Publicatieblad van de Europese Unie

L 108

Uitgave in de Nederlandse taal

Wetgeving

57e jaargang

11 april 2014

Inhoud

II *Niet-wetgevingshandelingen*

INTERNATIONALE OVEREENKOMSTEN

★ **Besluit 2014/198/GBVB van de Raad van 10 maart 2014 betreffende de ondertekening en de sluiting van de Overeenkomst tussen de Europese Unie en de Verenigde Republiek Tanzania inzake de voorwaarden waaronder piraterijverdachten en in beslag genomen goederen door de door de Europese Unie geleide zeemacht worden overgedragen aan de Verenigde Republiek Tanzania** 1

Overeenkomst Tussen de Europese Unie en de Verenigde Republiek Tanzania betreffende de voorwaarden voor de overdracht van van piraterij verdachte personen en bijbehorende in beslag genomen goederen van de door de Europese Unie geleide zeemacht aan de Verenigde Republiek Tanzania 3

VERORDENINGEN

★ **Uitvoeringsverordening (EU) nr. 365/2014 van de Commissie van 7 april 2014 tot wijziging van bijlage I bij Verordening (EEG) nr. 2658/87 van de Raad met betrekking tot de tarief- en statistieknomenclatuur en het gemeenschappelijk douanetarief** 9

★ **Uitvoeringsverordening (EU) nr. 366/2014 van de Commissie van 7 april 2014 tot wijziging van bijlage I bij Verordening (EEG) nr. 2658/87 van de Raad met betrekking tot de tarief- en statistieknomenclatuur en het gemeenschappelijk douanetarief** 11

★ **Uitvoeringsverordening (EU) nr. 367/2014 van de Commissie van 10 april 2014 tot vaststelling van het nettosaldo dat voor de uitgaven uit het ELGF beschikbaar is** 13

★ **Uitvoeringsverordening (EU) nr. 368/2014 van de Commissie van 10 april 2014 houdende wijziging van Verordening (EG) nr. 474/2006 tot opstelling van de communautaire lijst van luchtvaartmaatschappijen waaraan een exploitatieverbod is opgelegd in de Gemeenschap** [1] 16

★ **Uitvoeringsverordening (EU) nr. 369/2014 van de Commissie van 10 april 2014 tot 212e wijziging van Verordening (EG) nr. 881/2002 van de Raad tot vaststelling van beperkende maatregelen tegen sommige personen en entiteiten die banden hebben met het Al-Qa'ida-netwerk** 52

[1] Voor de EER relevante tekst

NL

Besluiten waarvan de titels mager zijn gedrukt, zijn besluiten van dagelijks beheer die in het kader van het landbouwbeleid zijn genomen en die in het algemeen een beperkte geldigheidsduur hebben.

Besluiten waarvan de titels vet zijn gedrukt en die worden voorafgegaan door een sterretje, zijn alle andere besluiten.

Uitvoeringsverordening (EU) nr. 370/2014 van de Commissie van 10 april 2014 tot vaststelling van de forfaitaire invoerwaarden voor de bepaling van de invoerprijs van bepaalde groenten en fruit 54

BESLUITEN

2014/199/EU:

★ **Uitvoeringsbesluit van de Commissie van 9 april 2014 tot wijziging van de bijlagen bij Uitvoeringsbesluit 2011/630/EU wat betreft de veterinairrechtelijke voorschriften voor bluetongue en epizoötische hemorragische ziekte** *(Kennisgeving geschied onder nummer C(2014) 2256)* [1] 56

[1] Voor de EER relevante tekst

II

(Niet-wetgevingshandelingen)

INTERNATIONALE OVEREENKOMSTEN

BESLUIT 2014/198/GBVB VAN DE RAAD

van 10 maart 2014

betreffende de ondertekening en de sluiting van de Overeenkomst tussen de Europese Unie en de Verenigde Republiek Tanzania inzake de voorwaarden waaronder piraterijverdachten en in beslag genomen goederen door de door de Europese Unie geleide zeemacht worden overgedragen aan de Verenigde Republiek Tanzania

