ISSN 1977-0634

# Den Europæiske Unions Tidende

L 326

Dansk udgave

56. årgang

6. december 2013

## Retsforskrifter

Indhold

II *Ikke-lovgivningsmæssige retsakter*

FORORDNINGER

★ **Rådets forordning (EU) nr. 1261/2013 af 2. december 2013 om ændring af forordning (EF) nr. 723/2009 om fællesskabsrammebestemmelser for et konsortium for en europæisk forskningsinfrastruktur (ERIC)** ..... 1

★ **Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) nr. 1262/2013 af 28. november 2013 om registrering af en betegnelse i registret over beskyttede oprindelsesbetegnelser og beskyttede geografiske betegnelser [Puruveden Muikku (BGB)]** ..... 3

★ **Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) nr. 1263/2013 af 28. november 2013 om registrering af en betegnelse i registret over beskyttede oprindelsesbetegnelser og beskyttede geografiske betegnelser (Valašský frgál (BGB))** ..... 5

★ **Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) nr. 1264/2013 af 3. december 2013 om ændring af forordning (EF) nr. 474/2006 om opstilling af fællesskabslisten over luftfartsselskaber med driftsforbud i Fællesskabet** ([1]) ..... 7

★ **Kommissionens forordning (EU) nr. 1265/2013 af 4. december 2013 om forbud mod fiskeri efter rødfiskarter i NAFO 3LN fra fartøjer, der fører portugisisk flag** ..... 35

★ **Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) nr. 1266/2013 af 5. december 2013 om registrering af en betegnelse i registret over beskyttede oprindelsesbetegnelser og beskyttede geografiske betegnelser (Holsteiner Tilsiter (BGB))** ..... 37

**Pris: 4 EUR**

(Fortsættes på omslagets anden side)

([1]) EØS-relevant tekst

DA

De akter, hvis titel er trykt med magre typer, er løbende retsakter inden for landbrugspolitikken og har normalt en begrænset gyldighedsperiode.

Titlen på alle øvrige akter er trykt med fede typer efter en asterisk.

★ **Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) nr. 1267/2013 af 5. december 2013 om 207. ændring af Rådets forordning (EF) nr. 881/2002 om indførelse af visse specifikke restriktive foranstaltninger mod visse personer og enheder, der har tilknytning til Al-Qaida-organisationen** 39

Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) nr. 1268/2013 af 5. december 2013 om faste importværdier med henblik på fastsættelse af indgangsprisen for visse frugter og grøntsager ..... 41

AFGØRELSER

2013/714/EU:

★ **Europa-Parlamentets og Rådets afgørelse af 11. september 2013 om anvendelse af Den Europæiske Unions Solidaritetsfond i henhold til punkt 26 i den interinstitutionelle aftale af 17. maj 2006 mellem Europa-Parlamentet, Rådet og Kommissionen om budgetdisciplin og forsvarlig økonomisk forvaltning** ..... 43

2013/715/EU:

★ **Rådets afgørelse af 2. december 2013 om fastlæggelse af den holdning, der skal indtages på Den Europæiske Unions vegne på Verdenshandelsorganisationens Ministerkonference vedrørende Republikken Yemens tiltrædelse af Verdenshandelsorganisationen** ..... 44

2013/716/EU:

★ **Kommissionens gennemførelsesafgørelse af 4. december 2013 om ændring af gennemførelsesafgørelse 2011/861/EU om midlertidig undtagelse fra oprindelsesreglerne i bilag II til Rådets forordning (EF) nr. 1528/2007 for at tage hensyn til Kenyas særlige situation vedrørende tunfilet** *(meddelt under nummer C(2013) 8537)* ..... 45

2013/717/EU:

★ **Kommissionens gennemførelsesafgørelse af 4. december 2013 om fastsættelse af EU-tilskuddet til dækning af udgifterne til hasteforanstaltninger til bekæmpelse af aviær influenza i Tyskland i 2011** *(meddelt under nummer C(2013) 8545)*..... 47

2013/718/EU:

★ **Kommissionens gennemførelsesafgørelse af 4. december 2013 om ændring af bilag I til beslutning 2004/211/EF for så vidt angår oplysningerne om Brasilien i listen over tredjelande og dele af tredjelande, hvorfra import til Unionen af levende dyr af hestefamilien samt sæd, æg og embryoner fra dyr af hestefamilien er tilladt, om ændring af bilag II D til beslutning 92/260/EØF for så vidt angår krav om prøve for snive og om ændring af beslutning 92/260/EØF, 93/196/EØF og 93/197/EØF for så vidt angår visse geografiske betegnelser** *(meddelt under nummer C(2013) 8553)* ([1])..... 49

DA

([1]) EØS-relevant tekst

II

*(Ikke-lovgivningsmæssige retsakter)*

# FORORDNINGER

## RÅDETS FORORDNING (EU) Nr. 1261/2013

**af 2. december 2013**

**om ændring af forordning (EF) nr. 723/2009 om fællesskabsrammebestemmelser for et konsortium for en europæisk forskningsinfrastruktur (ERIC)**

RÅDET FOR DEN EUROPÆISKE UNION HAR —

under henvisning til traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde, særlig artikel 187 og 188,

under henvisning til forslag fra Europa-Kommissionen,

efter fremsendelse af udkast til lovgivningsmæssig retsakt til de nationale parlamenter,

under henvisning til udtalelse fra Europa-Parlamentet,

under henvisning til udtalelse fra Det Europæiske Økonomiske og Sociale Udvalg ([1]),

under henvisning til udtalelse fra Regionsudvalget, og

ud fra følgende betragtninger:

(1) Rådets forordning (EF) nr. 723/2009 ([2]) fastsætter rammebestemmelser med betingelser og procedurer for etablering af et konsortium for en europæisk forskningsinfrastruktur og virkningerne af en sådan etablering (ERIC).

(2) Støtte til og udvikling af forskningsinfrastrukturer i Europa har været et permanent mål for Unionen, hvilket senest afspejledes i Europa-Parlamentets og Rådets afgørelse nr. 1982/2006/EF ([3]) og især i Rådets beslutning 2006/974/EF ([4]).

(3) Det Europæiske Strategiforum for Forskningsinfrastrukturer (ESFRI) og Refleksionsgruppen vedrørende e-infrastruktur (eIRG) har udarbejdet og ajourført den første europæiske køreplan for forskningsinfrastrukturer.

(4) Siden fællesskabsrammebestemmelserne for et ERIC trådte i kraft i 2009, har to europæiske forskningsinfrastrukturer fået tildelt ERIC-status.

(5) Medlemsstater, associerede lande, andre tredjelande end associerede lande og mellemstatslige organisationer kan deltage i et ERIC.

(6) De associerede lande spiller en afgørende rolle i forberedelsen og gennemførelsen af europæiske forskningsinfrastrukturer og bør have mulighed for at deltage i ERIC'er på lige fod med medlemsstaterne, eftersom de i kraft af deres støtte bidrager til EU-forskningens videnskabelige topkvalitet og EU-økonomiens konkurrenceevne.

(7) For at lette associerede landes deltagelse i ERIC'er bør artikel 9, stk. 2 og 3, i forordning (EF) nr. 723/2009 ændres, så de associerede landes bidrag kan afspejles fuldt ud i medlemskab og stemmeret —

VEDTAGET DENNE FORORDNING:

*Artikel 1*

Artikel 9, stk. 2 og 3, i forordning (EF) nr. 723/2009 affattes således:

([1]) EUT C 161 af 6.6.2013, s. 58.
([2]) Rådets forordning (EF) nr. 723/2009 af 25. juni 2009 om fællesskabsrammebestemmelser for et konsortium for en europæisk forskningsinfrastruktur (ERIC) (EUT L 206 af 8.8.2009, s. 1).
([3]) Europa-Parlamentets og Rådets afgørelse nr. 1982/2006/EF af 18. december 2006 om Det Europæiske Fællesskabs syvende rammeprogram for forskning, teknologisk udvikling og demonstration (2007-2013) (EUT L 412 af 30.12.2006. s. 1).
([4]) Rådets beslutning 2006/974/EF af 19. december 2006 om særprogrammet »Kapacitet« til gennemførelse af Det Europæiske Fællesskabs syvende rammeprogram for forskning, teknologisk udvikling og demonstration (2007-2013) (EUT L 54 af 22.2.2007. s. 101).

»2. Et ERIC skal have en medlemsstat og to andre lande, der hverken er medlemsstater eller associerede lande, som deltagere. Yderligere medlemsstater eller associerede lande kan når som helst opnå status som deltagere i et ERIC på rimelige betingelser, jf. vedtægten, og som observatører uden stemmeret på de betingelser, der er fastsat i denne vedtægt. Andre tredjelande end associerede lande og mellemstatslige organisationer kan ligeledes deltage i et ERIC med forbehold af tilslutning fra deltagerforsamlingen, jf. artikel 12, litra a), på de betingelser og efter de procedurer for opnåelse af status som deltager, der er fastsat i vedtægten.

3. Medlemsstaterne eller de associerede lande har tilsammen flertallet af stemmerettighederne i deltagerforsamlingen. Ændring af vedtægten for et ERIC, der har hjemsted i en medlemsstat, kræver samtykke fra flertallet af de medlemsstater, der deltager i det pågældende ERIC.«

*Artikel 2*

Denne forordning træder i kraft på tyvendedagen efter offentliggørelsen i *Den Europæiske Unions Tidende*.

Denne forordning er bindende i alle enkeltheder og gælder umiddelbart i medlemsstaterne i overensstemmelse med traktaterne.

Udfærdiget i Bruxelles, den 2. december 2013.

*På Rådets vegne*

E. GUSTAS

*Formand*

# KOMMISSIONENS GENNEMFØRELSESFORORDNING (EU) Nr. 1262/2013

## af 28. november 2013

## om registrering af en betegnelse i registret over beskyttede oprindelsesbetegnelser og beskyttede geografiske betegnelser [Puruveden Muikku (BGB)]

EUROPA-KOMMISSIONEN HAR —

under henvisning til traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde,

under henvisning til Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 1151/2012 af 21. november 2012 om kvalitetsordninger for landbrugsprodukter og fødevarer ([1]), særlig artikel 52, stk. 2, og

ud fra følgende betragtninger:

(1) I medfør af artikel 50, stk. 2, litra a), i forordning (EU) nr. 1151/2012 er Finlands ansøgning om registrering af betegnelsen "Puruveden Muikku" blevet offentliggjort i *Den Europæiske Unions Tidende* ([2]).

(2) Da Kommissionen ikke har modtaget indsigelser, jf. artikel 51 i forordning (EU) nr. 1151/2012, bør betegnelsen "Puruveden Muikku" derfor registreres —

VEDTAGET DENNE FORORDNING:

*Artikel 1*

Betegnelsen i bilaget registreres.

*Artikel 2*

Denne forordning træder i kraft på tyvendedagen efter offentliggørelsen i *Den Europæiske Unions Tidende*.

Denne forordning er bindende i alle enkeltheder og gælder umiddelbart i hver medlemsstat.

Udfærdiget i Bruxelles, den 28. november 2013.

*På Kommissionens vegne*
*For formanden*

Dacian CIOLOȘ

*Medlem af Kommissionen*

([1]) EUT L 343 af 14.12.2012, s. 1.
([2]) EUT C 140 af 18.5.2013, s. 17.

*BILAG*

Landbrugsprodukter bestemt til konsum, som er opført i traktatens bilag I:

**Kategori 1.7. Fisk, bløddyr, skaldyr, ferske, og produkter på basis heraf**

FINLAND

Puruveden Muikku (BGB)

# KOMMISSIONENS GENNEMFØRELSESFORORDNING (EU) Nr. 1263/2013

## af 28. november 2013

## om registrering af en betegnelse i registret over beskyttede oprindelsesbetegnelser og beskyttede geografiske betegnelser (Valašský frgál (BGB))

EUROPA-KOMMISSIONEN HAR —

under henvisning til traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde,

under henvisning til Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 1151/2012 af 21. november 2012 om kvalitetsordninger for landbrugsprodukter og fødevarer ([1]), særlig artikel 52, stk. 2, og

ud fra følgende betragtninger:

(1) I medfør af artikel 50, stk. 2, litra a), i forordning (EU) nr. 1151/2012 er Tjekkiets ansøgning om registrering af betegnelsen »Valašský frgál« blevet offentliggjort i *Den Europæiske Unions Tidende* ([2]).

(2) Da Kommissionen ikke har modtaget indsigelser, jf. artikel 51 i forordning (EU) nr. 1151/2012, bør betegnelsen »Valašský frgál« registreres —

VEDTAGET DENNE FORORDNING:

*Artikel 1*

Betegnelsen i bilaget registreres.

*Artikel 2*

Denne forordning træder i kraft på tyvendedagen efter offentliggørelsen i *Den Europæiske Unions Tidende*.

Denne forordning er bindende i alle enkeltheder og gælder umiddelbart i hver medlemsstat.

Udfærdiget i Bruxelles, den 28. november 2013.

*På Kommissionens vegne*
*For formanden*
Dacian CIOLOŞ
*Medlem af Kommissionen*

([1]) EUT L 343 af 14.12.2012, s. 1.
([2]) EUT C 155 af 1.6.2013, s. 9.

*BILAG*

Landbrugsprodukter og fødevarer, der er opført i bilag I, del I, til forordning (EU) nr. 1151/2012:

**Kategori 2.4. Brød, wienerbrød, kager, kiks og andet bagværk samt konfekturevarer**

TJEKKIET

Valašský frgál (BGB)

# KOMMISSIONENS GENNEMFØRELSESFORORDNING (EU) Nr. 1264/2013

## af 3. december 2013

## om ændring af forordning (EF) nr. 474/2006 om opstilling af fællesskabslisten over luftfartsselskaber med driftsforbud i Fællesskabet

**(EØS-relevant tekst)**

EUROPA-KOMMISSIONEN HAR —

under henvisning til traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde,

under henvisning til Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 2111/2005 af 14. december 2005 om opstilling af en fællesskabsliste over luftfartsselskaber med driftsforbud i Fællesskabet og oplysning til passagerer om det transporterende luftfartsselskabs identitet, samt ophævelse af artikel 9 i direktiv 2004/36/EF ([1]), særlig artikel 4 ([2]), og

ud fra følgende betragtninger:

(1) Ved Kommissionens forordning (EF) nr. 474/2006 ([3]) er der opstillet en fællesskabsliste over luftfartsselskaber med driftsforbud i Unionen i henhold til kapitel II i forordning (EF) nr. 2111/2005.

(2) En række medlemsstater og Det Europæiske Luftfartssikkerhedsagentur ("EASA") har givet Kommissionen oplysninger, som er relevante i forbindelse med en ajourføring af fællesskabslisten, jf. artikel 4, stk. 3, i forordning (EF) nr. 2111/2005. Tredjelande har også forelagt relevante oplysninger. På grundlag af disse oplysninger bør fællesskabslisten ajourføres.

(3) Kommissionen har underrettet alle berørte luftfartsselskaber, enten direkte eller via de myndigheder, der har ansvaret for det lovpligtige tilsyn med luftfartsselskaberne, om de væsentligste kendsgerninger og betragtninger, på grundlag af hvilke der kan træffes afgørelse om enten at nedlægge driftsforbud for dem i Unionen eller at ændre betingelserne for et driftsforbud for et luftfartsselskab, der er opført på fællesskabslisten.

(4) Kommissionen har givet de berørte luftfartsselskaber lejlighed til at gennemgå de af medlemsstaterne fremlagte dokumenter, fremsætte skriftlige bemærkninger og give en mundtlig redegørelse til Kommissionen og det udvalg, der er nedsat ved Rådets forordning (EØF) nr. 3922/1991 ("Udvalget for Luftfartssikkerhed") ([4]).

(5) Udvalget for Luftfartssikkerhed har modtaget ajourføringer fra Kommissionen om igangværende fælles konsultationer inden for rammerne af forordning (EF) nr. 2111/2005 og gennemførelsesbestemmelserne hertil i forordning (EF) nr. 473/2006 med de kompetente myndigheder og luftfartsselskaber i Republikken Guinea, Indonesien, Kasakhstan, Kirgisistan, Libanon, Iran, Madagaskar, Den Islamiske Republik Mauretanien, Mozambique, Nepal, Filippinerne og Zambia. Udvalget for Luftfartssikkerhed har også modtaget oplysninger fra Kommissionen vedrørende Albanien, Indien, Yemen og Zimbabwe. Udvalget for Luftfartssikkerhed har også modtaget ajourføringer fra Kommissionen om tekniske konsultationer med Den Russiske Føderation og om overvågning af Libyen.

(6) Udvalget for Luftfartssikkerhed har hørt redegørelser fra EASA om resultaterne af analysen af auditrapporterne fra Organisationen for International Civil Luftfart ("ICAO") inden for rammerne af ICAO's verdensomspændende program for kontrol med sikkerheden ("USOAP"). Medlemsstaterne opfordres til at prioritere rampeinspektioner for luftfartsselskaber med licens fra stater, for hvilke ICAO har påpeget betydelige sikkerhedsmæssige betænkeligheder, eller for hvilke EASA har konkluderet, at der findes betydelige mangler i deres system for tilsyn med sikkerheden. Ud over Kommissionens drøftelser i medfør af forordning (EF) nr. 2111/2005 giver prioriteringen af rampeinspektioner mulighed for at skaffe yderligere oplysninger om sikkerhedsforholdene hos luftfartsselskaberne med licens fra disse stater.

(7) Udvalget for Luftfartssikkerhed har hørt redegørelser fra EASA om resultaterne af analyserne af rampeinspektioner, der er udført som led i programmet for sikkerhedsvurdering af udenlandske luftfartøjer ("SAFA") i henhold til Kommissionens forordning (EU) nr. 965/2012 ([5]).

(8) Udvalget for Luftfartssikkerhed har også hørt redegørelser fra EASA om de tekniske bistandsprojekter, der er udført i stater, som er berørt af foranstaltninger eller overvågning i medfør af forordning (EF) nr. 2111/2005. Det er blevet underrettet om EASA's planer og anmodninger om yderligere teknisk bistand og samarbejde for at forbedre civile luftfartsmyndigheders administrative og tekniske kapacitet med sigte på at afhjælpe manglende overholdelse af gældende internationale standarder. Medlemsstaterne er også blevet opfordret til at reagere på disse anmodninger på et bilateralt grundlag og koordinere

([1]) EUT L 344 af 27.12.2005, s. 15.
([2]) EUT L 143 af 30.4.2004, s. 76.
([3]) Kommissionens forordning (EF) nr. 474/2006 af 22. marts 2006 om opstilling af fællesskabslisten over luftfartsselskaber med driftsforbud i Fællesskabet i henhold til kapitel II i Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 2111/2005 (EUT L 84 af 23.3.2006, s. 14).
([4]) Forordning (EØF) nr. 3922/1991 af 16. december 1991 om harmonisering af tekniske krav og administrative procedurer inden for civil luftfart (EFT L 373 af 31.12.1991, s. 4).
([5]) Kommissionens forordning (EU) nr. 965/2012 af 5. oktober 2012 om fastsættelse af tekniske krav og administrative procedurer for flyveoperationer i henhold til Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 216/2008 (EUT L 296 af 25.10.2012, s. 1).

med Kommissionen og EASA. I den forbindelse understreger Kommissionen nytten af at give oplysninger til det internationale luftfartssamfund, navnlig gennem ICAO's SCAN-database, om teknisk bistand, der ydes af Unionen og af dens medlemsstater med sigte på at forbedre luftfartssikkerheden på verdensplan.

(9) Udvalget for Luftfartssikkerhed har også fået en redegørelse fra EUROCONTROL om status for og udviklingen af det alarmsystem, som understøtter EU's SAFA-program. Der blev gjort særlig opmærksom på statistikker over varslingsmeddelelser for luftfartsselskaber med flyveforbud og mulige systemforbedringer.

