⁽²⁾ Apenas países terceiros constantes do anexo I da Decisão 2011/630/UE.				
⁽³⁾ Apenas centros de armazenagem de sémen constantes da lista prevista no artigo 9.º, n.º 2, da Diretiva 88/407/CEE, disponível no endereço Internet da Comissão: http://ec.europa.eu/food/animal/semen_ova/bovine/index_en.htm .				

PAÍS

Sémen de bovinos – Secção C

II. Informações sanitárias	II.a. Número de referência do certificado	II.b.
<p>(⁴) Apenas centros de colheita de sémen constantes da lista prevista no artigo 5.º, n.º 2, e no artigo 9.º, n.º 2, da Diretiva 88/407/CEE, disponível nos endereços Internet da Comissão: http://ec.europa.eu/food/animal/approved_establishments/establishments_vet_field_en.htm; http://ec.europa.eu/food/animal/semen_ova/bovine/index_en.htm.</p> <p>(⁵) Apenas países terceiros constantes do anexo I da Decisão 2011/630/UE e os Estados-Membros da UE.</p> <p>(⁶) Os originais dos documentos ou dos certificados sanitários ou as respetivas cópias autenticadas que acompanharam o sémen acima descrito desde o centro de colheita de sémen aprovado onde o sémen foi colhido até ao centro de armazenagem de sémen aprovado de onde o sémen foi expedido, descrito na casa I.11, devem ser anexados ao presente certificado.</p> <p>— A assinatura e o carimbo devem ser de cor diferente da dos caracteres impressos.</p>		
<p>Veterinário oficial</p> <p>Nome (em maiúsculas) Cargo e título:</p> <p>Data: Assinatura:</p> <p>Carimbo</p>		

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



Serviço das Publicações da União Europeia
2985 Luxemburgo
LUXEMBURGO

PT