DE RAAD VAN DE EUROPESE UNIE,

Gezien het Verdrag betreffende de Europese Unie, met name artikel 37, in samenhang met artikel 218, leden 5 en 6, van het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie,

Gezien het voorstel van de hoge vertegenwoordiger van de Unie voor buitenlandse zaken en veiligheidsbeleid,

Overwegende hetgeen volgt:

(1) Op 2 juni 2008 heeft de VN-Veiligheidsraad Resolutie 1816 (2008) aangenomen, waarbij alle staten worden opgeroepen samen te werken bij de bepaling van de rechtsmacht en het onderzoek naar en de vervolging van personen die zich schuldig maken aan piraterij en gewapende overvallen in de Somalische wateren. De VN-Veiligheidsraad heeft deze bepalingen in vervolgresoluties herhaald.

(2) Op 10 november 2008 heeft de Raad Gemeenschappelijk Optreden 2008/851/GBVB ([1]) vastgesteld inzake een militaire operatie van de Europese Unie, teneinde bij te dragen tot het ontmoedigen, het voorkomen en bestrijden van piraterij en gewapende overvallen voor de Somalische kust (operatie „Atalanta").

(3) Krachtens Gemeenschappelijk Optreden 2008/851/GBVB kunnen in de territoriale wateren van Somalië gevangen genomen personen die ervan verdacht worden daden van piraterij of gewapende overvallen te beogen, te begaan of te hebben begaan, alsmede de goederen die tot uitvoering van deze daden van piraterij of gewapende overvallen gediend hebben, met het oog op de uitoefening van rechterlijke bevoegdheden worden overgedragen aan een derde staat die rechtsmacht wil uitoefenen ten aanzien van de bovengenoemde personen en goederen, mits de voorwaarden voor deze overdracht die met deze derde staat zijn overeengekomen, zijn vastgesteld overeenkomstig het toepasselijk internationaal recht, daaronder begrepen het internationaal recht inzake de mensenrechten, om in het bijzonder te waarborgen dat deze personen niet worden onderworpen aan de doodstraf, foltering of andere wrede, onmenselijke of onterende behandeling.

(4) Ingevolge het besluit van 22 maart 2010 houdende machtiging door de Raad, heeft de hoge vertegenwoordiger van de Unie voor buitenlandse zaken en veiligheidsbeleid onderhandelingen geopend over een overeenkomst, op grond van artikel 37 van het Verdrag betreffende de Europese Unie, tussen de Europese Unie en de Verenigde Republiek Tanzania inzake de voorwaarden waaronder piraterijverdachten en in beslag genomen goederen door de door de Europese Unie geleide zeemacht worden overgedragen aan de Verenigde Republiek Tanzania („de overeenkomst").

(5) De overeenkomst dient te worden goedgekeurd,

([1]) Gemeenschappelijk Optreden 2008/851/GBVB inzake een militaire operatie van de Europese Unie vastgesteld, teneinde bij te dragen tot het ontmoedigen, het voorkomen en bestrijden van piraterij en gewapende overvallen voor de Somalische kust (PB L 301 van 12.11.2008, blz. 33).

HEEFT HET VOLGENDE BESLUIT VASTGESTELD:

Artikel 1

De Overeenkomst tussen de Europese Unie en de Verenigde Republiek Tanzania inzake de voorwaarden waaronder piraterijverdachten en in beslag genomen goederen door de door de Europese Unie geleide zeemacht worden overgedragen aan de Verenigde Republiek Tanzania („de overeenkomst"), wordt namens de Unie goedgekeurd.

De tekst van de overeenkomst is aan dit besluit gehecht.

Artikel 2

De voorzitter van de Raad wordt gemachtigd de persoon (personen) aan te wijzen die bevoegd is (zijn) de overeenkomst te ondertekenen teneinde daardoor de Unie te binden.

Artikel 3

De voorzitter van de Raad verricht namens de Unie de in artikel 11, lid 1, van de overeenkomst bedoelde kennisgeving ([1]).