**Den Europæiske Unions luftfartsselskaber**

(10) Efter EASA's analyse af resultater af SAFA-rampeinspektioner for luftfartøjer tilhørende EU-luftfartsselskaber eller af standardiseringsinspektioner udført af EASA såvel som specifikke inspektioner og audit, som er udført af nationale luftfartsmyndigheder, har adskillige medlemsstater iværksat håndhævelsesforanstaltninger og underrettet Kommissionen og Udvalget for Luftfartssikkerhed herom. Rumænien har oplyst, at luftfartsselskabet Jetran Air's luftfartscertifikat ("AOC") er blevet tilbagekaldt, og Spanien har oplyst, at IMD Airways' AOC er udløbet og er ved at blive tilbagekaldt.

(11) Medlemsstaterne har gentaget, at de er parat til at tage de nødvendige skridt, hvis relevante sikkerhedsoplysninger tyder på, at der er en umiddelbar sikkerhedsrisiko som følge af EU-luftfartsselskabers manglende overholdelse af de passende sikkerhedsstandarder.

**Luftfartsselskaber fra Republikken Guinea**

(12) Som aftalt på mødet i Bruxelles i januar 2013 har de kompetente myndigheder i Republikken Guinea (DNAC) regelmæssigt forelagt oplysninger om den fortsatte gennemførelse af planen for afhjælpende foranstaltninger, der blev godkendt af ICAO i december 2012, såvel som alle de aktiviteter, der er knyttet til den.

(13) Den seneste statusrapport, der blev modtaget den 15. oktober 2013, beskriver de seneste aktiviteter og udviklingsforløb vedrørende gennemførelsen af planen for afhjælpende foranstaltninger. Den franske oversættelse af Republikken Guineas retsakter om civil luftfart (oprindeligt inspireret af og i vidt omfang overtaget fra eksisterende bestemmelser i engelsktalende nabolande) blev afsluttet i begyndelsen af august 2013. Den reviderede lov om civil luftfart blev fremsendt til Parlamentet til vedtagelse den 21. august 2013. Inspektøruddannelsessystemet, der blev foreslået af Banjul Accord Group Aviation Safety Oversight Organisation (BAGASOO) blev vedtaget. Udpegningen af Guineas kontaktpunkt for farligt gods og dets anmeldelse til ICAO fandt sted den 3. september 2013.

(14) Den 30. august 2013 fremsendte DNAC den reviderede og ajourførte plan for afhjælpende foranstaltninger til ICAO. Alle de afhjælpende foranstaltninger, der var planlagt for 2012 og første halvdel af 2013, er blevet gennemført, og de, der er planlagt for tredje og fjerde kvartal af 2013, er iværksat. ICAO's validering af disse foranstaltninger er undervejs.

(15) Da alle tidligere eksisterende luftfartscertifikater ("AOC') blev suspenderet i slutningen af marts 2013, er en fuldstændig ICAO-certificering (fem faser) af et nationalt luftfartsselskab (PROBIZ Guinée, som flyver med et Beechcraft King Air 90-luftfartøj) ved at blive gennemført med hjælp og støtte fra en specifik CAFAC/BAGASOO-mission, idet DNAC's inspektører samtidig uddannes i hele processen på arbejdsstedet. PROBIZ opererer ikke i Unionens luftrum.

(16) DNAC har anmodet om et koordinerings- og valideringsbesøg ("ICVM") for at validere de fremskridt, der er sket, med hensyn til gennemførelsen af de afhjælpende foranstaltninger, og ICAO har planlagt at gennemføre det i maj 2014.

(17) Hvis relevante sikkerhedsoplysninger tyder på, at der er umiddelbare sikkerhedsrisici som følge af manglende overholdelse af de internationale sikkerhedsstandarder, vil Kommissionen være tvunget til at træffe foranstaltninger i henhold til forordning (EF) nr. 2111/2005.

**Luftfartsselskaber fra Indien**

(18) Kommissionen henviste til sin vedvarende dialog med de indiske myndigheder med hensyn til tilsynet med denne stats luftfartsselskaber. Kommissionen skrev i oktober 2007 og januar 2010 til det indiske generaldirektorat for civil luftfart ("DGCA") vedrørende visse selskaber, som DGCA har det reguleringsmæssige ansvar over for, og var tilfreds med svarene.

(19) Hvad angår en ajourføring af de seneste begivenheder gennemførte ICAO et ICVM i december 2012, hvilket førte til udstedelsen af to betydelige sikkerhedsmæssige betænkeligheder. Den første betydelige sikkerhedsmæssige betænkelighed vedrørte certificeringsprocessen for AOC, og den anden vedrørte godkendelsen af ændringer i luftfartøjet og reparationer af udenlandske typecertificerede luftfartøjer, der er registreret i Indien. Kommissionen skrev den 30. april 2013 endnu engang til de indiske myndigheder for at forhøre sig nærmere om de betydelige sikkerhedsmæssige betænkeligheder samt at tage andre spørgsmål op i forbindelse med EASA's rutinemæssige kontrol med sikkerhedsoplysninger i forbindelse med tilsynet med sikkerheden inden for den indiske stat. DGCA svarede den 10. maj 2013 og gav en nærmere beskrivelse af afhjælpende foranstaltninger for de betydelige sikkerhedsmæssige betænkeligheder. I august 2013 tog ICAO på sit andet ICVM til Indien for at kontrollere, om det var lykkedes Indien at gennemføre de afhjælpende foranstaltninger, som var aftalt med ICAO. Som følge af dette ICVM fjernede ICAO sine betydelige sikkerhedsmæssige betænkeligheder. Den fuldstændige ICVM-rapport er endnu ikke tilgængelig.

(20) Af yderligere relevans er besøget af USA's luftfartsadministration ("FAA") med henblik på evaluering af den internationale luftfartssikkerhed ("IASA") i august 2013. Indtil videre har den indiske stat bevaret sin FAA kategori 1-status for overholdelse. Hvis der i fremtiden forekommer en nedklassificering af denne status, vil Kommissionen være nødt til at tage behørigt hensyn til indledningen af de formelle konsultationer med de indiske myndigheder i henhold til artikel 3, stk. 2, i forordning 473/2006.

(21) Medlemsstaterne vil fortsat kontrollere den faktiske overholdelse af de relevante sikkerhedsstandarder ved hjælp af opprioriterede rampeinspektioner, som udføres for indiske operatører i medfør af forordning (EF) nr. 965/2012.

**Luftfartsselskaber fra Indonesien**

(22) Drøftelserne med Indonesiens kompetente myndigheder ("DGCA") videreføres med henblik på at overvåge DGCA's fremskridt med hensyn til at sikre, at sikkerhedstilsynet med alle luftfartsselskaber, der er certificeret i Indonesien, er i overensstemmelse med de internationale sikkerhedsstandarder.

(23) Luftfartsselskabet PT. Citilink Indonesia skrev den 2. august 2013 til Kommissionen og anmodede om at blive fjernet fra bilag A. Vedlagt dette brev var omfattende dokumentation for gennemførelsen af certificeringsprocessen i fem trin.

(24) Der blev afholdt et teknisk møde i Bruxelles den 5. november 2013 mellem PT. Citilink Indonesia, Kommissionen, EASA og medlemsstaterne for at evaluere den omfattende dokumentation, som luftfartsselskabet havde fremsendt. DGCA var også inviteret til dette møde, men nåede frem til, at deres deltagelse ikke var absolut nødvendig på dette tidspunkt. Kommissionen vil på grundlag af dette møde samarbejde med DGCA om at fremskaffe alle de nødvendige præciseringer for at beslutte, om og hvornår den vil være i stand til at foreslå, at restriktionerne over for PT. Citilink Indonesia ophæves.

(25) Ved brev af 23. oktober 2013 fremlagde DGCA også ajourførte oplysninger om andre luftfartsselskaber, som er underlagt deres tilsyn. De meddelte Kommissionen, at der den 23. april 2013 var udstedt en AOC nr. 121-050 til PT Batik Air Indonesia. Men da DGCA ikke forelagde dokumentation for, at sikkerhedstilsynet med dette luftfartsselskab varetages i overensstemmelse med de internationale sikkerhedsstandarder, vurderes det ud fra de fælles kriterier, at dette luftfartsselskab fortsat bør være opført i bilag A.

(26) Kommissionen og Udvalget for Luftfartssikkerhed opfordrer fortsat DGCA til at gøre en indsats for at nå deres mål om oprettelse af et luftfartssystem i fuld overensstemmelse med ICAO's standarder.

**Luftfartsselskaber fra Kasakhstan**

(27) Kommissionen har fortsat aktive drøftelser med Kasakhstans kompetente myndigheder for at blive underrettet om og overvåge disse myndigheders langsigtede fremskridt med hensyn til at sikre, at sikkerhedstilsynet med alle de luftfartsselskaber, der er certificeret i Kasakhstan, er i overensstemmelse med de internationale sikkerhedsstandarder.

(28) Navnlig oplyste Kasakhstans Udvalg for Civil Luftfart ("CAC") om de igangværende gencertificeringsaktiviteter, der har til formål at tilpasse Kasakhstans procedurer og praksis for udstedelse af og tilsyn med operatørcertifikater til ICAO's. CAC oplyste også, at dette har resulteret i, at adskillige luftfartsselskaber har fået deres certifikater suspenderet eller tilbagekaldt.

(29) Den 18. oktober 2013 modtog Kommissionen dokumenter, der bekræftede tilbagekaldelsen af seks AOC'er, der tilhører Mega, Samal, Euro-Asia Air International, Asia Continental Airlines, Deta Air og Kazair West (som allerede er gencertificeret under arbejdsflyvning og allerede er fjernet fra bilag A [1]) på den ene side og suspensionen af AOC'erne for Semeyavia og Irtysh Air indtil den 4. august 2013 på den anden side. Efterfølgende oplyste CAC også, at AOC'et for Semeyavia i mellemtiden var udløbet, og at operatøren ikke havde ansøgt om forlængelse eller genudstedelse. AOC'et for Irtysh Air blev yderligere suspenderet på ubestemt tid. Eftersom suspensionen af et AOC er en midlertidig foranstaltning, som ikke nødvendigvis medfører, at luftfartsselskabets flyveoperationer ophæves, bør Irtysh Air fortsat være opført i bilag A. På baggrund af de fælles kriterier vurderes det derfor, at seks operatører - Mega, Samal, Euro-Asia Air International, Asia Continental Airlines, Deta Air og Semeyavia bør fjernes fra bilag A.

(30) Kommissionen og Udvalget for Luftfartssikkerhed støtter op om de foranstaltninger, der er iværksat af de kompetente myndigheder i Kazakhstan om etablering af en tilsynsordning for den civile luftfart, der er i overensstemmelse med de internationale sikkerhedsstandarder. I den henseende opfordrer Kommissionen dem til at fremskynde og intensivere indsatsen for at gennemføre planen for afhjælpende foranstaltninger som aftalt med ICAO, idet der fokuseres på den øjeblikkelige fjernelse af de to betydelige sikkerhedsmæssige betænkeligheder. Kommissionen opfordrer også til en aktiv deltagelse fra Kasakhstans side i Unionens Traceca-projekt om luftfartssikkerhed for at øge CAC-sikkerhedsinspektørernes viden og erfaring.

(31) Kommissionen er fortsat rede til, med bistand fra EASA og med medlemsstaternes hjælp, at gennemføre et besøg i Kazakhstan og forberede en gennemgang af sagen i Udvalget for Luftfartssikkerhed, når der er sket tilstrækkelige fremskridt med at afhjælpe de påviste sikkerhedssvagheder.

[1] Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) nr. 1146/2012 af 3. december 2012 (EUT L 333 af 5.12.2012, s. 7).

(32) Med hensyn til Air Astanas flyveoperationer til Unionen har medlemsstaterne og EASA bekræftet, at der ikke er konstateret nogen betænkeligheder ved rampeinspektioner i Unionens lufthavne inden for rammerne af SAFA-programmet. Medlemsstaternes kompetente myndigheder vil fortsat kontrollere den faktiske overholdelse af de relevante sikkerhedsstandarder ved hjælp af opprioriterede rampeinspektioner, som udføres på Air Astanas luftfartøjer i medfør af forordning (EF) nr. 965/2012. På dette grundlag vil Kommissionen forberede en gennemgang af de nuværende begrænsninger af Air Astanas operationer på det næste møde i Udvalget for Luftfartssikkerhed.

**Luftfartsselskaber fra Den Kirgisiske Republik**

(33) Kommissionen afholder løbende drøftelser med Kirgisistans kompetente myndigheder med henblik på at identificere mulige luftfartsselskaber, hvis certificering og tilsyn vil kunne opfylde de internationale sikkerhedsstandarder, og over for hvilke der kan overvejes en gradvis lempelse af begrænsningerne.

(34) De kirgisiske myndigheder har imidlertid ikke indgivet skriftlige redegørelser, der giver Kommissionen mulighed for at forberede en gennemgang af sagen, hvilket også var tilfældet ved mødet i Udvalget for Luftfartssikkerhed i juni 2013 samt ved dets møde i november 2013. Som følge af den manglende dokumentation fra Kirgistans side kan Kommissionen heller ikke foreslå, at kirgisiske operatører, hvis AOC ikke tillader dem at udøve erhvervsmæssig lufttransport, bliver fjernet fra fællesskabslisten.

(35) Den 24. oktober 2013 modtog Kommissionen kopier af AOC'erne og driftsspecifikationerne for det nyligt certificerede luftfartsselskab TEZ JET, som påbegyndte erhvervsmæssige flyvninger den 1. august 2013. Der er ikke modtaget dokumenter vedrørende tre andre nyligt certificerede luftfartsselskaber, nemlig Kyrgyz Airlines, S. Group International og Heli Sky, som ellers står opført på de kirgisiske kompetente myndigheders officielle websted. Da de kompetente kirgisiske myndigheder ikke har været i stand til at forelægge dokumentation for, at sikkerhedstilsynet med disse fire luftfartsselskaber varetages i overensstemmelse med de internationale sikkerhedsstandarder, vurderes det ud fra de fælles kriterier, at TEZ JET, Kyrgyz Airlines, S. Group International og Heli Sky bør opføres i bilag A.

(36) Kommissionen opfordrer de kompetente kirgisiske myndigheder til at fremskynde deres arbejde for at afhjælpe de sikkerhedsmæssige svagheder, herunder dem, som ICAO har påvist, og regelmæssigt at meddele Kommissionen deres fremskridt med hensyn til sikkerhedstilsynet med de luftfartsselskaber, der er certificeret i Kirgistan, således at Kommissionen på sigt har mulighed for at fremsætte et forslag til Udvalget for Luftfartssikkerhed om en gennemgang af sagen. Under denne forudsætning er Kommissionen fortsat rede til, med bistand fra EASA og med medlemsstaternes hjælp, at gennemføre et sikkerhedskontrolbesøg på stedet for at bekræfte, at de kirgisiske kompetente myndigheder kan udføre deres tilsynspligt i overensstemmelse med internationale standarder og forberede en gennemgang af sagen i Udvalget for Luftfartssikkerhed.

**Luftfartsselskaber fra Libanon**

(37) Fra den 5. til den 11. december 2013 gennemførte ICAO et ICVM i Libanon og gennemgik de fremskridt, der var gjort for at afhjælpe de mangler, som ICAO's USOAP-audit af Libanons civile luftfartssystem havde påvist mellem den 1. og den 9. juli 2008. Efter dette ICVM er der sket en lille forbedring i forhold til den generelle mangel på effektiv gennemførelse af de otte kritiske elementer.

(38) I løbet af missionen identificerede ICVM-teamet en betydelig sikkerhedsmæssig betænkelighed i forbindelse med certificeringsprocessen af luftfartsselskaber. Det blev konstateret, at Libanon havde udstedt og fornyet AOC og driftsspecifikationer for to regelmæssige internationale luftfartsselskaber og en række mindre AOC-indehavere, der gennemfører internationale flyvninger uden at udføre nogen af de påkrævede certificeringsaktiviteter. ICAO's valideringsudvalg for betydelige sikkerhedsmæssige betænkeligheder bekræftede den 31. januar 2013, at betænkeligheden fortsat eksisterer.

(39) Ud fra analysen af ICAO's endelige ICVM-rapport af december 2012, der blev udarbejdet af Kommissionen, EASA og medlemsstaterne, tyder det på, at Libanon har et reelt problem med at sikre en effektiv gennemførelse af standarderne og anbefalingerne på to af de analyserede USOAP-områder: luftdygtighed og undersøgelse af flyhavarier. Desuden lader statens evne til at være påvirket af væsentlige problemer på fire andre af de analyserede USOAP-områder.

(40) Den 12. november inviterede Kommissionen de kompetente libanesiske myndigheder til et teknisk konsultationsmøde med deltagelse af EASA og en repræsentant for en EU-medlemsstat. Under dette møde orienterede de kompetente libanesiske myndigheder om den kommende luftfartslovgivning (Lov nr. 481/2002), der fastsætter, at der skal oprettes en uafhængig myndighed for civil luftfart, men som på grund af den politiske ustabilitet i landet ikke er blevet vedtaget. Denne vedtagelse afhænger af oprettelsen af en ny regering, som muliggør en udpegning af en ny bestyrelse for myndigheden, hvilket forventes at ske i 2014. De kompetente myndigheder oplyste, at de i hast har foretaget de opgaver, der kan afhjælpe de mangler, der er konstateret i ICAO's plan for afhjælpende foranstaltninger. På grundlag af dette møde blev de kompetente libanesiske myndigheder opfordret til at fremsende oplysninger om tilsynet med deres luftfartsselskaber. Kommissionen og EASA vil vurdere den dokumentation, som de modtager, idet der tages hensyn til yderligere oplysninger fra ICAO i forhold til det arbejde, der var iværksat for at løse den betydelige sikkerhedsmæssige betænkelighed. Kommissionen opfordrer også Libanon til at deltage aktivt i Unionens MASC (enheden for flysikkerhed for Middelhavslandene) for at fremme oprettelsen af det statslige sikkerhedsprogram og forbedre reglerne for luftfartssikkerhed i Libanon.

(41) På baggrund af den situation, der er beskrevet i betragtning 37 til 40 finder Kommissionen og Udvalget for Luftfartssikkerhed, at det er nødvendigt at forsætte konsultationerne med de libanesiske myndigheder i henhold til artikel 3, stk. 2, i forordning 473/2006.

**Luftfartsselskaber fra Libyen**

(42) Konsultationerne med Libyens kompetente myndigheder ("LYCAA") fortsætter med henblik på at bekræfte, at Libyen gør fremskridt med arbejdet med at reformere sikkerhedsordningen for landets civile luftfart, og navnlig med henblik på at sikre, at sikkerhedstilsynet med alle luftfartsselskaber, der er certificeret i Libyen, overholder de internationale sikkerhedsstandarder.

(43) Kommissionen skrev den 7. oktober 2013 til LYCAA og anmodede om at blive ajourført vedrørende gencertificeringen af libyske luftfartsselskaber. LYCAA svarede den 29. oktober 2013 og anmodede om at fremlægge deres fremskridt ved et møde med Kommissionen og derudover om at få møde for Udvalget for Luftfartssikkerhed i november.

(44) I et brev af 29. oktober 2013 bekræftede LYCAA over for Kommissionen, at de ville bibeholde de nuværende begrænsninger på flyvninger inden for Unionen for alle luftfartsselskaber, og at enhver ændring af dette vil ske under forbehold af en aftale mellem LYCAA, Kommissionen og Udvalget for Luftfartssikkerhed.

(45) På et møde den 7. november 2013 gennemførte Kommissionen, EASA og repræsentanter for medlemsstaterne drøftelser med LYCAA og luftfartsselskaberne Libyan Airlines og Afriqyiah Airways. Under disse drøftelser meddelte LYCAA, at de efter deres opfattelse havde gennemført gencertificeringsprocessen i fem trin for Libyan Airlines, og at det var på tide, at dette luftfartsselskab fik tilladelse til at flyve inden for Unionen. På mødet modtog Kommissionen dokumentation for de aktiviteter, som LYCAA havde foretaget i forbindelse med gencertificeringsprocessen.

(46) LYCAA og Libyan Airlines var til høring i Udvalget for Luftfartssikkerhed den 19. november 2013. LYCAA meddelte Udvalget for Luftfartssikkerhed, at gencertificeringsprocessen i fem trin for Libyan Airlines nu var overstået, og at dette luftfartsselskab efter LYCAA's opfattelse burde få tilladelse til at foretage ruteflyvning inden for Unionen.

(47) LYCAA bekræftede dog udtrykkeligt over for Kommissionen og Udvalget for Luftfartssikkerhed, at enhver lempelse af de nuværende restriktioner for flyvning inden for Unionen ville ske under forbehold af en aftale mellem LYCAA, Kommissionen og Udvalget for Luftfartssikkerhed.

(48) Kommissionen og Udvalget for Luftfartssikkerhed bemærkede følgende:

— den fremlagte dokumentation til støtte for gencertificeringen af Libyan Airlines, som var blevet forelagt Udvalget, kunne ikke vurderes i tilstrækkelig grad inden Udvalgets møde

— af spørgsmål fra medlemmer af Udvalget fremgik det, at antallet af LYCAA-inspektører ikke er tilstrækkeligt til at løse myndighedens opgaver

— LYCAA har ikke i tilstrækkelig grad begrænset ambulanceflyvninger, der er udført i erhvervsmæssig øjemed af libyske luftfartsselskaber, inden for Unionens luftrum, hvilket er i strid med aftalen mellem LYCAA, Kommissionen og Udvalget for Luftfartssikkerhed

— nogle af disse fly er blevet underlagt rampeinspektioner, og ved flere lejligheder er der fundet væsentlige mangler.

(49) Kommissionen og Udvalget for Luftfartssikkerhed meddelte, at det bør godtgøres til Kommissionens og Udvalget for Luftfartssikkerheds tilfredshed, at gencertificeringsprocessen reelt er afsluttet, og at der er et passende løbende tilsyn i overensstemmelse med ICAO's standarder, inden LYCAA påtænker at udstede en tilladelse til sine flyselskaber til at flyve til Unionen. Hvis dette ikke godtgøres over for Kommissionen og Udvalget for Luftfartssikkerhed, vil Kommissionen være forpligtet til at træffe øjeblikkelige foranstaltninger for at forhindre luftfartsselskaberne i at flyve inden for Unionen.

**Luftfartsselskaber fra Den Islamiske Republik Mauretanien**

(50) I henhold til forordning (EU) nr. 965/2012 har medlemsstaterne kontrolleret den faktiske overholdelse af de relevante sikkerhedsstandarder ved hjælp af rampeinspektioner, som udføres for luftfartøjer, der benyttes af luftfartsselskaber, som er certificeret i Mauretanien. EASA's seneste SAFA-analyse viser, at der er gennemført fem inspektioner for luftfartøjer fra Mauritania Airlines International. EASA's analyse af de mangler, der blev konstateret under disse SAFA-inspektioner, viser en uheldig tendens. Inspektionerne afslørede en række mangler, som i nogle tilfælde påvirker sikkerheden, særligt med hensyn til vedligeholdelsesbetingelserne. Efter analysen blev der yderligere gennemført to inspektioner i oktober 2013, som bekræftede den tendens, der blev konstateret, og karakteren af manglerne.

(51) EASA oplyste de mauretanske nationale myndigheder ("ANAC") om disse suboptimale SAFA-resultater. ANAC blev opfordret til at foretage afhjælpende foranstaltninger og at oplyse EASA om disse foranstaltninger. Den 14. oktober 2013 svarede ANAC ved at oplyse, at den første flyvning til Unionen fandt sted den 8. maj 2013, og at der ifølge dets indikator kunne konstateres en forbedring. ANAC-sikkerhedsinspektører blev givet specifikke instrukser om at forbyde flyvninger til Europa for luftfartøjer med SAFA-konstateringer, der er klassificeret i kategori 2 og 3.

(52) Spanien har oplyst Udvalget for Luftfartssikkerhed om, at staten for nylig har givet yderligere fire ANAC-inspektører kendskab til SAFA-inspektionerne, hvilket bør medføre en forbedring af situationen.

(53) Kommissionen og Udvalget for Luftfartssikkerhed bemærkede, at ANAC og Mauritania Airlines International er nødt til at fortsætte med at forbedre situationen. Kommissionen vil også over for Mauretanien gentage vigtigheden af at overholde de forpligtelser, som staten påtog sig i forbindelse med planen for afhjælpende foranstaltninger og nødvendigheden af at udføre en årsagsanalyse, og den vil bede om de regelmæssige rapporter, som ANAC og Mauritania Airlines International bør stille til rådighed.

(54) Hvis resultaterne af de fremtidige SAFA-rampeinspektioner eller andre sikkerhedsrelevante oplysninger indikerer en forringelse af sikkerhedsstandarderne, der når et uacceptabelt niveau, vil Kommissionen være nødt til at overveje at træffe foranstaltninger i overensstemmelse med forordning (EF) nr. 2111/2005.

**Luftfartsselskaber fra Mozambique**

(55) Mozambiques kompetente myndigheder ("IACM") har rapporteret om den igangværende gennemførelse af planen for afhjælpende foranstaltninger, der er forelagt for og godkendt af ICAO. I den seneste statusrapport, der blev modtaget den 29. oktober 2013, oplyses det, at IACM arbejder på at behandle de åbne USOAP-konstateringer med hensyn til associerede protokolspørgsmål, men ICAO's validering af de rapporterede fremskridt er undervejs, og de vil blive oplyst hurtigst muligt. IACM's uddannelsespolitik er blevet oprettet, og det tilsvarende træningsprogram er undervejs.

(56) Ved samme lejlighed oplyste IACM, at den har fortsat gencertificeringsprocessen for luftfartsoperatører, som fuldt ud overholder ICAO SARPS, og at der indtil videre er tolv operatører (CFM – Transportes e Trabalho Aéreo S.A., Coastal Aviation, CR Aviation, ETA- Air Charter, Helicópteros Capital, Kaya Airlines Lda, Linhas Aéreas de Moçambique LAM, Moçambique Expresso SARL Mex, OHI, Safari Air, Solenta Aviation (tidligere CFA-Mozambique) og TTA SARL), som er blevet gencertificeret i overensstemmelse med den liste, der er forelagt af IACM. Men da de kompetente myndigheder i Mozambique ikke har været i stand til at forelægge dokumentation for, at sikkerhedstilsynet med disse tolv luftfartsselskaber varetages i overensstemmelse med de internationale sikkerhedsstandarder, vurderes det ud fra de fælles kriterier, at CFM – Transportes e Trabalho Aéreo S.A., Coastal Aviation, CR Aviation, ETA- Air Charter, Helicópteros Capital, Kaya Airlines Lda, Linhas Aéreas de Moçambique LAM, Moçambique Expresso SARL Mex, OHI, Safari Air, Solenta Aviation (tidligere CFA-Mozambique) og TTA SARL bør opføres i bilag A.

(57) De andre fem luftfartsselskaber, der tidligere var opført i bilag A (Aero-Serviços SARL, Aerovisão de Moçambique, Emílio Air Charter Lda, Unique Air Charter og VR Cropsprayers Lda) er ikke blevet gencertificeret. Selvom disse fem luftfartsselskaber ikke er opstillet på den liste over gencertificerede luftfartsselskaber, der er fremsendt af myndighederne, er de fem luftfartsselskaber stadig opført på IACM's websted. Da de kompetente myndigheder i Mozambique ikke har været i stand til at forelægge dokumentation for, at sikkerhedstilsynet med disse fem luftfartsselskaber varetages i overensstemmelse med de internationale sikkerhedsstandarder, vurderes det ud fra de fælles kriterier, at Aero-Serviços SARL, Aerovisão de Moçambique, Emílio Air Charter Lda, Unique Air Charter og VR Cropsprayers Lda fortsat bør være opført i bilag A.

(58) Indsatsen rettet mod kapacitetsopbygning er stadig i gang med ansættelsen af nationale eksperter, idet der i alt skal ansættes 15 medarbejdere inden udgangen af 2013 (for at styrke følgende områder: operationer og certificering, navigation og flyvepladser, luftdygtighed, regulering og håndhævelse, lufttransportaftaler, og administration) og yderligere fire medarbejdere (navigation og flyvepladser) i 2014. Der er også stillet en AGA-ekspert (flyvepladser, luftruter og jordbaserede hjælpemidler) til rådighed i oktober 2013 igennem et projekt, der er finansieret af ICAO med henblik på at styrke dette område.

(59) IACM oplyste også, at luftfartsselskabet Linhas Aéreas de Moçambique har fortsat bestræbelserne på at gennemføre de videregående faser, hovedsageligt fase III, i deres sikkerhedsstyringssystem ("SMS"). Der er udnævnt sikkerhedschefer og sikkerhedspersonale på alle driftsområder, og der er en igangværende uddannelse i SMS og erhvervelse af it-værktøjer til integrering af kvalitetssystemet i SMS. Sideløbende og efter en vellykket audit, der blev foretaget i juni 2013, har Linhas Aéreas de Moçambique fornyet sin IOSA-certificering (IATA's Operational Safety Audit Programme), som nu er gyldig indtil oktober 2015. Linhas Aéreas de Moçambique's kvalitetssystem blev også auditeret med et positivt resultat i august 2013, og selskabets ISO 9001-certificering er blevet fornyet.

(60) IACM har anmodet om et ICVM for at validere de fremskridt, der er gjort i forhold til gennemførelsen af planen for afhjælpende foranstaltninger, og ICAO har planlagt at gennemføre det i maj 2014.

(61) Kommissionen og Udvalget for Luftfartssikkerhed ser med tilfredshed på de fremskridt, som Mozambiques kompetente myndigheder har underrettet om for så vidt angår afhjælpningen af de mangler, som ICAO har konstateret, og særligt dem, der er rettet mod intern kapacitetsopbygning, og de opfordrer dem til at gøre en indsats for at afslutte deres arbejde for at gennemføre et luftfartssystem i fuld overensstemmelse med ICAO's standarder.

(62) Kommissionen og Udvalget for Luftfartssikkerhed anerkender og bifalder også de vedvarende forbedringer, som Linhas Aéreas de Moçambique har rapporteret i deres fortsatte indsats for at overholde og vedtage internationale sikkerhedsstandarder.

**Luftfartsselskaber fra Nepal**

(63) I maj 2009 bekræftede resultaterne af en ICAO-audit, at Nepals gennemførelse af internationale sikkerhedsstandarder ligger relativt langt under verdensgennemsnittet.

(64) Auditten viste, at Nepals kompetente myndigheder ("CAAN") ikke var i stand til at sikre en effektiv gennemførelse af internationale sikkerhedsstandarder på områderne flyveoperationer, luftdygtighed og havariundersøgelser, og at der var væsentlige konstateringer, som påvirker landets kapacitet, også inden for primær luftfartslovgivning og forskrifter vedrørende civil luftfart, organiseringen af den civile luftfart og udstedelse af licenser til personale og uddannelse af personale.

(65) Der har i løbet af en periode på to år mellem august 2010 og september 2012 været fem dødelige ulykker i Nepal med luftfartøjer, der er registreret i Nepal, og som har involveret et antal unionsborgere. Derudover har der været yderligere tre ulykker i 2013. Det høje antal ulykker er tegn på, at der eksisterer systemiske sikkerhedsmangler.

(66) På baggrund af oplysninger fra konsultationer mellem CAAN, Kommissionen og EASA gennemgik Udvalget for Luftfartssikkerhed på sit møde i juni 2013 for første gang situationen med hensyn til luftfartssikkerhed i Nepal.

(67) På trods af de alvorlige konstaterede mangler og høje antal flyulykker var Udvalget for Luftfartssikkerhed opmuntret over de initiativer, som de kompetente myndigheder havde iværksat, men konstaterede, at en gennemgang af resultaterne af ICAO's ICVM og andre sikkerhedsoplysninger kan føre til, at Kommissionen træffer foranstaltninger i overensstemmelse med forordning (EF) nr. 2111/2005.

(68) ICAO foretog et ICVM i juli 2013, hvilket udmøntede sig i en betydelig sikkerhedsmæssig betænkelighed i forbindelse med flyveoperationer. Den oprindelige plan for afhjælpende foranstaltninger, som CAAN fremsendte til ICAO for at rette op på de mangler, der var konstateret i den betydelige sikkerhedsmæssige betænkelighed, blev ikke afsluttet inden for den anførte frist, og betænkeligheden fortsatte med at være gældende. Den fuldstændige ICVM-rapport er endnu ikke tilgængelig.

(69) Den 19. november 2013 hørte Udvalget for Luftfartssikkerhed redegørelser fra CAAN om deres foranstaltninger for at forbedre luftfartssikkerheden i Nepal. Kommissionen og Udvalget for Luftfartssikkerhed fandt, at der på trods af CAAN's bestræbelser stadig er betydelige betænkeligheder vedrørende flysikkerhedsrisici, som ikke i tilstrækkelig grad er begrænset.

(70) Udvalget for Luftfartssikkerhed hørte også redegørelser fra Nepals forbund af luftfartsselskaber, Nepal Airlines, Buddha Air, Yeti Airlines, Tara Air og Shree Airlines.

(71) Luftfartsselskabernes redegørelser dækkede hovedsageligt sikkerhedsstyring og pilotuddannelse, og Udvalget for Luftfartssikkerhed var opmuntret over luftfartsselskabernes professionelle tilgang til luftfartssikkerhed generelt.

(72) På trods af CAAN's bestræbelser er der ikke tilstrækkelig dokumentation for, at der er sket en tydelig og varig forbedring. Denne iagttagelse understøttes af problemet med ICAO's betydelige sikkerhedsmæssige betænkelighed og den manglende evne til på effektiv vis at rette op på de problemer, der blev konstateret i den.

(73) Selvom Kommissionen og Udvalget for Luftfartssikkerhed anser CAAN for at være i en kapacitetsopbygningsfase, bemærkede de, at de nødvendige kompetencer ikke i tilstrækkelig grad er på plads hos CAAN, således at den kan sikre opfyldelsen af sine internationale forpligtelser.

(74) Selvom nogle af luftfartsselskaberne kan have tilstrækkelige midler til at håndtere sikkerheden i overensstemmelse med deres forpligtelser, er Kommissionen og Udvalget for Luftfartssikkerhed af den opfattelse, at CAAN's svagheder fører til en situation, hvor den ikke kan garantere sikkerheden hos sine luftfartsselskaber.

(75) Det vurderes på grundlag af den situation, der er beskrevet i betragtning 63 til 74, og på grundlag af de fælles kriterier, at ingen af de luftfartsselskaber, der er certificeret i Nepal, overholder de relevante sikkerhedsstandarder, og at de derfor bør pålægges et driftsforbud og opføres i bilag A.

(76) Kommissionen forbereder med bistand fra EASA og medlemsstaterne at gennemføre et besøg i Nepal for yderligere at vurdere CAAN's og Nepals større luftfartsselskabers kompetencer, helst inden Udvalget for Luftfartssikkerheds næste møde, med henblik på at undersøge, om nogen form for lempelse af driftsforbuddet er mulig.

(77) Kommissionen og Udvalget for Luftfartssikkerhed anerkender de problemer, som CAAN står over for, og vil undersøge mulighederne for at udvide det allerede eksisterende tekniske samarbejdsprogram mellem CAAN og EASA.

**Luftfartsselskaber fra Filippinerne**

(78) Som følge af en ulykke hos Cebu Pacific den 2. juni 2013 i Davao International Airport, som førte til en afvigelse fra start- og landingsbane, besluttede luftfartsselskabet sig for ikke at deltage i mødet i Udvalget for Luftfartssikkerhed i juni.

(79) Siden mødet i Udvalget for Luftfartssikkerhed i juni har Filippinernes myndigheder for civil luftfart ("CAAP") og luftfartsselskabet Cebu Pacific fremsendt visse former for dokumentation for at give Kommissionen et klarere billede af Cebu Pacific's og CAAP's sikkerhedsforanstaltninger i forhold til ulykken. Kommissionen og Udvalget for Luftfartssikkerhed noterede sig CAAP's fortsatte positive indsats og bifaldt den gennemsigtige dialog med Kommissionen i forbindelse med ulykken.

(80) Kommissionen har inviteret repræsentanter for CAAP og Cebu Pacific til et teknisk møde til en mere detaljeret drøftelse af disse sikkerhedsforanstaltninger og andre relevante faktorer i forbindelse med ulykken.

(81) Medlemsstater har anført, at Philippine Airlines den 4. november 2013 har genoptaget lufttransporten til Unionen, efter at det i juli blev fjernet fra bilag A i fællesskabslisten. Medlemsstaterne vil fortsat kontrollere den faktiske overholdelse af de relevante sikkerhedsstandarder ved hjælp af opprioriterede rampeinspektioner i medfør af forordning (EF) nr. 965/2012.

**Luftfartsselskaber fra Den Russiske Føderation**

(82) Luftfartøjer, der drives af visse luftfartsselskaber, som er certificeret i Den Russiske Føderation og flyver til lufthavne i Unionen er underlagt opprioriterede SAFA-rampeinspektioner for at kontrollere deres overholdelse af de internationale sikkerhedsstandarder. De kompetente myndigheder i medlemsstaterne og EASA fortsætter med at orientere deres modparter i Den Russiske Føderation om de konstaterede problemer og opfordrer dem til at træffe foranstaltninger for at afhjælpe eventuel manglende overholdelse af ICAO's standarder.

(83) Kommissionen fortsætter i mellemtiden dialogen med de kompetente myndigheder i Den Russiske Føderation om luftfartssikkerhedsspørgsmål, navnlig for at sikre, at de aktuelle risici som følge af dårlig sikkerhed hos luftfartsselskaber, der er certificeret i Den Russiske Føderation, styres på passende vis.

(84) Den 7. november 2013 afholdt Kommissionen bistået af EASA og flere medlemsstater et møde med repræsentanter for den russiske føderale lufttransportmyndighed ("FATA"), hvor FATA orienterede om de foranstaltninger, som myndigheden og de berørte luftfartsselskaber har truffet for at følge op på resultaterne af SAFA-rampeinspektionerne. FATA oplyste navnlig, at den kontrollerer luftfartsselskabernes præstationer og er parat til at gribe ind om nødvendigt. Den benytter regelmæssigt SAFA-resultater i forbindelse med kontrollen med certificering eller udstedelse af specifikke godkendelser for at verificere, om et luftfartsselskab overholder kravene.

(85) Der blev også inviteret repræsentanter for Kogalymavia til mødet den 7. november 2013 for at svare på spørgsmål vedrørende den kraftige stigning i antallet af SAFA-konstateringer. De russiske kompetente myndigheder oplyste at den har foretaget en uanmeldt inspektion af Kogalymavia, hvor der blev påvist alvorlige problemer inden for områderne luftdygtighed, flyveoperationer og sikkerhedsstyring. Luftfartsselskabet fik en måned til at afhjælpe alle problemer. Efterfølgende vil FATA efter en periode på to uger foretage en opfølgende inspektion og afgøre, om luftfartsselskabets AOC skal begrænses, suspenderes eller tilbagekaldes. Kommissionen påpegede, at dette luftfartsselskabs flåde og operationer skal gennemgås nøje sammen med en styrkelse af det løbende tilsyn, så det kan bekræftes, at luftfartøjernes tekniske tilstand og flysikkerheden er i hastig forbedring. Hvis situationen med Kogalymavia ikke bliver bedre, eller myndighedernes foranstaltninger ikke er tilstrækkelige, vil Kommissionen træffe passende foranstaltninger. Eftersom en del af flåden er registreret i Irland, vil de irske kompetente myndigheder ("IAA") træffe passende foranstaltninger.

(86) Kommissionen og EASA vil fortsat nøje overvåge sikkerhedsforholdene hos de luftfartsselskaber, der er certificeret i Den Russiske Føderation, og som flyver til Unionen. Til dette formål skal medlemsstaternes kompetente myndigheder kontrollere den faktiske overholdelse af de relevante sikkerhedsstandarder med opprioriterede rampeinspektioner, som udføres for disse luftfartsselskabers luftfartøjer i medfør af forordning (EF) nr. 965/2012. Kommissionen vil fortsat udveksle sikkerhedsoplysninger med de kompetente russiske myndigheder for at få bekræftet, at resultaterne af SAFA-rampeinspektionerne afhjælpes på hensigtsmæssig vis af de berørte luftfartsselskaber.