Artikel 4

Dit besluit treedt in werking op de dag waarop het wordt vastgesteld.

Gedaan te Brussel, 10 maart 2014.

Voor de Raad
De voorzitter
I. VROUTSIS

([1]) De datum van inwerkingtreding van de overeenkomst wordt door het secretariaat-generaal van de Raad in het *Publicatieblad van de Europese Unie* bekendgemaakt.

VERTALING

OVEREENKOMST

Tussen de Europese Unie en de Verenigde Republiek Tanzania betreffende de voorwaarden voor de overdracht van van piraterij verdachte personen en bijbehorende in beslag genomen goederen van de door de Europese Unie geleide zeemacht aan de Verenigde Republiek Tanzania

DE EUROPESE UNIE, hierna „EU" genoemd,

enerzijds, alsmede

DE VERENIGDE REPUBLIEK TANZANIA, hierna „Tanzania" genoemd,

anderzijds,

hierna „de partijen" te noemen,

IN AANMERKING NEMEND:

— de Resoluties 1814 (2008), 1838 (2008), 1846 (2008) en 1851 (2008) van de Veiligheidsraad van de Verenigde Naties (VN), en de resoluties die daarop het vervolg vormen;

— het VN-Verdrag inzake het recht van de zee (UNCLOS) van 1982, met name de artikelen 100 tot en met 107 en artikel 110;

— Gemeenschappelijk Optreden 2008/851/GBVB van de Raad van 10 november 2008 inzake de militaire operatie van de Europese Unie teneinde bij te dragen tot het ontmoedigen, het voorkomen en bestrijden van piraterij en gewapende overvallen voor de Somalische kust [1] (Operatie „EUNAVFOR Atalanta"), als vervolgens gewijzigd;

— het internationale recht betreffende de mensenrechten, met inbegrip van het Internationaal Verdrag inzake burgerrechten en politieke rechten van 1966 en het Verdrag tegen foltering en andere wrede, onmenselijke of onterende behandeling of bestraffing van 1984;

— dat deze overeenkomst de rechten en verplichtingen van de partijen krachtens internationale overeenkomsten en andere instrumenten tot instelling van internationale tribunalen, waaronder het statuut van het Internationaal Strafhof, onverlet laat,

REKENING HOUDEND MET:

— de regionale initiatieven ter bestrijding van piraterij, zoals initiatieven van de Afrikaanse Unie (AU), de Oost-Afrikaanse Gemeenschap (EAC), de Ontwikkelingsgemeenschap van Zuidelijk Afrika (SADC), de Gedragscode van Djibouti en de in 2010 op Mauritius aangenomen regionale strategie inzake maritieme veiligheid en bestrijding van piraterij,

HEBBEN OVEREENSTEMMING BEREIKT OVER HETGEEN VOLGT:

Artikel 1

Doel

Deze overeenkomst bevat de voorwaarden en nadere bepalingen voor de overdracht van EUNAVFOR naar Tanzania van personen die ervan worden verdacht daden van piraterij te begaan of te hebben begaan dan wel hiertoe een poging te hebben ondernomen, en die door EUNAVFOR worden vastgehouden, en de overdracht van de bijbehorende door EUNAVFOR in beslag genomen goederen, alsmede voor de behandeling van deze personen en goederen na de overdracht.

[1] PB L 301 van 12.11.2008, blz. 33.