(87) Hvis resultaterne af sådanne kontroller eller nogen andre sikkerhedsrelevante oplysninger indikerer, at de internationale sikkerhedsstandarder ikke overholdes, vil Kommissionen være nødt til at træffe foranstaltninger inden for rammerne af forordning (EF) nr. 2111/2005.

**Luftfartsselskaber fra Yemen (Yemen Airways)**

(88) Undersøgelsesrapporten i forbindelse med Yemen Airways' ulykke på Moroni, Comorerne, den 29. juni 2009 (2254 UTC) blev offentliggjort den 25. juni 2013. I overensstemmelse med internationale standarder blev rapporten offentliggjort af Staten Comorerne med deltagelse af andre stater, såsom Frankrig, USA og Yemen. Blandt deltagerne var der været bekymring med hensyn til den tid, der er gået siden selve ulykken, og offentliggørelsen af den endelige rapport.

(89) Kommissionen og Udvalget for Luftfartssikkerhed hilste offentliggørelsen af den endelige rapport velkommen. Hvad angår konklusionerne i forhold til Yemen Airways, anføres det i rapporten, at ulykken skyldes besætningens uhensigtsmæssige forsøg på at kontrollere luftfartøjets flyvevej, hvilket resulterede i, at luftfartøjet stallede uden mulighed for genopretning og derfor landede i havet. Den faktor, der gik forud for motorstoppet, var en ukontrolleret visuel manøvre under en natlig cirklingsprocedure. I rapporten anføres det endvidere, at Yemen Airways' besætning sandsynligvis ikke har haft åndsnærværelse nok til at reagere på en hensigtsmæssig måde over for de forskellige alarmer i cockpittet. Desuden bemærkes det i rapporten, at der manglede en klar procedure, som besætningen skulle følge i det tilfælde, at en eller begge banelys ikke fungerede.

(90) Undersøgelsesrapporten kom med tre hovedhenstillinger: for det første at myndighederne på Comorerne indfører permanente nødforanstaltninger, der er tilpasset til efterforskningen og den efterfølgende bjærgning af et flyvehavari, der finder sted i havet i nærheden af deres flyvepladser; for det andet at de yemenitiske myndigheder sikrer, at alle besætninger, der flyver til Moroni, er korrekt uddannet i udførelsen af cirkling med fastsatte

beholdne kurser (MVI), og for det tredje, at de yeminitiske myndigheder gennemgår uddannelsen af Yemen Airways' piloter, særligt med henblik på deres evne til at reagere i nødsituationer.

(91) I lyset af offentliggørelsen af rapporten afholdt Kommissionen den 1. juli 2013 et møde i Bruxelles med deltagelse af repræsentanter fra det arabiske udvalg for civil luftfart ("ACAC") og Yemens myndighed for civil luftfart og meteorologi ("CAMA"). Mødet blev afholdt for at give CAMA mulighed for at fremsætte sine synspunkter om undersøgelsesrapportens hovedkonklusioner og henstillinger. I et brev af 10. september anførte Kommissionen, at den, selvom den ikke ønskede at blive involveret i detaljerne i undersøgelsesrapporten, gerne ville fokusere mere på Yemen Airways' sikkerhedspræstation og sikkerhedstilsynet med det, især fordi luftfartsselskabet regelmæssigt flyver med europæiske statsborgere. Mere specifikt nævnte Kommissionen, at den ønskede at vide mere om de konkrete foranstaltninger, som CAMA og Yemen Airways har truffet efter offentliggørelsen af undersøgelsesrapporten.

(92) Da der ikke blev modtaget noget svar, sendte Kommissionen den 30. oktober 2013 endnu et brev, hvori den understregede, at en hurtig reaktion på dens tidligere henvendelser var påkrævet for at undgå en indkaldelse i henhold til artikel 7 i forordning (EF) nr. 2111/2005.

(93) I et brev af 7. november 2013 svarede CAMA med nogle nærmere oplysninger om sine sikkerhedsforanstaltninger som følge af ulykken. Disse nærmere oplysninger skal udgøre grundlaget for et møde med repræsentanter for CAMA og Yemen Airways. Afhængig af resultatet af dette møde, vil Kommissionen enten opretholde de formelle konsultationer med de ansvarlige for det lovpligtige tilsyn med de luftfartsselskaber, der er certificeret i Yemen, og med Yemen Airways, eller være nødt til at overveje en indkaldelse i henhold til artikel 7 i forordning (EF) nr. 2111/2005.

**Luftfartsselskaber fra Zambia**

(94) I henhold til Kommissionens forordning (EF) nr. 619/2009 af 13. juli 2009 om ændring af forordning (EF) nr. 474/2006 bør alle luftfartsselskaber, som er certificeret af de myndigheder i Zambia, der har ansvaret for det lovpligtige tilsyn, opføres i bilag A.

(95) Opførelsen på listen i overensstemmelse med de fælles kriterier i forordning (EF) nr. 2111/2005 blev underbygget af dokumentation, som omfattede audit-konstateringer under ICAO USOAP i februar 2009, hvilket førte til offentliggørelsen af en betydelig sikkerhedsmæssig betænkelighed vedrørende luftfartøjsoperationer, certificering og tilsyn, der blev udført af Zambias myndigheder for civil luftfart.

(96) Efterfølgende besøgte ICAO i december 2012 Zambia i ICAO-regi under et ICVM-besøg. ICVM'ets anvendelsesområde omfattede den oprindelige betydelige sikkerhedsmæssige betænkelighed, der blev rejst som følge af ICAO's USOAP-audit i februar 2009, og de afhjælpende foranstaltninger, der blev fremsendt af Zambias myndigheder i den forbindelse. Efter ICVM'et konkluderede ICAO's valideringsudvalg for betydelige sikkerhedsmæssige betænkeligheder, at betænkeligheden kunne fjernes.

(97) Kommissionen ajourførte Udvalget for Luftfartssikkerhed om sin seneste korrespondance med Zambias myndigheder.

(98) Kommissionen og Udvalget for Luftfartssikkerhed er opmuntrede over de fremskridt, som Zambias ministerium for civil luftfart har gjort, og opfordrer Zambias myndigheder til at fortsætte deres arbejde med henblik på, at der på et passende tidspunkt og efter den nødvendige kontrol kan overvejes en lempelse af de nuværende driftsmæssige begrænsninger.

(99) I betragtning af betydningen for sikkerheden anerkendes det i artikel 8, stk. 2, i forordning (EF) nr. 2111/2005, at det er nødvendigt at træffe hurtige afgørelser og om nødvendigt skabe mulighed for en hasteprocedure. For at beskytte følsomme oplysninger og minimere de kommercielle virkninger er det derfor afgørende, at afgørelser om at ajourføre listen over luftfartsselskaber med driftsforbud eller -restriktioner i Unionen, offentliggøres og træder i kraft straks efter vedtagelsen.

(100) Forordning (EF) nr. 474/2006 bør derfor ændres i overensstemmelse hermed.

(101) Foranstaltningerne i denne forordning er i overensstemmelse med udtalelse fra Udvalget for Luftfartssikkerhed —

VEDTAGET DENNE FORORDNING:

*Artikel 1*

I forordning (EF) nr. 474/2006 foretages følgende ændringer:

1. Bilag A erstattes af teksten i bilag A til nærværende forordning.

2. Bilag B erstattes af teksten i bilag B til nærværende forordning.

*Artikel 2*

Denne forordning træder i kraft dagen efter offentliggørelsen i *Den Europæiske Unions Tidende*.

Denne forordning er bindende i alle enkeltheder og gælder umiddelbart i hver medlemsstat.

Udfærdiget i Bruxelles, den 3. december 2013.

*På Kommissionens vegne*
*For formanden*

Siim KALLAS

*Næstformand*

*BILAG A*

**LISTE OVER LUFTFARTSSELSKABER, FOR HVIS VEDKOMMENDE ALLE FORMER FOR DRIFT ER OMFATTET AF FORBUD I EU** [1]

| Luftfartsselskabets juridiske enheds navn som anført på dens AOC (og firmanavnet, hvis dette er anderledes) | Nummer på Air Operator's Certificate (AOC) eller licens | Luftfartsselskabets ICAO-kode | Operatørens hjemland |
|---|---|---|---|
| BLUE WING AIRLINES | SRBWA-01/2002 | BWI | Surinam |
| MERIDIAN AIRWAYS LTD | AOC 023 | MAG | Republikken Ghana |
| **Alle luftfartsselskaber, som er certificeret af de myndigheder i Afghanistan, der har ansvaret for det lovpligtige tilsyn, herunder:** | | | **Den Islamiske Republik Afghanistan** |
| ARIANA AFGHAN AIRLINES | AOC 009 | AFG | Den Islamiske Republik Afghanistan |
| Kam Air | AOC 001 | KMF | Den Islamiske Republik Afghanistan |
| PAMIR AIRLINES | Ukendt | PIR | Den Islamiske Republik Afghanistan |
| SAFI AIRWAYS | AOC 181 | SFW | Den Islamiske Republik Afghanistan |
| **Alle luftfartsselskaber, som er certificeret af de myndigheder i Angola, der har ansvaret for det lovpligtige tilsyn, undtagen TAAG Angola Airlines, der er optaget i bilag B, herunder:** | | | **Republikken Angola** |
| AEROJET | AO 008-01/11 | TEJ | Republikken Angola |
| AIR GICANGO | 009 | Ukendt | Republikken Angola |
| AIR JET | AO 006-01/11-MBC | MBC | Republikken Angola |
| AIR NAVE | 017 | Ukendt | Republikken Angola |
| AIR26 | AO 003-01/11-DCD | DCD | Republikken Angola |
| ANGOLA AIR SERVICES | 006 | Ukendt | Republikken Angola |
| DIEXIM | 007 | Ukendt | Republikken Angola |
| FLY540 | AO 004-01 FLYA | Ukendt | Republikken Angola |
| GIRA GLOBO | 008 | GGL | Republikken Angola |
| HELIANG | 010 | Ukendt | Republikken Angola |
| HELIMALONGO | AO 005-01/11 | Ukendt | Republikken Angola |

[1] Luftfartsselskaber, der er opført i bilag A, kan eventuelt få tilladelse til at udøve trafikrettigheder ved at benytte wet-leasede luftfartøjer fra et luftfartsselskab, der ikke er ramt af driftsforbud, hvis de relevante sikkerhedsstandarder opfyldes.

| Luftfartsselskabets juridiske enheds navn som anført på dens AOC (og firmanavnet, hvis dette er anderledes) | Nummer på Air Operator's Certificate (AOC) eller licens | Luftfartsselskabets ICAO-kode | Operatørens hjemland |
|---|---|---|---|
| MAVEWA | 016 | Ukendt | Republikken Angola |
| SONAIR | AO 002-01/10-SOR | SOR | Republikken Angola |
| **Alle luftfartsselskaber, som er certificeret af de myndigheder i Benin, der har ansvaret for det lovpligtige tilsyn, herunder:** | | | **Republikken Benin** |
| AERO BENIN | PEA No 014/MDCTTTATP-PR/ANAC/DEA/SCS | AEB | Republikken Benin |
| AFRICA AIRWAYS | Ukendt | AFF | Republikken Benin |
| ALAFIA JET | PEA No 014/ANAC/MDCTTTATP-PR/DEA/SCS | Ukendt | Republikken Benin |
| BENIN GOLF AIR | PEA No 012/MDCTTP-PR/ANAC/DEA/SCS. | BGL | Republikken Benin |
| BENIN LITTORAL AIRWAYS | PEA No 013/MDCTTTATP-PR/ANAC/DEA/SCS. | LTL | Republikken Benin |
| COTAIR | PEA No 015/MDCTTTATP-PR/ANAC/DEA/SCS. | COB | Republikken Benin |
| ROYAL AIR | PEA No 11/ANAC/MDCTTP-PR/DEA/SCS | BNR | Republikken Benin |
| TRANS AIR BENIN | PEA No 016/MDCTTTATP-PR/ANAC/DEA/SCS | TNB | Republikken Benin |
| **Alle luftfartsselskaber, som er certificeret af de myndigheder i Republikken Congo, der har ansvaret for det lovpligtige tilsyn, herunder:** | | | **Republikken Congo** |
| AERO SERVICE | RAC06-002 | RSR | Republikken Congo |
| CANADIAN AIRWAYS CONGO | RAC06-012 | Ukendt | Republikken Congo |
| EMERAUDE | RAC06-008 | Ukendt | Republikken Congo |
| EQUAFLIGHT SERVICES | RAC 06-003 | EKA | Republikken Congo |
| EQUAJET | RAC06-007 | EKJ | Republikken Congo |
| EQUATORIAL CONGO AIRLINES S.A. | RAC 06-014 | Ukendt | Republikken Congo |
| MISTRAL AVIATION | RAC06-011 | Ukendt | Republikken Congo |

| Luftfartsselskabets juridiske enheds navn som anført på dens AOC (og firmanavnet, hvis dette er anderledes) | Nummer på Air Operator's Certificate (AOC) eller licens | Luftfartsselskabets ICAO-kode | Operatørens hjemland |
|---|---|---|---|
| TRANS AIR CONGO | RAC 06-001 | TSG | Republikken Congo |
| **Alle luftfartsselskaber, som er certificeret af de myndigheder i Den Demokratiske Republik Congo (DRC), der har ansvaret for det lovpligtige tilsyn, herunder:** | | | **Den Demokratiske Republik Congo (DRC)** |
| AFRICAN AIR SERVICES COMMUTER | 104/CAB/MIN/TVC/2012 | Ukendt | Den Demokratiske Republik Congo (DRC) |
| AIR BARAKA | 409/CAB/MIN/ TVC/ 002/2011 | Ukendt | Den Demokratiske Republik Congo (DRC) |
| AIR CASTILLA | 409/CAB/MIN/ TVC/ 007/2010 | Ukendt | Den Demokratiske Republik Congo (DRC) |
| AIR FAST CONGO | 409/CAB/MIN/ TVC/ 0112/2011 | Ukendt | Den Demokratiske Republik Congo (DRC) |
| AIR KASAI | 409/CAB/MIN/ TVC/ 0053/2012 | Ukendt | Den Demokratiske Republik Congo (DRC) |
| AIR KATANGA | 409/CAB/MIN/ TVC/ 0056/2012 | Ukendt | Den Demokratiske Republik Congo (DRC) |
| AIR MALEBO | 409/CAB/MIN/ TVC/ 0122/2012 | Ukendt | Den Demokratiske Republik Congo (DRC) |
| AIR TROPIQUES | 409/CAB/MIN/ TVC/ 00625/2011 | Ukendt | Den Demokratiske Republik Congo (DRC) |
| ARMI GLOBAL BUSINESS AIRWAYS | 409/CAB/MIN/ TVC/ 029/2012 | Ukendt | Den Demokratiske Republik Congo (DRC) |
| BIEGA AIRWAYS | 409/CAB/MIN/ TVC/ 051/2012 | Ukendt | Den Demokratiske Republik Congo (DRC) |
| BLUE AIRLINES | 106/CAB/MIN/TVC/2012 | BUL | Den Demokratiske Republik Congo (DRC) |
| BLUE SKY | 409/CAB/MIN/ TVC/ 0028/2012 | Ukendt | Den Demokratiske Republik Congo (DRC) |
| BUSINESS AVIATION | 409/CAB/MIN/ TVC/ 048/09 | ABB | Den Demokratiske Republik Congo (DRC) |
| BUSY BEE CONGO | 409/CAB/MIN/ TVC/ 0064/2010 | Ukendt | Den Demokratiske Republik Congo (DRC) |
| CETRACA | 105/CAB/MIN/TVC/2012 | CER | Den Demokratiske Republik Congo (DRC) |
| CHC STELLAVIA | 409/CAB/MIN/ TVC/ 0078/2011 | Ukendt | Den Demokratiske Republik Congo (DRC) |

| Luftfartsselskabets juridiske enheds navn som anført på dens AOC (og firmanavnet, hvis dette er anderledes) | Nummer på Air Operator's Certificate (AOC) eller licens | Luftfartsselskabets ICAO-kode | Operatørens hjemland |
|---|---|---|---|
| COMPAGNIE AFRICAINE D'AVIATION (CAA) | 409/CAB/MIN/ TVC/ 0050/2012 | Ukendt | Den Demokratiske Republik Congo (DRC) |
| CONGO EXPRESS AIRLINES | 409/CAB/MIN/ TVC/ 059/2012 | EXY | Den Demokratiske Republik Congo (DRC) |
| DOREN AIR CONGO | 102/CAB/MIN/TVC/2012 | Ukendt | Den Demokratiske Republik Congo (DRC) |
| EAGLES SERVICES | 409/CAB/MIN/ TVC/ 0196/2011 | Ukendt | Den Demokratiske Republik Congo (DRC) |
| EPHRATA AIRLINES | 409/CAB/MIN/ TVC/ 040/2011 | Ukendt | Den Demokratiske Republik Congo (DRC) |
| FILAIR | 409/CAB/MIN/ TVC/ 037/2008 | Ukendt | Den Demokratiske Republik Congo (DRC) |
| FLY CONGO | 409/CAB/MIN/ TVC/ 0126/2012 | Ukendt | Den Demokratiske Republik Congo (DRC) |
| GALAXY KAVATSI | 409/CAB/MIN/ TVC/ 0027/2008 | Ukendt | Den Demokratiske Republik Congo (DRC) |
| GILEMBE AIR SOUTENANCE (GISAIR) | 409/CAB/MIN/ TVC/ 0082/2010 | Ukendt | Den Demokratiske Republik Congo (DRC) |
| GOMA EXPRESS | 409/CAB/MIN/ TVC/ 0051/2011 | Ukendt | Den Demokratiske Republik Congo (DRC) |
| GOMAIR | 409/CAB/MIN/ TVC/ 011/2010 | Ukendt | Den Demokratiske Republik Congo (DRC) |
| GTRA | 409/CAB/MIN/ TVC/ 0060/2011 | Ukendt | Den Demokratiske Republik Congo (DRC) |
| INTERNATIONAL TRANS AIR BUSINESS (ITAB) | 409/CAB/MIN/ TVC/ 0065/2010 | Ukendt | Den Demokratiske Republik Congo (DRC) |
| JET CONGO AIRLINES | 409/CAB/MIN/ TVC/ 0011/2012 | Ukendt | Den Demokratiske Republik Congo (DRC) |
| KATANGA EXPRESS | 409/CAB/MIN/ TVC/ 0083/2010 | Ukendt | Den Demokratiske Republik Congo (DRC) |
| KATANGA WINGS | 409/CAB/MIN/ TVC/ 0092/2011 | Ukendt | Den Demokratiske Republik Congo (DRC) |
| KIN AVIA | 409/CAB/MIN/ TVC/ 0059/2010 | Ukendt | Den Demokratiske Republik Congo (DRC) |
| KORONGO AIRLINES | 409/CAB/MIN/ TVC/ 001/2011 | Ukendt | Den Demokratiske Republik Congo (DRC) |
| LIGNES AÉRIENNES CONGOLAISES (LAC) | Ministerial signature (ordonnance No. 78/205) | LCG | Den Demokratiske Republik Congo (DRC) |

| Luftfartsselskabets juridiske enheds navn som anført på dens AOC (og firmanavnet, hvis dette er anderledes) | Nummer på Air Operator's Certificate (AOC) eller licens | Luftfartsselskabets ICAO-kode | Operatørens hjemland |
|---|---|---|---|
| MANGO AIRLINES | 409/CAB/MIN/ TVC/ 009/2011 | Ukendt | Den Demokratiske Republik Congo (DRC) |
| MAVIVI AIR TRADE | 409/CAB/MIN/ TVC/ 00/2011 | Ukendt | Den Demokratiske Republik Congo (DRC) |
| OKAPI AIRLINES | 409/CAB/MIN/ TVC/ 086/2011 | OKP | Den Demokratiske Republik Congo (DRC) |
| PATRON AIRWAYS | 409/CAB/MIN/ TVC/ 0066/2011 | Ukendt | Den Demokratiske Republik Congo (DRC) |
| PEGASUS | 409/CAB/MIN/ TVC/ 021/2012 | Ukendt | Den Demokratiske Republik Congo (DRC) |
| SAFE AIR | 409/CAB/MIN/ TVC/ 021/2008 | Ukendt | Den Demokratiske Republik Congo (DRC) |
| SERVICES AIR | 103/CAB/MIN/TVC/2012 | Ukendt | Den Demokratiske Republik Congo (DRC) |
| SION AIRLINES | 409/CAB/MIN/ TVC/ 0081/2011 | Ukendt | Den Demokratiske Republik Congo (DRC) |
| STELLAR AIRWAYS | 409/CAB/MIN/ TVC/ 056/2011 | Ukendt | Den Demokratiske Republik Congo (DRC) |
| SWALA AVIATION | 409/CAB/MIN/ TVC/ 0084/2010 | Ukendt | Den Demokratiske Republik Congo (DRC) |
| TRACEP CONGO | 409/CAB/MIN/ TVC/ 0085/2010 | Ukendt | Den Demokratiske Republik Congo (DRC) |
| TRANSAIR CARGO SERVICES | 409/CAB/MIN/ TVC/ 073/2011 | Ukendt | Den Demokratiske Republik Congo (DRC) |
| WALTAIR AVIATION | 409/CAB/MIN/ TVC/ 004/2011 | Ukendt | Den Demokratiske Republik Congo (DRC) |
| WILL AIRLIFT | 409/CAB/MIN/ TVC/ 0247/2011 | Ukendt | Den Demokratiske Republik Congo (DRC) |
| WIMBI DIRA AIRWAYS | 409/CAB/MIN/ TVC/ 039/2008 | WDA | Den Demokratiske Republik Congo (DRC) |
| **Alle luftfartsselskaber, som er certificeret af de myndigheder i Djibouti, der har ansvaret for det lovpligtige tilsyn, herunder:** | | | **Djibouti** |
| DAALLO AIRLINES | Ukendt | DAO | Djibouti |
| **Alle luftfartsselskaber, som er certificeret af de myndigheder i Ækvatorialguinea, der har ansvaret for det lovpligtige tilsyn, herunder:** | | | **Ækvatorialguinea** |

| Luftfartsselskabets juridiske enheds navn som anført på dens AOC (og firmanavnet, hvis dette er anderledes) | Nummer på Air Operator's Certificate (AOC) eller licens | Luftfartsselskabets ICAO-kode | Operatørens hjemland |
|---|---|---|---|
| CEIBA INTERCONTINENTAL | 2011/0001/MTTCT/DGAC/SOPS | CEL | Ækvatorialguinea |
| CRONOS AIRLINES | 2011/0004/MTTCT/DGAC/SOPS | Ukendt | Ækvatorialguinea |
| PUNTO AZUL | 2012/0006/MTTCT/DGAC/SOPS | Ukendt | Ækvatorialguinea |
| TANGO AIRWAYS | Ukendt | Ukendt | Ækvatorialguinea |
| **Alle luftfartsselskaber, som er certificeret af de myndigheder i Eritrea, der har ansvaret for det lovpligtige tilsyn, herunder:** | | | **Eritrea** |
| ERITREAN AIRLINES | AOC No 004 | ERT | Eritrea |
| NASAIR ERITREA | AOC No 005 | NAS | Eritrea |
| **Alle luftfartsselskaber, som er certificeret af de myndigheder i Den Gabonesiske Republik, der har ansvaret for det lovpligtige tilsyn, undtagen Gabon Airlines, Afrijet og SN2AG, der er optaget i bilag B, herunder:** | | | **Den Gabonesiske Republik** |
| AFRIC AVIATION | 010/MTAC/ANAC-G/DSA | EKG | Den Gabonesiske Republik |
| AIR SERVICES SA | 004/MTAC/ANAC-G/DSA | RVS | Den Gabonesiske Republik |
| AIR TOURIST (ALLEGIANCE) | 007/MTAC/ANAC-G/DSA | LGE | Den Gabonesiske Republik |
| NATIONALE ET REGIONALE TRANSPORT (NATIONALE) | 008/MTAC/ANAC-G/DSA | NRG | Den Gabonesiske Republik |
| SCD AVIATION | 005/MTAC/ANAC-G/DSA | SCY | Den Gabonesiske Republik |
| SKY GABON | 009/MTAC/ANAC-G/DSA | SKG | Den Gabonesiske Republik |
| SOLENTA AVIATION GABON | 006/MTAC/ANAC-G/DSA | SVG | Den Gabonesiske Republik |
| **Alle luftfartsselskaber, som er certificeret af de myndigheder i Indonesien, der har ansvaret for det lovpligtige tilsyn, undtagen Garuda Indonesia, Airfast Indonesia, Mandala Airlines, Ekspres Transportasi Antarbenua og Indonesia Air Asia, herunder:** | | | **Republikken Indonesien** |

| Luftfartsselskabets juridiske enheds navn som anført på dens AOC (og firmanavnet, hvis dette er anderledes) | Nummer på Air Operator's Certificate (AOC) eller licens | Luftfartsselskabets ICAO-kode | Operatørens hjemland |
|---|---|---|---|
| AIR BORN INDONESIA | 135-055 | Ukendt | Republikken Indonesien |
| AIR PACIFIC UTAMA | 135-020 | Ukendt | Republikken Indonesien |
| ALFA TRANS DIRGANTATA | 135-012 | Ukendt | Republikken Indonesien |
| ANGKASA SUPER SERVICES | 135-050 | Ukendt | Republikken Indonesien |
| ASCO NUSA AIR | 135-022 | Ukendt | Republikken Indonesien |
| ASI PUDJIASTUTI | 135-028 | Ukendt | Republikken Indonesien |
| AVIASTAR MANDIRI | 135-029 | Ukendt | Republikken Indonesien |
| BATIK AIR | 121-050 | BTK | Republikken Indonesien |
| CITILINK INDONESIA | 121-046 | CTV | Republikken Indonesien |
| DABI AIR NUSANTARA | 135-030 | Ukendt | Republikken Indonesien |
| DERAYA AIR TAXI | 135-013 | DRY | Republikken Indonesien |
| DERAZONA AIR SERVICE | 135-010 | DRZ | Republikken Indonesien |
| DIRGANTARA AIR SERVICE | 135-014 | DIR | Republikken Indonesien |
| EASTINDO | 135-038 | Ukendt | Republikken Indonesien |
| ENGGANG AIR SERVICE | 135-045 | Ukendt | Republikken Indonesien |
| ERSA EASTERN AVIATION | 135-047 | Ukendt | Republikken Indonesien |
| GATARI AIR SERVICE | 135-018 | GHS | Republikken Indonesien |
| HEAVY LIFT | 135-042 | Ukendt | Republikken Indonesien |
| INDONESIA AIR TRANSPORT | 121-034 | IDA | Republikken Indonesien |
| INTAN ANGKASA AIR SERVICE | 135-019 | Ukendt | Republikken Indonesien |
| JAYAWIJAYA DIRGANTARA | 121-044 | Ukendt | Republikken Indonesien |
| JOHNLIN AIR TRANSPORT | 135-043 | JLB | Republikken Indonesien |
| KAL STAR | 121-037 | KLS | Republikken Indonesien |
| KARTIKA AIRLINES | 121-003 | KAE | Republikken Indonesien |
| KOMALA INDONESIA | 135-051 | Ukendt | Republikken Indonesien |
| KURA-KURA AVIATION | 135-016 | KUR | Republikken Indonesien |
| LION MENTARI AIRLINES | 121-010 | LNI | Republikken Indonesien |

| Luftfartsselskabets juridiske enheds navn som anført på dens AOC (og firmanavnet, hvis dette er anderledes) | Nummer på Air Operator's Certificate (AOC) eller licens | Luftfartsselskabets ICAO-kode | Operatørens hjemland |
|---|---|---|---|
| MANUNGGAL AIR SERVICE | 121-020 | Ukendt | Republikken Indonesien |
| MARTABUANA ABADION | 135-049 | Ukendt | Republikken Indonesien |
| MATTHEW AIR NUSANTARA | 135-048 | Ukendt | Republikken Indonesien |
| MERPATI NUSANTARA AIRLINES | 121-002 | MNA | Republikken Indonesien |
| MIMIKA AIR | 135-007 | Ukendt | Republikken Indonesien |
| NATIONAL UTILITY HELICOPTER | 135-011 | Ukendt | Republikken Indonesien |
| NUSANTARA AIR CHARTER | 121-022 | Ukendt | Republikken Indonesien |
| NUSANTARA BUANA AIR | 135-041 | Ukendt | Republikken Indonesien |
| PACIFIC ROYALE AIRWAYS | 121-045 | Ukendt | Republikken Indonesien |
| PEGASUS AIR SERVICES | 135-036 | Ukendt | Republikken Indonesien |
| PELITA AIR SERVICE | 121-008 | PAS | Republikken Indonesien |
| PENERBANGAN ANGKASA SEMESTA | 135-026 | Ukendt | Republikken Indonesien |
| PURA WISATA BARUNA | 135-025 | Ukendt | Republikken Indonesien |
| RIAU AIRLINES | 121-016 | RIU | Republikken Indonesien |
| SAYAP GARUDA INDAH | 135-004 | Ukendt | Republikken Indonesien |
| SKY AVIATION | 135-044 | Ukendt | Republikken Indonesien |
| SMAC | 135-015 | SMC | Republikken Indonesien |
| SRIWIJAYA AIR | 121-035 | SJY | Republikken Indonesien |
| SURVEI UDARA PENAS | 135-006 | Ukendt | Republikken Indonesien |
| SURYA AIR | 135-046 | Ukendt | Republikken Indonesien |
| TRANSNUSA AVIATION MANDIRI | 121-048 | Ukendt | Republikken Indonesien |
| TRANSWISATA PRIMA AVIATION | 135-021 | Ukendt | Republikken Indonesien |
| TRAVEL EXPRESS AVIATION SERVICE | 121-038 | XAR | Republikken Indonesien |
| TRAVIRA UTAMA | 135-009 | Ukendt | Republikken Indonesien |
| TRI MG INTRA ASIA AIRLINES | 121-018 | TMG | Republikken Indonesien |
| TRIGANA AIR SERVICE | 121-006 | TGN | Republikken Indonesien |
| UNINDO | 135-040 | Ukendt | Republikken Indonesien |

| Luftfartsselskabets juridiske enheds navn som anført på dens AOC (og firmanavnet, hvis dette er anderledes) | Nummer på Air Operator's Certificate (AOC) eller licens | Luftfartsselskabets ICAO-kode | Operatørens hjemland |
|---|---|---|---|
| WING ABADI AIRLINES | 121-012 | WON | Republikken Indonesien |
| **Alle luftfartsselskaber, som er certificeret af de myndigheder i Kasakhstan, der har ansvaret for det lovpligtige tilsyn, undtagen Air Astana, herunder:** | | | **Republikken Kasakhstan** |
| AIR ALMATY | AK-0453-11 | LMY | Republikken Kasakhstan |
| AIR TRUST AIRCOMPANY | AK-0455-12 | RTR | Republikken Kasakhstan |
| ATMA AIRLINES | AK-0437-10 | AMA | Republikken Kasakhstan |
| AVIA-JAYNAR / AVIA-ZHAYNAR | AK-067-12 | SAP | Republikken Kasakhstan |
| BEK AIR | AK-0463-12 | BEK | Republikken Kasakhstan |
| BEYBARS AIRCOMPANY | AK-0442-11 | BBS | Republikken Kasakhstan |
| BURUNDAYAVIA AIRLINES | AK-0456-12 | BRY | Republikken Kasakhstan |
| COMLUX-KZ | AK-0449-11 | KAZ | Republikken Kasakhstan |
| EAST WING | AK-0465-12 | EWZ | Republikken Kasakhstan |
| EURO-ASIA AIR | AK-0441-11 | EAK | Republikken Kasakhstan |
| FLY JET KZ | AK-0446-11 | FJK | Republikken Kasakhstan |
| INVESTAVIA | AK-0447-11 | TLG | Republikken Kasakhstan |
| IRTYSH AIR | AK-0439-11 | MZA | Republikken Kasakhstan |
| JET AIRLINES | AK-0459-12 | SOZ | Republikken Kasakhstan |
| JET ONE | AK-0468-12 | JKZ | Republikken Kasakhstan |
| KAZAIR JET | AK-0442-11 | KEJ | Republikken Kasakhstan |
| KAZAIRTRANS AIRLINE | AK-0466-12 | KUY | Republikken Kasakhstan |
| KAZAVIASPAS | AK-0452-11 | KZS | Republikken Kasakhstan |
| LUK AERO (TIDLIGERE EASTERN EXPRESS) | AK-0464-12 | LIS | Republikken Kasakhstan |
| PRIME AVIATION | AK-0448-11 | PKZ | Republikken Kasakhstan |
| SCAT | AK-0460-12 | VSV | Republikken Kasakhstan |
| ZHETYSU AIRCOMPANY | AK-0438-11 | JTU | Republikken Kasakhstan |

| Luftfartsselskabets juridiske enheds navn som anført på dens AOC (og firmanavnet, hvis dette er anderledes) | Nummer på Air Operator's Certificate (AOC) eller licens | Luftfartsselskabets ICAO-kode | Operatørens hjemland |
|---|---|---|---|
| **Alle luftfartsselskaber, som er certificeret af de myndigheder i Den Kirgisiske Republik, der har ansvaret for det lovpligtige tilsyn, herunder:** | | | **Den Kirgisiske Republik** |
| AIR BISHKEK (TIDLIGERE EASTOK AVIA) | 15 | EAA | Den Kirgisiske Republik |
| AIR MANAS | 17 | MBB | Den Kirgisiske Republik |
| AVIA TRAFFIC COMPANY | 23 | AVJ | Den Kirgisiske Republik |
| CENTRAL ASIAN AVIATION SERVICES (CAAS) | 13 | CRS | Den Kirgisiske Republik |
| CLICK AIRWAYS | 11 | CGK | Den Kirgisiske Republik |
| HELI SKY | Ukendt | HAC | Den Kirgisiske Republik |
| KYRGYZ TRANS AVIA | 31 | CCC | Den Kirgisiske Republik |
| KYRGYZ AIRLINES | Ukendt | KGZ | Den Kirgisiske Republik |
| KIRGISISTAN | 03 | LYN | Den Kirgisiske Republik |
| MANAS AIRWAYS | 42 | BAM | Den Kirgisiske Republik |
| S GROUP AVIATION | 6 | SGL | Den Kirgisiske Republik |
| S GROUP INTERNATIONAL | Ukendt | IND | Den Kirgisiske Republik |
| SKY BISHKEK | Ukendt | BIS | Den Kirgisiske Republik |
| SKY KG AIRLINES | 41 | KGK | Den Kirgisiske Republik |
| SKY WAY AIR | 39 | SAB | Den Kirgisiske Republik |
| STATE AVIATION ENTERPRISE UNDER THE MINISTRY OF EMERGENCY SITUATIONS (SAEMES) | 20 | DAM | Den Kirgisiske Republik |
| SUPREME AVIATION | 40 | SGK | Den Kirgisiske Republik |
| TEZ JET | 46 | TEZ | Den Kirgisiske Republik |
| VALOR AIR | 07 | VAC | Den Kirgisiske Republik |
| **Alle luftfartsselskaber, som er certificeret af de myndigheder i Liberia, der har ansvaret for det lovpligtige tilsyn** | | | **Liberia** |
| **Alle luftfartsselskaber, som er certificeret af de myndigheder i Republikken Mozambique, der har ansvaret for det lovpligtige tilsyn, herunder:** | | | **Republikken Mozambique** |

| Luftfartsselskabets juridiske enheds navn som anført på dens AOC (og firmanavnet, hvis dette er anderledes) | Nummer på Air Operator's Certificate (AOC) eller licens | Luftfartsselskabets ICAO-kode | Operatørens hjemland |
|---|---|---|---|
| AERO-SERVICOS SARL | MOZ-08 | Ukendt | Republikken Mozambique |
| AEROVISAO DE MOZAMBIQUE | Ukendt | Ukendt | Republikken Mozambique |
| CFM-TRANSPORTES E TRABALHO AEREO SA | MOZ-07 | Ukendt | Republikken Mozambique |
| COASTAL AVIATION | MOZ-15 | Ukendt | Republikken Mozambique |
| CR AVIATION | MOZ-14 | Ukendt | Republikken Mozambique |
| EMILIO AIR CHARTER LDA | MOZ-05 | Ukendt | Republikken Mozambique |
| ETA - AIR CHARTER | MOZ-04 | Ukendt | Republikken Mozambique |
| HELICOPTEROS CAPITAL | MOZ-11 | Ukendt | Republikken Mozambique |
| KAYA AIRLINES, LDA | MOZ-09 | KYY | Republikken Mozambique |
| MOZAMBIQUE AIRLINES (LINHAS AEREAS DE MOÇAMBIQUE LAM, S.A.) | MOZ-01 | LAM | Republikken Mozambique |
| MOÇAMBIQUE EXPRESSO, SARL MEX | MOZ-02 | MEX | Republikken Mozambique |
| OHI | MOZ-17 | Ukendt | Republikken Mozambique |
| SAFARI AIR | MOZ-12 | Ukendt | Republikken Mozambique |
| SOLENTA AVIATION (former CFA – MOZAMBIQUE, SA) | MOZ-10 | Ukendt | Republikken Mozambique |
| TTA SARL | MOZ-16 | Ukendt | Republikken Mozambique |
| UNIQUE AIR CHARTER | MOZ-13 | Ukendt | Republikken Mozambique |
| VR CROPSPRAYERS LDA | MOZ-06 | Ukendt | Republikken Mozambique |
| **Alle luftfartsselskaber, som er certificeret af de myndigheder i Nepal, der har ansvaret for det lovpligtige tilsyn, herunder:** | | | **Republikken Nepal** |
| AIR DYNASTY HELI. S. | 035-01 | Ukendt | Republikken Nepal |
| AIR KASTHAMANDAP | 051/2009 | Ukendt | Republikken Nepal |
| BUDDHA AIR | 014/96 | Ukendt | Republikken Nepal |
| BUDDHA AIR (INTERNATIONAL OPERATIONS) | 058/2010 | Ukendt | Republikken Nepal |
| FISHTAIL AIR | 017/01 | Ukendt | Republikken Nepal |
| GOMA AIR | 064/2010 | Ukendt | Republikken Nepal |

| Luftfartsselskabets juridiske enheds navn som anført på dens AOC (og firmanavnet, hvis dette er anderledes) | Nummer på Air Operator's Certificate (AOC) eller licens | Luftfartsselskabets ICAO-kode | Operatørens hjemland |
|---|---|---|---|
| MAKALU AIR | 057A/2009 | Ukendt | Republikken Nepal |
| MOUNTAIN HELICOPTERS | 055/2009 | Ukendt | Republikken Nepal |
| MUKTINATH AIRLINES | 081/2013 | Ukendt | Republikken Nepal |
| NEPAL AIRLINES CORPORTATION | 003/2000 | RNA | Republikken Nepal |
| SHREE AIRLINES | 030/02 | Ukendt | Republikken Nepal |
| SHREE AIRLINES (INTERNATIONAL OPERATIONS) | 059/2010 | Ukendt | Republikken Nepal |
| SIMRIK AIR | 034/00 | Ukendt | Republikken Nepal |
| SIMRIK AIRLINES | 052/2009 | Ukendt | Republikken Nepal |
| SITA AIR | 033/2000 | Ukendt | Republikken Nepal |
| TARA AIR | 053/2009 | MNA | Republikken Nepal |
| YETI AIRLINES DOMESTIC | 037/2004 | Ukendt | Republikken Nepal |
| **Alle luftfartsselskaber, som er certificeret af de myndigheder i Filippinerne, der har ansvaret for det lovpligtige tilsyn, undtagen Philippine Airlines, herunder:** | | | **Republikken Filippinerne** |
| AEROEQUIPEMENT AVIATION | 2010037 | Ukendt | Republikken Filippinerne |
| AIR ASIA PHILIPPINES | 2012047 | APG | Republikken Filippinerne |
| AIR JUAN AVIATION | 2013053 | Ukendt | Republikken Filippinerne |
| AIR PHILIPPINES CORPORATION | 2009006 | GAP | Republikken Filippinerne |
| ASIA AIRCRAFT OVERSEAS PHILIPPINES INC. | 2012048 | Ukendt | Republikken Filippinerne |
| ASIAN AEROSPACE CORPORATION | 2012050 | Ukendt | Republikken Filippinerne |
| ASTRO AIR INTERNATIONAL | 2012049 | Ukendt | Republikken Filippinerne |
| AYALA AVIATION CORP. | 4AN9900003 | Ukendt | Republikken Filippinerne |
| CANADIAN HELICOPTERS PHILIPPINES INC. | 2010026 | Ukendt | Republikken Filippinerne |
| CEBU PACIFIC AIR | 2009002 | CEB | Republikken Filippinerne |
| CM AERO SERVICES | 20110401 | Ukendt | Republikken Filippinerne |
| CYCLONE AIRWAYS | 2010034 | Ukendt | Republikken Filippinerne |

| Luftfartsselskabets juridiske enheds navn som anført på dens AOC (og firmanavnet, hvis dette er anderledes) | Nummer på Air Operator's Certificate (AOC) eller licens | Luftfartsselskabets ICAO-kode | Operatørens hjemland |
|---|---|---|---|
| FAR EAST AVIATION SERVICES | 2009013 | Ukendt | Republikken Filippinerne |
| INAEC AVIATION CORP. | 2010028 | Ukendt | Republikken Filippinerne |
| INTERISLAND AIRLINES | 2010023 | Ukendt | Republikken Filippinerne |
| ISLAND AVIATION | 2009009 | SOY | Republikken Filippinerne |
| ISLAND TRANSVOYAGER | 2010022 | Ukendt | Republikken Filippinerne |
| LION AIR | 2009019 | Ukendt | Republikken Filippinerne |
| MACRO ASIA AIR TAXI SERVICES | 2010029 | Ukendt | Republikken Filippinerne |
| MAGNUM AIR | 2012051 | Ukendt | Republikken Filippinerne |
| MISIBIS AVIATION & DEVELOPMENT CORP | 2010020 | Ukendt | Republikken Filippinerne |
| NORTHSKY AIR INC. | 2011042 | Ukendt | Republikken Filippinerne |
| OMNI AVIATION CORP. | 2010033 | Ukendt | Republikken Filippinerne |
| ROYAL AIR CHARTER SERVICES INC. | 2010024 | Ukendt | Republikken Filippinerne |
| ROYAL STAR AVIATION, INC. | 2010021 | Ukendt | Republikken Filippinerne |
| SOUTH EAST ASIAN AIRLINES | 2009 004 | Ukendt | Republikken Filippinerne |
| SOUTH EAST ASIAN AIRLINES (SEAIR) INTERNATIONAL | 2012052 | Ukendt | Republikken Filippinerne |
| SOUTHERN AIR FLIGHT SERVICES | 2011045 | Ukendt | Republikken Filippinerne |
| SUBIC SEAPLANE, INC. | 2011035 | Ukendt | Republikken Filippinerne |
| WCC AVIATION COMPANY | 2009015 | Ukendt | Republikken Filippinerne |
| ZEST AIRWAYS INCORPORATED | 2009003 | EZD | Republikken Filippinerne |
| **Alle luftfartsselskaber, som er certificeret af de myndigheder i São Tomé og Príncipe, der har ansvaret for det lovpligtige tilsyn, herunder:** | | | **São Tomé og Príncipe** |
| AFRICA CONNECTION | 10/AOC/2008 | ACH | São Tomé og Príncipe |
| BRITISH GULF INTERNATIONAL COMPANY LTD | 01/AOC/2007 | BGI | São Tomé og Príncipe |
| EXECUTIVE JET SERVICES | 03/AOC/2006 | EJZ | São Tomé og Príncipe |
| GLOBAL AVIATION OPERATION | 04/AOC/2006 | Ukendt | São Tomé og Príncipe |
| GOLIAF AIR | 05/AOC/2001 | GLE | São Tomé og Príncipe |

| Luftfartsselskabets juridiske enheds navn som anført på dens AOC (og firmanavnet, hvis dette er anderledes) | Nummer på Air Operator's Certificate (AOC) eller licens | Luftfartsselskabets ICAO-kode | Operatørens hjemland |
|---|---|---|---|
| ISLAND OIL EXPLORATION | 01/AOC/2008 | Ukendt | São Tomé og Príncipe |
| STP AIRWAYS | 03/AOC/2006 | STP | São Tomé og Príncipe |
| TRANSAFRIK INTERNATIONAL LTD | 02/AOC/2002 | TFK | São Tomé og Príncipe |
| TRANSCARG | 01/AOC/2009 | Ukendt | São Tomé og Príncipe |
| TRANSLIZ AVIATION (TMS) | 02/AOC/2007 | TLZ | São Tomé og Príncipe |
| **Alle luftfartsselskaber, som er certificeret af de myndigheder i Sierra Leone, der har ansvaret for det lovpligtige tilsyn, herunder:** | | | **Sierra Leone** |
| AIR RUM, LTD | Ukendt | RUM | Sierra Leone |
| DESTINY AIR SERVICES, LTD | Ukendt | DTY | Sierra Leone |
| HEAVYLIFT CARGO | Ukendt | Ukendt | Sierra Leone |
| ORANGE AIR SIERRA LEONE LTD | Ukendt | ORJ | Sierra Leone |
| PARAMOUNT AIRLINES, LTD | Ukendt | PRR | Sierra Leone |
| SEVEN FOUR EIGHT AIR SERVICES LTD | Ukendt | SVT | Sierra Leone |
| TEEBAH AIRWAYS | Ukendt | Ukendt | Sierra Leone |
| **Alle luftfartsselskaber, som er certificeret af de myndigheder i Sudan, der har ansvaret for det lovpligtige tilsyn, herunder:** | | | **Republikken Sudan** |
| ALFA AIRLINES | 054 | AAJ | Republikken Sudan |
| ALMAJAL AVIATION SERVICE | 015 | MGG | Republikken Sudan |
| BADER AIRLINES | 035 | BDR | Republikken Sudan |
| BENTIU AIR TRANSPORT | 029 | BNT | Republikken Sudan |
| BLUE BIRD AVIATION | 011 | BLB | Republikken Sudan |
| DOVE AIRLINES | 052 | DOV | Republikken Sudan |
| ELIDINER AVIATION | 008 | DND | Republikken Sudan |
| FOURTY EIGHT AVIATION | 053 | CUN | Republikken Sudan |
| GREEN FLAG AVIATION | 017 | Ukendt | Republikken Sudan |
| HELEJETIC AIR | 057 | HJT | Republikken Sudan |

| Luftfartsselskabets juridiske enheds navn som anført på dens AOC (og firmanavnet, hvis dette er anderledes) | Nummer på Air Operator's Certificate (AOC) eller licens | Luftfartsselskabets ICAO-kode | Operatørens hjemland |
|---|---|---|---|
| KATA AIR TRANSPORT | 009 | KTV | Republikken Sudan |
| KUSH AVIATION | 060 | KUH | Republikken Sudan |
| MARSLAND COMPANY | 040 | MSL | Republikken Sudan |
| MID AIRLINES | 025 | NYL | Republikken Sudan |
| NOVA AIRLINES | 046 | NOV | Republikken Sudan |
| SUDAN AIRWAYS | 001 | SUD | Republikken Sudan |
| SUN AIR COMPANY | 051 | SNR | Republikken Sudan |
| TARCO AIRLINES | 056 | TRQ | Republikken Sudan |
| **Alle luftfartsselskaber, som er certificeret af de myndigheder i Swaziland, der har ansvaret for det lovpligtige tilsyn, herunder:** | | | **Swaziland** |
| SWAZILAND AIRLINK | Ukendt | SZL | Swaziland |
| **Alle luftfartsselskaber, som er certificeret af de myndigheder i Zambia, der har ansvaret for det lovpligtige tilsyn, herunder:** | | | **Zambia** |
| ZAMBEZI AIRLINES | Z/AOC/001/2009 | ZMA | Zambia |

*BILAG B*

**LISTE OVER LUFTFARTSSELSKABER, DER ER OMFATTET AF DRIFTSMÆSSIGE BEGRÆNSNINGER I EU** [1]

| Luftfartsselskabets juridiske enheds navn som anført på dens AOC (og firmanavnet, hvis dette er anderledes) | Nummer på Air Operator's Certificate (AOC) | Luftfartsselskabets ICAO-kode | Operatørens hjemland | Luftfartøjstype med begrænsning | Registreringsnummer eller -numre og serienummer eller -numre, hvis de/det er kendt | Registreringsstat |
|---|---|---|---|---|---|---|
| TAAG ANGOLA AIRLINES | 001 | DTA | Republikken Angola | Hele flåden, undtagen: 5 luftfartøjer af typen Boeing B777 og 4 luftfartøjer af typen Boeing B737-700 | Hele flåden, undtagen: D2-TED, D2-TEE, D2-TEF, D2-TEG, D2-TEH, D2-TBF, D2-TBG, D2-TBH, D2-TBJ | Republikken Angola |
| AIR ASTANA [1] | AK-0443-11 | KZR | Kasakhstan | Hele flåden, undtagen: luftfartøjer af typen Boeing B767, luftfartøjer af typen B757, luftfartøjer af typen Airbus A319/320/321 | Hele flåden, undtagen: luftfartøjer i Boeing B767-flåden, som opført på AOC, luftfartøjer i Boeing B757-flåden, som opført på AOC, luftfartøjer i Airbus A319/320/321-flåden, som opført på AOC | Aruba (Kongeriget Nederlandene) |
| AIR SERVICE COMORES | 06-819/ TA-15/DGACM | KMD | Comorerne | Hele flåden, undtagen: LET 410 UVP | Hele flåden, undtagen: D6-CAM (851336) | Comorerne |
| AFRIJET [2] | 002/MTAC/ ANAC-G/DSA | ABS | Den Gabonesiske Republik | Hele flåden, undtagen: 2 luftfartøjer af typen Falcon 50, 2 luftfartøjer af typen Falcon 900 | Hele flåden, undtagen: TR-LGV; TR-LGY; TR-AFJ; TR-AFR | Den Gabonesiske Republik |
| GABON AIRLINES [3] | 001/MTAC/ ANAC | GBK | Den Gabonesiske Republik | Hele flåden, undtagen: 1 luftfartøj af typen Boeing B-767-200 | Hele flåden, undtagen: TR-LHP | Den Gabonesiske Republik |

[1] Luftfartsselskaber, der er opført i bilag B, kan eventuelt få tilladelse til at udøve trafikrettigheder ved at benytte wet lease-luftfartøjer fra et luftfartsselskab, der ikke er ramt af driftsforbud, hvis de relevante sikkerhedsstandarder opfyldes.

| Luftfartsselskabets juridiske enheds navn som anført på dens AOC (og firmanavnet, hvis dette er anderledes) | Nummer på Air Operator's Certificate (AOC) | Luftfartsselskabets ICAO-kode | Operatørens hjemland | Luftfartøjstype med begrænsning | Registreringsnummer eller -numre og serienummer eller -numre, hvis de/det er kendt | Registreringsstat |
|---|---|---|---|---|---|---|
| NOUVELLE AIR AFFAIRES GABON (SN2AG) | 003/MTAC/ ANAC-G/DSA | NVS | Den Gabonesiske Republik | Hele flåden, undtagen: 1 luftfartøj af typen Challenger CL-601, 1 luftfartøj af typen HS-125-800 | Hele flåden, undtagen: TR-AAG, ZS-AFG | Den Gabonesiske Republik; Den Sydafrikanske Republik: |
| AIRLIFT INTERNATIONAL (GH) LTD | AOC 017 | ALE | Republikken Ghana | Hele flåden, undtagen: 2 luftfartøjer af typen DC8-63F | Hele flåden, undtagen: 9G-TOP og 9G-RAC | Republikken Ghana |
| IRAN AIR ([4]) | FS100 | IRA | Den Islamiske Republik Iran | Hele flåden, undtagen: 14 luftfartøjer af typen A300, 8 luftfartøjer af typen Airbus A310, 1 luftfartøj af typen Boeing B737 | Hele flåden, undtagen: 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 EP-AGA | Den Islamiske Republik Iran |
| AIR KORYO | GAC-AOC/ KOR-01 | KOR | Den Demokratiske Folkerepublik Korea | Hele flåden, undtagen: 2 luftfartøjer af typen TU-204 | Hele flåden, undtagen: P-632 og P-633 | Den Demokratiske Folkerepublik Korea |
| AIR MADAGASCAR | 5R-M01/2009 | MDG | Madagaskar | Hele flåden, undtagen: 3 luftfartøjer af typen Boeing B737-300, 2 luftfartøjer af typen ATR 72-500, 1 luftfartøj af typen ATR 42-500, 1 | Hele flåden, undtagen: 5R-MFH, 5R-MFI, 5R-MFL, 5R-MJE, 5R-MJF, 5R-MJG, 5R-MVT, 5R-MGC, 5R-MGD, 5R-MGF | Republikken Madagaskar |

| Luftfartsselskabets juridiske enheds navn som anført på dens AOC (og firmanavnet, hvis dette er anderledes) | Nummer på Air Operator's Certificate (AOC) | Luftfartsselskabets ICAO-kode | Operatørens hjemland | Luftfartøjstype med begrænsning | Registreringsnummer eller -numre og serienummer eller -numre, hvis de/det er kendt | Registreringsstat |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | | luftfartøj af typen ATR 42-320 og 3 luftfartøjer af typen DHC 6-300 | | |

(1) Til sine nuværende flyvninger i EU har Air Astana kun lov til at anvende de anførte specifikke luftfartøjstyper, forudsat 1) at de er registreret i Aruba og 2) at alle ændringer af AOC'et fremsendes rettidigt til Kommissionen og Eurocontrol.
(2) Afrijet må kun bruge de luftfartøjer, der er anført for dets nuværende operationer i Den Europæiske Union.
(3) Gabon Airlines må kun bruge de luftfartøjer, der er anført for dets nuværende operationer i Den Europæiske Union.
(4) Iran Air må kun beflyve Den Europæiske Union med de specifikke luftfartøjer og på de betingelser, der er fastsat i betragtning 69 i forordning (EU) nr. 590/2010, EUT L 170 af 6.7.2010, s. 15.

# KOMMISSIONENS FORORDNING (EU) Nr. 1265/2013

## af 4. december 2013

## om forbud mod fiskeri efter rødfiskarter i NAFO 3LN fra fartøjer, der fører portugisisk flag

EUROPA-KOMMISSIONEN HAR —

under henvisning til traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde,

under henvisning til Rådets forordning (EF) nr. 1224/2009 af 20. november 2009 om oprettelse af en EF-kontrolordning med henblik på at sikre overholdelse af reglerne i den fælles fiskeripolitik [1], særlig artikel 36, stk. 2, og

ud fra følgende betragtninger:

(1) Ved Rådets forordning (EU) nr. 40/2013 af 21. januar 2013 om fastsættelse for 2013 af fiskerimuligheder i EU-farvande og for EU-fartøjer i visse andre farvande for visse fiskebestande og grupper af fiskebestande, der er omfattet af internationale forhandlinger eller aftaler [2], er der fastsat kvoter for 2013.

(2) Ifølge de oplysninger, Kommissionen har modtaget, har fiskeriet efter den bestand, der er omhandlet i bilaget til denne forordning, fra fartøjer, der fører den i samme bilag omhandlede medlemsstats flag eller er registreret i den pågældende medlemsstat, nået et sådant omfang, at den kvote, der er tildelt for 2013, er opbrugt.

(3) Derfor bør fiskeri efter den pågældende bestand forbydes —

VEDTAGET DENNE FORORDNING:

*Artikel 1*

**Opbrugt kvote**

Den fiskekvote, som for 2013 er tildelt den medlemsstat, der er omhandlet i bilaget til denne forordning, for den i samme bilag omhandlede bestand, anses for at være opbrugt fra den dato, der er fastsat i det pågældende bilag.

*Artikel 2*

**Forbud**

Fiskeri efter den bestand, der er omhandlet i bilaget til denne forordning, fra fartøjer, der fører den i samme bilag omhandlede medlemsstats flag eller er registreret i denne medlemsstat, er forbudt fra den dato, der er fastsat i det pågældende bilag. Det er navnlig forbudt at opbevare om bord, omlade og lande fisk af denne bestand fanget af de pågældende fartøjer efter den pågældende dato.

*Artikel 3*

**Ikrafttræden**

Denne forordning træder i kraft dagen efter offentliggørelsen i *Den Europæiske Unions Tidende*.

Denne forordning er bindende i alle enkeltheder og gælder umiddelbart i hver medlemsstat.

Udfærdiget i Bruxelles, den 4. december 2013.

*På Kommissionens vegne*
*For formanden*

Lowri EVANS

*Generaldirektør for maritime anliggender og fiskeri*

---

[1] EUT L 343 af 22.12.2009, s. 1.
[2] EUT L 23 af 25.1.2013, s. 54.

*BILAG*

| | |
|---|---|
| Nr. | 70/TQ40 |
| Medlemsstat | Portugal |
| Bestand | RED/N3LN. |
| Art | Rødfiskarter (*Sebastes* spp.) |
| Område | NAFO 3LN |
| Dato | 20.11.2013 |

# KOMMISSIONENS GENNEMFØRELSESFORORDNING (EU) Nr. 1266/2013

## af 5. december 2013

## om registrering af en betegnelse i registret over beskyttede oprindelsesbetegnelser og beskyttede geografiske betegnelser (Holsteiner Tilsiter (BGB))

EUROPA-KOMMISSIONEN HAR —

under henvisning til traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde,

under henvisning til Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 1151/2012 af 21. november 2012 om kvalitetsordninger for landbrugsprodukter og fødevarer ([1]), særlig artikel 52, stk. 2, og

ud fra følgende betragtninger:

(1) Forordning (EU) nr. 1151/2012 ophæver og erstatter Rådets forordning (EF) nr. 510/2006 af 20. marts 2006 om beskyttelse af geografiske betegnelser og oprindelsesbetegnelser for landbrugsprodukter og fødevarer ([2]).

(2) I medfør af artikel 6, stk. 2, i forordning (EF) nr. 510/2006 er Tysklands ansøgning om registrering af betegnelsen »Holsteiner Tilsiter« blevet offentliggjort i *Den Europæiske Unions Tidende* ([3]).

(3) Sammenslutningerne Dairy Australia, Dairy Companies Association of New Zealand og Consortium for Common Food Names har gjort indsigelse mod registreringen i henhold til artikel 7, stk. 3, litra b), i forordning (EF) nr. 510/2006. Disse indsigelser er fundet antagelige efter artikel 7, stk. 3, i nævnte forordning.

(4) Der blev i ovennævnte indsigelser især lagt vægt på, at registreringen af den pågældende betegnelse ville være til skade for betegnelser, varemærker og produkter, som allerede havde været lovligt på markedet i mindst fem år forud for datoen for offentliggørelse, jf. artikel 6, stk. 2, og at den betegnelse, der foreslås registreret, er en artsbetegnelse.

(5) Ved brev af 2. maj 2013 opfordrede Kommissionen de berørte parter til at indlede passende samråd.

(6) Tyskland og de indsigende parter har indgået en aftale, der blev meddelt Kommissionen den 16. juli 2013, inden for den fastsatte frist på tre måneder.

(7) Det fremgår af samrådene, at de indsigende parters væsentligste bekymring drejer sig om ordene »Tilsit« og »Tilsiter«, hvoraf det sidste indgår i den sammensatte betegnelse »Holsteiner Tilsiter«. Producentens ansøgning om beskyttelse vedrører imidlertid kun den sammensatte betegnelse i sin helhed. I overensstemmelse med artikel 13, stk. 1, sidste afsnit, i forordning (EU) nr. 1151/2012 kan betegnelserne »Tilsit« og »Tilsiter« fortsat anvendes på Unionens område, forudsat at EU-rettens principper og forskrifter overholdes.

(8) I lyset af dette bør betegnelsen »Tilsiter« derfor indføres i registret over beskyttede oprindelsesbetegnelser og beskyttede geografiske betegnelser —

VEDTAGET DENNE FORORDNING:

*Artikel 1*

Betegnelsen i bilaget registreres.

Uanset første afsnit kan betegnelserne »Tilsit« og »Tilsiter« fortsat anvendes på Unionens område, forudsat at EU-rettens principper og forskrifter overholdes.

*Artikel 2*

Denne forordning træder i kraft på tyvendedagen efter offentliggørelsen i *Den Europæiske Unions Tidende*.

Denne forordning er bindende i alle enkeltheder og gælder umiddelbart i hver medlemsstat.

Udfærdiget i Bruxelles, den 5. december 2013.

*På Kommissionens vegne*

José Manuel BARROSO

*Formand*

---

([1]) EUT L 343 af 14.12.2012, s. 1.
([2]) EUT L 93 af 31.3.2006, s. 12.
([3]) EUT C 288 af 25.9.2012, s. 9.

*BILAG*

Landbrugsprodukter bestemt til konsum, som er opført i traktatens bilag I:

**Kategori 1.3. Oste**

TYSKLAND

Holsteiner Tilsiter (BGB)

# KOMMISSIONENS GENNEMFØRELSESFORORDNING (EU) Nr. 1267/2013

## af 5. december 2013

## om 207. ændring af Rådets forordning (EF) nr. 881/2002 om indførelse af visse specifikke restriktive foranstaltninger mod visse personer og enheder, der har tilknytning til Al-Qaida-organisationen

EUROPA-KOMMISSIONEN HAR —

under henvisning til traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde,

under henvisning til Rådets forordning (EF) nr. 881/2002 af 27. maj 2002 om indførelse af visse specifikke restriktive foranstaltninger mod visse personer og enheder, der har tilknytning til Al-Qaida-organisationen [1], særlig artikel 7, stk. 1, litra a), artikel 7a, stk. 1, og

ud fra følgende betragtninger:

(1) Bilag I til forordning (EF) nr. 881/2002 indeholder en liste over de personer, grupper og enheder, der ifølge forordningen er omfattet af indefrysningen af pengemidler og økonomiske ressourcer.

(2) Den 25. november 2013 besluttede Sanktionskomitéen under FN's Sikkerhedsråd at tilføje én fysisk person til listen over de personer, grupper og enheder, der er omfattet af indefrysningen af pengemidler og økonomiske ressourcer.

(3) Bilag I til forordning (EF) nr. 881/2002 bør derfor ajourføres

(4) For at sikre, at foranstaltningerne i denne forordning er effektive, bør den træde i kraft øjeblikkeligt —

VEDTAGET DENNE FORORDNING:

*Artikel 1*

Bilag I til forordning (EF) nr. 881/2002 ændres som angivet i bilaget til nærværende forordning.

*Artikel 2*

Denne forordning træder i kraft på dagen for offentliggørelsen i *Den Europæiske Unions Tidende*.

Denne forordning er bindende i alle enkeltheder og gælder umiddelbart i hver medlemsstat.

Udfærdiget i Bruxelles, den 5. december 2013.

*På Kommissionens vegne*
*For formanden*
*Chef for Tjenesten for Udenrigspolitiske Instrumenter*

[1] EFT L 139 af 29.5.2002, s. 9.

*BILAG*

I bilag I til forordning (EF) nr. 881/2002 foretages følgende ændringer:

Følgende punkter indsættes under overskriften "Fysiske personer":

"Abd-Al-Hamid **Al-Masli** (*alias* (a) Abd-al-Hamid Muhammad Abd-al-Hamid Al-Masli, (b) Abd-al-Hamid Musalli, (c) Hamid Masli, (d) Hamza al-Darnawi, (e) Hamzah al-Darnawi, (f) Hamza Darnawi, (g) Hamzah Darnawi, (h) Hamzah Dirnawi, (i) Hamza Darnavi, (j) Hamza al-Darnavi, (k) Abdullah Darnawi, (l) Abu-Hamzah al-Darnawi). Fødselsdato: 1976. Fødested: (a) Darnah, Libyen (b) Danar, Libyen. Nationalitet: libysk. Andre oplysninger: Har angiveligt opholdt sig i Waziristan, føderalt forvaltede stammeområder, Pakistan. Den i artikel 2a, stk. 4, litra b), omhandlede dato: 26.11.2013."

# KOMMISSIONENS GENNEMFØRELSESFORORDNING (EU) Nr. 1268/2013

## af 5. december 2013

## om faste importværdier med henblik på fastsættelse af indgangsprisen for visse frugter og grøntsager

EUROPA-KOMMISSIONEN HAR —

under henvisning til traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde,

under henvisning til Rådets forordning (EF) nr. 1234/2007 af 22. oktober 2007 om en fælles markedsordning for landbrugsprodukter og om særlige bestemmelser for visse landbrugsprodukter (fusionsmarkedsordningen) ([1]),

under henvisning til Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) nr. 543/2011 af 7. juni 2011 om gennemførelsesbestemmelser til Rådets forordning (EF) nr. 1234/2007 for så vidt angår frugt og grøntsager og forarbejdede frugter og grøntsager ([2]), særlig artikel 136, stk. 1, og

ud fra følgende betragtninger:

(1) Ved gennemførelsesforordning (EU) nr. 543/2011 fastsættes der på basis af resultatet af de multilaterale handelsforhandlinger under Uruguay-runden kriterier for Kommissionens fastsættelse af faste importværdier for tredjelande for de produkter og perioder, der er anført i del A i bilag XVI til nævnte forordning.

(2) Der beregnes hver arbejdsdag en fast importværdi i henhold til artikel 136, stk. 1, i gennemførelsesforordning (EU) nr. 543/2011 under hensyntagen til varierende daglige data. Derfor bør nærværende forordning træde i kraft på dagen for offentliggørelsen i *Den Europæiske Unions Tidende* —

VEDTAGET DENNE FORORDNING:

*Artikel 1*

De faste importværdier som omhandlet i artikel 136 i gennemførelsesforordning (EU) nr. 543/2011 fastsættes i bilaget til nærværende forordning.

*Artikel 2*

Denne forordning træder i kraft på dagen for offentliggørelsen i *Den Europæiske Unions Tidende*.

Denne forordning er bindende i alle enkeltheder og gælder umiddelbart i hver medlemsstat.

Udfærdiget i Bruxelles, den 5. december 2013.

*På Kommissionens vegne*
*For formanden*

Jerzy PLEWA

*Generaldirektør for landbrug og udvikling af landdistrikter*

---

([1]) EUT L 299 af 16.11.2007, s. 1.
([2]) EUT L 157 af 15.6.2011, s. 1.

*BILAG*

**Faste importværdier med henblik på fastsættelse af indgangsprisen for visse frugter og grøntsager**

*(EUR/100 kg)*

| KN-kode | Tredjelandskode [1] | Fast importværdi |
|---|---|---|
| 0702 00 00 | AL | 45,1 |
| | MA | 70,5 |
| | TN | 75,5 |
| | TR | 69,5 |
| | ZZ | 65,2 |
| 0707 00 05 | AL | 59,9 |
| | MA | 142,4 |
| | TR | 105,2 |
| | ZZ | 102,5 |
| 0709 93 10 | MA | 141,3 |
| | TR | 117,8 |
| | ZZ | 129,6 |
| 0805 10 20 | AR | 33,6 |
| | AU | 88,3 |
| | TR | 59,5 |
| | UY | 36,0 |
| | ZA | 56,5 |
| | ZW | 22,6 |
| | ZZ | 49,4 |
| 0805 20 10 | AU | 135,6 |
| | MA | 61,1 |
| | TR | 100,8 |
| | ZA | 150,1 |
| | ZZ | 111,9 |
| 0805 20 30, 0805 20 50, 0805 20 70, 0805 20 90 | TR | 67,4 |
| | ZZ | 67,4 |
| 0805 50 10 | TR | 73,1 |
| | ZZ | 73,1 |
| 0808 10 80 | BA | 42,7 |
| | MK | 34,4 |
| | NZ | 160,5 |
| | US | 131,9 |
| | ZA | 200,6 |
| | ZZ | 114,0 |
| 0808 30 90 | TR | 130,9 |
| | US | 211,2 |
| | ZZ | 171,1 |

[1] Landefortegnelse fastsat ved Kommissionens forordning (EF) nr. 1833/2006 (EUT L 354 af 14.12.2006, s. 19). Koden »ZZ« = »anden oprindelse«.

# AFGØRELSER

## EUROPA-PARLAMENTETS OG RÅDETS AFGØRELSE

**af 11. september 2013**

**om anvendelse af Den Europæiske Unions Solidaritetsfond i henhold til punkt 26 i den interinstitutionelle aftale af 17. maj 2006 mellem Europa-Parlamentet, Rådet og Kommissionen om budgetdisciplin og forsvarlig økonomisk forvaltning**

(2013/714/EU)

EUROPA-PARLAMENTET OG RÅDET FOR DEN EUROPÆISKE UNION HAR —

under henvisning til den interinstitutionelle aftale mellem Europa-Parlamentet, Rådet og Kommissionen af 17. maj 2006 om budgetdisciplin og forsvarlig økonomisk forvaltning [1], særlig punkt 26,

under henvisning til Rådets forordning (EF) nr. 2012/2002 af 11. november 2002 om oprettelsen af Den Europæiske Unions Solidaritetsfond [2],

under henvisning til forslag fra Europa-Kommissionen, og

ud fra følgende betragtninger:

(1) Den Europæiske Union har oprettet Den Europæiske Unions Solidaritetsfond (»fonden«) for at udvise solidaritet med befolkningen i katastroferamte regioner.

(2) Den interinstitutionelle aftale af 17. maj 2006 giver mulighed for at anvende fonden under et årligt loft på 1 mia. EUR.

(3) Forordning (EF) nr. 2012/2002 indeholder bestemmelser om fondens anvendelse.

(4) Slovenien, Kroatien og Østrig har indgivet ansøgning om tilskud fra fonden med henvisning til en oversvømmelseskatastrofe —

VEDTAGET DENNE AFGØRELSE:

*Artikel 1*

For Den Europæiske Unions almindelige budget for regnskabsåret 2013 tages Den Europæiske Unions Solidaritetsfond i anvendelse med henblik på tilvejebringelse af et beløb på 14 607 942 EUR i forpligtelses- og betalingsbevillinger.

*Artikel 2*

Denne afgørelse offentliggøres i *Den Europæiske Unions Tidende*.

Udfærdiget i Strasbourg, den 11. september 2013.

| *På Europa-Parlamentets vegne* | *På Rådets vegne* |
|---|---|
| M. SCHULZ | V. LEŠKEVIČIUS |
| *Formand* | *Formand* |

[1] EUT C 139 af 14.6.2006, s. 1.
[2] EFT L 311 af 14.11.2002, s. 3.

# RÅDETS AFGØRELSE

## af 2. december 2013

## om fastlæggelse af den holdning, der skal indtages på Den Europæiske Unions vegne på Verdenshandelsorganisationens Ministerkonference vedrørende Republikken Yemens tiltrædelse af Verdenshandelsorganisationen

(2013/715/EU)

RÅDET FOR DEN EUROPÆISKE UNION HAR —

under henvisning til traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde, særlig artikel 91, artikel 100, stk. 2, og artikel 207, stk. 4, første afsnit, sammenholdt med artikel 218, stk. 9,

under henvisning til forslag fra Europa-Kommissionen, og

ud fra følgende betragtninger:

(1) Den 12. april 2000 ansøgte Republikken Yemens regering om tiltrædelse af Marrakeshoverenskomsten om oprettelse af Verdenshandelsorganisationen (WTO) i henhold til artikel XII i overenskomsten.

(2) En arbejdsgruppe vedrørende Republikken Yemens tiltrædelse blev nedsat den 17. og 19. juli 2000 med den opgave at nå til enighed om tiltrædelsesvilkår, der er acceptable for Republikken Yemen og alle WTO's medlemmer.

(3) Kommissionen har på Unionens vegne ført forhandlinger om en omfattende række tilsagn fra Republikken Yemens side om markedsadgang, som opfylder Unionens ønsker.

(4) Disse tilsagn indgår nu i protokollen om Republikken Yemens tiltrædelse af WTO.

(5) Tiltrædelsen af WTO ventes at yde et positivt og varigt bidrag til processen med økonomisk reform og bæredygtig udvikling i Republikken Yemen.

(6) Tiltrædelsesprotokollen bør derfor godkendes.

(7) Artikel XII i overenskomsten om oprettelse af WTO indeholder en bestemmelse om, at tiltrædelsesvilkårene aftales mellem det tiltrædende medlem og WTO, og at WTO's Ministerkonference godkender tiltrædelsesvilkårene på WTO's vegne.

(8) Det er hensigtsmæssigt at fastlægge den holdning, der skal indtages på Unionens vegne på WTO's Ministerkonference vedrørende Republikken Yemens tiltrædelse af WTO —

VEDTAGET DENNE AFGØRELSE:

*Artikel 1*

Den holdning, der skal indtages på Den Europæiske Unions vegne på WTO's Ministerkonference vedrørende Republikken Yemens tiltrædelse af WTO, er at godkende tiltrædelsen.

*Artikel 2*

Denne afgørelse træder i kraft på dagen for vedtagelsen.

Udfærdiget i Bruxelles, den 2. december 2013.

*På Rådets vegne*

E. GUSTAS

*Formand*

# KOMMISSIONENS GENNEMFØRELSESAFGØRELSE

## af 4. december 2013

## om ændring af gennemførelsesafgørelse 2011/861/EU om midlertidig undtagelse fra oprindelsesreglerne i bilag II til Rådets forordning (EF) nr. 1528/2007 for at tage hensyn til Kenyas særlige situation vedrørende tunfilet

*(meddelt under nummer C(2013) 8537)*

(2013/716/EU)

EUROPA-KOMMISSIONEN HAR —

under henvisning til traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde,

under henvisning til Rådets forordning (EF) nr. 1528/2007 af 20. december 2007 om anvendelse af de ordninger for varer med oprindelse i bestemte lande i gruppen af stater i Afrika, Vestindien og Stillehavet (AVS), der er fastlagt i aftaler om indgåelse af økonomiske partnerskabsaftaler eller i aftaler, som fører til indgåelse af økonomiske partnerskabsaftaler [1], særlig artikel 36, stk. 4, i bilag II dertil, og

ud fra følgende betragtninger:

(1) Den 19. december 2011 vedtog Kommissionen gennemførelsesafgørelse 2011/861/EU [2] om midlertidig undtagelse fra oprindelsesreglerne i bilag II til forordning (EF) nr. 1528/2007 for at tage hensyn til Kenyas særlige situation vedrørende tunfilet. Ved Kommissionens afgørelse 2012/208/EU [3] blev der vedtaget en videreførelse af den midlertidige undtagelse indtil den 31. december 2013.

(2) Den 22. juli 2013 anmodede Kenya i overensstemmelse med artikel 36 i bilag II til forordning (EF) nr. 1528/2007 om en yderligere videreførelse af den pågældende undtagelse fra oprindelsesreglerne i nævnte bilag for 2 000 ton tunfilet for perioden fra den 1. januar 2014 til den 31. december 2014. Den 3. oktober 2013 fremlagde Kenya yderligere oplysninger sammen med en revideret anmodning vedrørende 1 500 ton tunfilet for perioden fra den 1. januar 2014 til den 30. september 2014.

(3) Ifølge de oplysninger, Kenya fremlagde, er forsyningerne af tun stadig usædvanligt små sammenholdt med de normale sæsonbestemte udsving, og på grund af pirateri ønsker fartøjsejerne ikke at risikere at levere rå tunfisk. Derfor kan Kenya stadig ikke overholde de oprindelsesregler, der blev fastsat i bilag II til forordning (EF) nr. 1528/2007, efter at undtagelsen udløber den 31. december 2013.

(4) Idet Kenyas situation vedrørende tunfilet stadig ikke er forbedret tilstrækkeligt, er en videreførelse af undtagelsen berettiget. Der bør vedtages en videreførelse til den 30. september 2014.

(5) Gennemførelsesafgørelse 2011/861/EU bør derfor ændres.

(6) Foranstaltningerne i denne afgørelse er i overensstemmelse med udtalelse fra Toldkodeksudvalget —

VEDTAGET DENNE AFGØRELSE:

*Artikel 1*

I gennemførelsesafgørelse 2011/861/EU foretages følgende ændringer:

1) Artikel 2 affattes således:

»*Artikel 2*

Undtagelsen i artikel 1 gælder for de i bilaget anførte produkter og mængder, der angives til fri omsætning i EU fra Kenya i perioden 1. januar 2011 til datoen for den midlertidige anvendelse af den økonomiske partnerskabsaftale mellem Det Østafrikanske Fællesskab på den ene side og Den Europæiske Union og dens medlemsstater på den anden side, dog senest 30. september 2014.«

2) Artikel 6 affattes således:

»*Artikel 6*

Denne afgørelse anvendes fra den 1. januar 2011 til den 30. september 2014.«

3) Bilaget erstattes af teksten i bilaget til denne afgørelse.

*Artikel 2*

Denne afgørelse anvendes fra den 1. januar 2014.

[1] EUT L 348 af 31.12.2007, s. 1.

[2] Kommissionens gennemførelsesafgørelse 2011/861/EU af 19. december 2011 om midlertidig undtagelse fra oprindelsesreglerne i bilag II til Rådets forordning (EF) nr. 1528/2007 for at tage hensyn til Kenyas særlige situation vedrørende tunfilet (EUT L 338 af 21.12.2012, s. 61).

[3] Kommissionens gennemførelsesafgørelse 2012/208/EU af 20. april 2012 om ændring af gennemførelsesafgørelse 2011/861/EU om midlertidig undtagelse fra oprindelsesreglerne i bilag II til Rådets forordning (EF) nr. 1528/2007 for at tage hensyn til Kenyas særlige situation vedrørende tunfilet (EUT L 110 af 24.4.2012, s. 39).

*Artikel 3*

Denne afgørelse er rettet til medlemsstaterne.

Udfærdiget i Bruxelles, den 4. december 2013.

*På Kommissionens vegne*
Algirdas ŠEMETA
*Medlem af Kommissionen*

---

*BILAG*

*»BILAG*

| Løbenummer | KN-kode | Varebeskrivelse | Perioder | Mængde (i ton) |
|---|---|---|---|---|
| 09.1667 | 1604 14 16 | Tunfilet | 1.1.2011 til 31.12.2011 | 2 000 |
| | | | 1.1.2012 til 31.12.2012 | 2 000 |
| | | | 1.1.2013 til 31.12.2013 | 2 000 |
| | | | 1.1.2014 til 30.9.2014 | 1 500« |

# KOMMISSIONENS GENNEMFØRELSESAFGØRELSE

## af 4. december 2013

## om fastsættelse af EU-tilskuddet til dækning af udgifterne til hasteforanstaltninger til bekæmpelse af aviær influenza i Tyskland i 2011

*(meddelt under nummer C(2013) 8545)*

**(Kun den tyske udgave er autentisk)**

(2013/717/EU)

EUROPA-KOMMISSIONEN HAR —

under henvisning til traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde,

under henvisning til Rådets beslutning 2009/470/EF af 25. maj 2009 om visse udgifter på veterinærområdet [1], særlig artikel 4, og

ud fra følgende betragtninger:

(1) I henhold til artikel 84 i finansforordningen og artikel 94 i Kommissionens delegerede forordning (EU) nr. 1268/2012 af 29. oktober 2012 om gennemførelsesbestemmelser til Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU, Euratom) nr. 966/2012 om de finansielle regler vedrørende Unionens almindelige budget [2] (i det følgende benævnt »gennemførelsesbestemmelserne«) skal der forud for indgåelsen af en udgiftsforpligtelse, der afholdes over EU-budgettet, foreligge en finansieringsafgørelse, hvori fastsættes de vigtigste elementer i den foranstaltning, der medfører en udgift, og som er vedtaget af institutionen eller de myndigheder, som denne har bemyndiget.

(2) Der er ved beslutning 2009/470/EF fastsat procedurer vedrørende EU-tilskud til specifikke veterinærforanstaltninger, herunder aktioner af hastende karakter. Unionen skal, for at bidrage til at få udryddet aviær influenza hurtigst muligt, yde et finansielt tilskud til medlemsstaternes støtteberettigede udgifter. Artikel 4, stk. 3, første og andet led, i nævnte beslutning indeholder bestemmelser om, hvilken procentdel af medlemsstaternes udgifter tilskuddet skal udgøre.

(3) Artikel 3 i Kommissionens forordning (EF) nr. 349/2005 af 28. februar 2005 om reglerne om fællesskabsfinansiering af aktioner af hastende karakter og bekæmpelse af visse sygdomme hos dyr som omhandlet i Rådets beslutning 90/424/EØF [3] indeholder bestemmelser om, hvilke udgifter Unionen kan yde finansielt tilskud til.

(4) Ved Kommissionens gennemførelsesafgørelse 2012/132/EU af 15. februar 2012 om EU-tilskud til aktioner af hastende karakter til bekæmpelse af aviær influenza i Tyskland, Italien og Nederlandene i 2011 [4] blev der ydet EU-tilskud til hasteforanstaltninger til bekæmpelse af aviær influenza i blandt andet Tyskland i 2011. Den 10. april 2012 indsendte de tyske myndigheder en officiel anmodning om godtgørelse i henhold til artikel 7, stk. 1 og 2, i forordning (EF) nr. 349/2005.

(5) Det er en forudsætning for udbetaling af EU-tilskuddet, at de planlagte aktioner reelt er blevet gennemført, og at myndighederne har leveret alle de nødvendige oplysninger inden for de fastsatte tidsfrister.

(6) Tyskland underrettede i overensstemmelse med artikel 3, stk. 4, i beslutning 2009/470/EF straks Kommissionen og de øvrige medlemsstater om de i henhold til EU-lovgivningen om anmeldelse og udryddelse trufne foranstaltninger og om resultaterne heraf. Anmodningen om godtgørelse var i overensstemmelse med artikel 7 i forordning (EF) nr. 349/2005 bilagt en finansieringsrapport, dokumentation, en epidemiologisk rapport om hver bedrift, hvor dyr er blevet slået ned eller destrueret, og resultaterne af de respektive revisioner.

(7) Derfor kan det samlede EU-tilskud til dækning af de støtteberettigede udgifter til udryddelse af aviær influenza i Tyskland i 2011 nu fastsættes.

(8) Foranstaltningerne i denne afgørelse er i overensstemmelse med udtalelse fra Den Stående Komité for Fødevarekæden og Dyresundhed —

[1] EUT L 155 af 18.6.2009, s. 30.
[2] EUT L 362 af 31.12.2012, s. 1.
[3] EUT L 55 af 1.3.2005, s. 12.
[4] EUT L 59 af 1.3.2012, s. 34.

VEDTAGET DENNE AFGØRELSE:

*Artikel 1*

EU-tilskuddet til dækning af udgifterne til udryddelse af aviær influenza i Tyskland i 2011 fastsættes til 774 103,56 EUR.

*Artikel 2*

Denne afgørelse, der udgør en finansieringsafgørelse i overensstemmelse med artikel 84 i finansforordningen, er rettet til Forbundsrepublikken Tyskland.

Udfærdiget i Bruxelles, den 4. december 2013.

*På Kommissionens vegne*

Tonio BORG

*Medlem af Kommissionen*

# KOMMISSIONENS GENNEMFØRELSESAFGØRELSE

## af 4. december 2013

## om ændring af bilag I til beslutning 2004/211/EF for så vidt angår oplysningerne om Brasilien i listen over tredjelande og dele af tredjelande, hvorfra import til Unionen af levende dyr af hestefamilien samt sæd, æg og embryoner fra dyr af hestefamilien er tilladt, om ændring af bilag II D til beslutning 92/260/EØF for så vidt angår krav om prøve for snive og om ændring af beslutning 92/260/EØF, 93/196/EØF og 93/197/EØF for så vidt angår visse geografiske betegnelser

*(meddelt under nummer C(2013) 8553)*

**(EØS-relevant tekst)**

(2013/718/EU)

EUROPA-KOMMISSIONEN HAR —

under henvisning til traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde,

under henvisning til Rådets direktiv 92/65/EØF af 13. juli 1992 om dyresundhedsmæssige betingelser for samhandel med og indførsel til Fællesskabet af dyr samt sæd, æg og embryoner, der for så vidt angår disse betingelser ikke er underlagt specifikke fællesskabsbetingelser som omhandlet i bilag A, del I, til direktiv 90/425/EØF ([1]), særlig artikel 17, stk. 3, litra a),

under henvisning til Rådets direktiv 2009/156/EF af 30. november 2009 om dyresundhedsmæssige betingelser for enhovede dyrs bevægelser og indførsel af enhovede dyr fra tredjelande ([2]), særlig artikel 12, stk. 1 og 4, artikel 15, litra a), artikel 16, stk. 2, og artikel 19, litra a) og b), og

ud fra følgende betragtninger:

(1) I direktiv 92/65/EØF er der fastsat betingelser for import til Unionen af bl.a. sæd, æg og embryoner fra dyr af hestefamilien. Betingelserne skal mindst svare til dem, der gælder for samhandel mellem medlemsstaterne.

(2) I direktiv 2009/156/EF er der fastsat dyresundhedsmæssige betingelser for import til Unionen af levende dyr af hestefamilien. Det fastsættes, at import af dyr af hestefamilien til Unionen kun er tilladt fra tredjelande eller dele af tredjelande, hvis der anvendes regionalisering, der har været frie for snive i mindst seks måneder.

(3) Ved Kommissionens beslutning 2004/211/EF ([3]) er der fastsat en liste over tredjelande, eller dele heraf, hvis der anvendes regionalisering, hvorfra medlemsstaterne skal tillade import af dyr af hestefamilien samt sæd, æg og embryoner af dyr af hestefamilien, samt de øvrige importbetingelser. Brasilien er for øjeblikket opført på denne liste, som findes i bilag I til beslutning 2004/211/EF.

(4) Kommissionens beslutning 92/260/EØF ([4]) fastsætter dyresundhedsmæssige betingelser og bestemmelser om udstedelse af sundhedscertifikat for midlertidig indførsel af registrerede heste.

(5) Kommissionens beslutning 93/195/EØF ([5]) fastsætter dyresundhedsmæssige betingelser og bestemmelser om udstedelse af sundhedscertifikat ved genindførsel af heste, der er registreret med henblik på væddeløb, konkurrencer og kulturelle arrangementer, efter midlertidig udførsel.

(6) Kommissionens beslutning 93/196/EØF ([6]) fastsætter dyresundhedsmæssige betingelser og bestemmelser om udstedelse af sundhedscertifikat ved indførsel af hovdyr til slagtning.

(7) Kommissionens beslutning 93/197/EØF ([7]) fastsætter dyresundhedsmæssige betingelser og bestemmelser om udstedelse af sundhedscertifikat ved indførsel af registrerede hovdyr og hovdyr til opdræt og som brugsdyr.

(8) Snive forekommer i dele af Brasiliens område, og derfor er import af dyr af hestefamilien samt sæd, æg og embryoner af dyr af hestefamilien kun tilladt fra region BR-1 i dette tredjeland som beskrevet i fjerde kolonne i bilag I til beslutning 2004/211/EF. Staterne Rio Grande do Sul, Santa Catarina, Paraná, São Paulo, Mato Grosso do Sul, Goiás, Distrito Federal, Espírito Santo, Rondônia og Mato Grosso er i øjeblikket omfattet af region BR-1 i Brasilien.

([1]) EFT L 268 af 14.9.1992, s. 54.
([2]) EUT L 192 af 23.7.2010, s. 1.
([3]) Kommissionens beslutning 2004/211/EF af 6. januar 2004 om listen over tredjelande og dele af tredjelande, hvorfra medlemsstaterne tillader import af levende dyr af hestefamilien samt sæd, æg og embryoner fra dyr af hestefamilien, og om ændring af beslutning 93/195/EØF og 94/63/EF (EUT L 73 af 11.3.2004, s. 1).
([4]) Kommissionens beslutning 92/260/EØF af 10. april 1992 om dyresundhedsmæssige betingelser og udstedelse af sundhedscertifikat for midlertidig indførsel af registrerede heste (EFT L 130 af 15.5.1992, s. 67).
([5]) Kommissionens beslutning 93/195/EØF af 2. februar 1993 om dyresundhedsmæssige betingelser og udstedelse af sundhedscertifikat ved genindførsel af heste, der er registreret med henblik på væddeløb, konkurrencer og kulturelle arrangementer, efter midlertidig udførsel (EFT L 86 af 6.4.1993, s. 1).
([6]) Kommissionens beslutning 93/196/EØF af 5. februar 1993 om dyresundhedsmæssige betingelser og udstedelse af sundhedscertifikat ved indførsel af hovdyr til slagtning (EFT L 86 af 6.4.1993, s. 7).
([7]) Kommissionens beslutning 93/197/EØF af 5. februar 1993 om dyresundhedsmæssige betingelser og udstedelse af sundhedscertifikat ved indførsel af registrerede hovdyr og hovdyr til opdræt og som brugsdyr (EFT L 86 af 6.4.1993, s. 16).

(9) Brasilien meddelte den 18. april, 16. maj og 25. juni 2013 Verdensorganisationen for Dyresundhed (OIE), at der var bekræftede tilfælde af snive i heste i staterne São Paulo, Minas Gerais, Espirito Santo og Rondônia. Brasilien er derfor ophørt med at udstede sundhedscertifikater i henhold til direktiv 2009/156/EF for alle stater i region BR-1.

(10) Brasilien underrettede den 9. juli 2013 Kommissionen om de foranstaltninger, der var truffet, for at forhindre indslæbning af snive til de områder i dette tredjeland, som er opført på listen i beslutning 2004/211/EF, og hvor sygdommen ikke forekommer. Foranstaltningerne omfatter mindst en prøve for snive med negativt resultat, før flytning af dyr af hestefamilien fra stater, hvor der er registreret snive, til enhver samling af dyr af hestefamilien i disse stater og til andre stater i Brasilien. Brasilien bekræftede, at staten Rio de Janeiro har været fri for snive siden indberetningen af det sidste tilfælde den 16. juli 2012.

(11) Ved brev af 30. oktober 2013 underrettede Brasilien om et tilfælde af snive i staten Paraná.

(12) Da staterne São Paulo, Espirito Santo, Rondônia og Paraná ikke længere er frie for snive, og de kompetente myndigheder i Brasilien har forelagt garantier for, at sygdommen ikke findes i de andre stater, der i øjeblikket er omfattet af landets region BR-1, og i staten Rio de Janeiro, bør oplysningerne om denne region i bilag I til beslutning 2004/211/EF ændres, og São Paulo, Espirito Santo, Rondônia og Paraná bør udgå fra den nuværende liste, og Rio de Janeiro bør tilføjes.

(13) Da risikoen for, at registrerede heste har pådraget sig snive, er lavere end for andre kategorier af dyr af hestefamilien, bør import til Unionen af dyr af hestefamilien fra Brasilien kun godkendes for registrerede heste i overensstemmelse med beslutning 92/260/EØF, 93/195/EØF og 93/197/EØF.

(14) Kommissionen offentliggjorde den 25. februar 2013 en rapport [1] om en audit af eksport til Unionen af dyr af hestefamilien og reproduktionsmateriale herfra, der blev gennemført i Brasilien i oktober 2012. Ifølge rapporten er det nødvendigt at suspendere import af sæd, æg og embryoner fra dyr af hestefamilien fra Brasilien, indtil de anbefalede forholdsregler er gennemført og verificeret.

(15) Brasilien er opført i sundhedskategori D i bilag I til beslutning 92/260/EØF, og registrerede heste til midlertidig indførsel til Unionen skal opfylde de dyresundhedsbetingelser og certifikatkrav, der er fastsat i standardsundhedscertifikat D i bilag II til nævnte beslutning. For at sikre, at registrerede heste, der midlertidigt indføres til Unionen, er frie for snive, bør der i dette sundhedscertifikats del III »Sundhedsoplysninger« tilføjes en bekræftelse af, at de registrerede heste er blevet underkastet en komplementbindingsprøve for snive med negativt resultat ved en serumfortynding på 1:10 på en blodprøve, der er taget inden for de sidste 10 dage før afsendelsen til Unionen.

(16) Af hensyn til klarheden og for at sikre konsekvens i EU-lovgivningen bør listen over lande i punkt III, litra d), tredje led, i standardcertifikat A-E i bilag II til beslutning 92/260/EØF ændres for at tage hensyn til de nuværende geografiske betegnelser, der allerede er fastsat i bilag I til nævnte beslutning.

(17) Det er nødvendigt at tilpasse fodnote 3 i bilag II til beslutning 93/196/EØF for at præcisere, at det ikke er tilladt at importere dyr af hestefamilien til slagtning fra Brasilien til Unionen.

(18) Af de grunde, der er nævnt i betragtning 13, er det nødvendigt i bilag I til beslutning 93/197/EØF at specificere, at dyresundheds- og certifikatudstedelsesbetingelserne i bilag II D til nævnte beslutning for så vidt angår Brasilien kun finder anvendelse på import af registrerede heste.

(19) Beslutning 92/260/EØF, 93/196/EØF, 93/197/EØF og 2004/211/EF bør derfor ændres.

(20) Foranstaltningerne i denne afgørelse er i overensstemmelse med udtalelse fra Den Stående Komité for Fødevarekæden og Dyresundhed —

VEDTAGET DENNE AFGØRELSE:

*Artikel 1*

Bilag II til beslutning 92/260/EØF ændres som angivet i bilag I til denne afgørelse.

*Artikel 2*

Bilag II til beslutning 93/196/EØF ændres som angivet i bilag II til denne afgørelse.

*Artikel 3*

Bilag I til beslutning 93/197/EØF ændres som angivet i bilag III til denne afgørelse.

*Artikel 4*

Bilag I til beslutning 2004/211/EF ændres som angivet i bilag IV til denne afgørelse.

[1] Audit Report 2012-6398, findes på: http://ec.europa.eu/food/fvo/rep_details_en.cfm?rep_id=3022

*Artikel 5*

Denne afgørelse er rettet til medlemsstaterne.

Udfærdiget i Bruxelles, den 4. december 2013.

*På Kommissionens vegne*
Tonio BORG
*Medlem af Kommissionen*

---

*BILAG I*

I bilag II til beslutning 92/260/EØF foretages følgende ændringer:

1) I standardsundhedscertifikat A affattes del III, litra d), tredje led, således:

»— De Forenede Arabiske Emirater, Australien, Belarus, Canada, Schweiz, Grønland, Hongkong, Island, Japan, Republikken Korea, Montenegro, Den Tidligere Jugoslaviske Republik Makedonien, Macao, Malaysia (halvøen), Norge, New Zealand, Serbien, Rusland ([1]), Singapore, Thailand, Ukraine, Amerikas Forenede Stater.«

2) I standardsundhedscertifikat B affattes del III, litra d), tredje led, således:

»— De Forenede Arabiske Emirater, Australien, Belarus, Canada, Schweiz, Grønland, Hongkong, Island, Japan, Republikken Korea, Montenegro, Den Tidligere Jugoslaviske Republik Makedonien, Macao, Malaysia (halvøen), Norge, New Zealand, Serbien, Rusland ([1]), Singapore, Thailand, Ukraine, Amerikas Forenede Stater.«

3) I standardsundhedscertifikat C affattes del III, litra d), tredje led, således:

»— De Forenede Arabiske Emirater, Australien, Belarus, Canada, Schweiz, Grønland, Hongkong, Island, Japan, Republikken Korea, Montenegro, Den Tidligere Jugoslaviske Republik Makedonien, Macao, Malaysia (halvøen), Norge, New Zealand, Serbien, Rusland ([1]), Singapore, Thailand, Ukraine, Amerikas Forenede Stater.«

4) I standardsundhedscertifikat D, del III, foretages følgende ændringer:

a) litra d), tredje led, affattes således:

»— De Forenede Arabiske Emirater, Australien, Belarus, Canada, Schweiz, Grønland, Hongkong, Island, Japan, Republikken Korea, Montenegro, Den Tidligere Jugoslaviske Republik Makedonien, Macao, Malaysia (halvøen), Norge, New Zealand, Serbien, Rusland ([1]), Singapore, Thailand, Ukraine, Amerikas Forenede Stater.«

b) følgende tilføjes som litra l):

»l) ([3]) den er, hvis den kommer fra Brasilien ([1]), blevet underkastet en komplementbindingsprøve for snive med negativt resultat ved en serumfortynding på 1:10 på en blodprøve, der er taget den ..... ([4]) ([5]) inden for de sidste 10 dage før afsendelsen.«

5) I standardsundhedscertifikat E affattes del III, litra d), tredje led, således:

»— De Forenede Arabiske Emirater, Australien, Belarus, Canada, Schweiz, Grønland, Hongkong, Island, Japan, Republikken Korea, Montenegro, Den Tidligere Jugoslaviske Republik Makedonien, Macao, Malaysia (halvøen), Norge, New Zealand, Serbien, Rusland ([1]), Singapore, Thailand, Ukraine, Amerikas Forenede Stater.«

---

*BILAG II*

I bilag II til beslutning 93/196/EØF affattes fodnote 3 således:

»([3]) Sundhedskategorier i henhold til bilag I til Kommissionens beslutning 2004/211/EF:

Gruppe A Schweiz (CH), Grønland (GL), Island (IS)

Gruppe B Australien (AU), Belarus (BY), Montenegro (ME), Den Tidligere Jugoslaviske Republik Makedonien (MK), New Zealand (NZ), Serbien (RS), Rusland ([1]) (RU), Ukraine (UA)

Gruppe C Canada (CA), Amerikas Forenede Stater (US)

Gruppe D Argentina (AR), Chile (CL), Paraguay (PY), Uruguay (UY)

Gruppe E Algeriet (DZ), Israel (IL), Marokko (MA), Tunesien (TN)«

*BILAG III*

I bilag I til beslutning 93/197/EØF affattes oplysningerne vedrørende »Sundhedskategori D« således:

»*Sundhedskategori D*[1]

Argentina (AR), Barbados[3] (BB), Bermuda[3] (BM), Bolivia[3] (BO), Brasilien[2][3] (BR), Chile (CL), Cuba[3] (CU), Jamaica[3] (JM), Mexico[2] (MX), Peru[2][3] (PE), Paraguay (PY), Uruguay (UY)«.

*BILAG IV*

I bilag I til beslutning 2004/211/EF affattes oplysningerne vedrørende Brasilien således:

| | | | | | | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| »BR | Brasilien | BR-0 | Hele landet | D | — | — | — | — | — | — | — | — | — | |
| | | BR-1 | Staterne Rio Grande do Sul, Santa Catarina, Mato Grosso do Sul, Goiás, Distrito Federal, Rio de Janeiro, Mato Grosso | D | X | X | X | — | — | — | — | — | —« | |

**EUR-Lex (http://new.eur-lex.europa.eu) giver direkte og gratis adgang til EU-retten. Via dette netsted kan man konsultere *Den Europæiske Unions Tidende*, og netstedet indeholder endvidere traktaterne, retsforskrifter, retspraksis og forberedende retsakter.**

**Yderligere oplysninger om Den Europæiske Union findes på: http://europa.eu**

Den Europæiske Unions Publikationskontor
2985 Luxembourg
LUXEMBOURG

DA