Artikel 2

Definities

Voor de toepassing van deze overeenkomst wordt verstaan onder:

a) *„door de Europese Unie geleide zeemacht (EUNAVFOR)"*: het militaire hoofdkwartier van de Europese Unie en de nationale contingenten die bijdragen tot de operatie Atalanta van de EU, alsmede hun schepen, luchtvaartuigen en goederen;

b) *„operatie"*: de voorbereiding, vaststelling, uitvoering en ondersteuning van de militaire missie die is vastgesteld bij Gemeenschappelijk Optreden 2008/851/GBVB van de Raad van de Europese Unie en/of de missies ter voortzetting daarvan;

c) *„nationale contingenten"*: de eenheden en schepen van de lidstaten van de Europese Unie en van andere staten die aan de operatie deelnemen;

d) *„zendstaat"*: een staat die een nationaal contingent voor EUNAVFOR levert;

e) *„piraterij"*: piraterij als omschreven in artikel 101 van het Verdrag van de Verenigde Naties inzake het recht van de zee;

f) *„overgedragen persoon"*: iedere persoon die ervan wordt verdacht daden van piraterij te begaan of te hebben begaan dan wel een poging daartoe te hebben ondernomen, en die krachtens deze overeenkomst door EUNAVFOR aan Tanzania is overgedragen.

Artikel 3

Algemene beginselen

1. Op verzoek van EUNAVFOR kan Tanzania de overdracht door EUNAVFOR van door EUNAVFOR in verband met piraterij vastgehouden personen en de bijbehorende in beslag genomen goederen aanvaarden en de betrokken personen en goederen met het oog op onderzoek en vervolging overgeven aan zijn bevoegde instanties. Tanzania bepaalt per geval of het instemt met een voorgestelde overdracht en houdt daarbij rekening met alle ter zake doende omstandigheden, zoals de plaats waar de gebeurtenis heeft plaatsgevonden.

2. EUNAVFOR draagt personen alleen over aan bevoegde rechtshandhavingsinstanties van Tanzania.

3. De partijen behandelen de overgedragen personen als bedoeld in artikel 1 zowel voor als na de overdracht humaan en overeenkomstig de internationale mensenrechtenverplichtingen, zoals het verbod op foltering en wrede, onmenselijke en onterende behandeling of bestraffing en het verbod op onrechtmatige hechtenis, alsook overeenkomstig de verplichting te zorgen voor een eerlijk proces.

4. Overdrachten worden pas uitgevoerd als de bevoegde rechtshandhavingsinstanties van Tanzania overeenkomstig de interne Tanzaniaanse procedures en op basis van bewijsmateriaal dat EUNAVFOR via de geëigende communicatiekanalen heeft doen toekomen, besluiten dat er redelijke vooruitzichten zijn op veroordeling van door EUNAVFOR vastgehouden personen.

Artikel 4

Behandeling, vervolging en berechting van een overgedragen persoon

1. Een overgedragen persoon wordt humaan behandeld en niet onderworpen aan foltering of andere wrede, onmenselijke of onterende behandeling of bestraffing, wordt op passende wijze gehuisvest en gevoed, krijgt toegang tot medische verzorging en wordt in staat gesteld zijn godsdienstige plichten te vervullen.

2. Een overgedragen persoon wordt terstond voorgeleid aan een rechter of andere magistraat die krachtens de wet bevoegd is rechterlijke macht uit te oefenen, en die zich onverwijld over de wettigheid van zijn aanhouding uitspreekt, en hem in vrijheid doet stellen indien de gevangenhouding niet gerechtvaardigd is.

3. Een overgedragen persoon heeft het recht binnen een redelijke termijn te worden berecht of in vrijheid te worden gesteld.

4. Bij de vaststelling van de aanklacht jegens hem heeft iedere overgedragen persoon recht op een eerlijke en openbare behandeling van zijn zaak door een bij de wet ingestelde bevoegde, onafhankelijke en onpartijdige rechtbank.

5. Een overgedragen persoon tegen wie een vervolging is ingesteld, wordt geacht onschuldig te zijn totdat zijn schuld in rechte is komen vast te staan.

6. Bij de vaststelling van de aanklacht jegens hem heeft iedere overgedragen persoon in volle gelijkheid recht op de volgende minimumwaarborgen:

a) onverwijld, in detail en in een taal die hij begrijpt, op de hoogte te worden gesteld van de aard en de reden van het hem ten laste gelegde;

b) te beschikken over voldoende tijd en faciliteiten voor de voorbereiding van zijn verdediging en te communiceren met de raadsman van zijn keuze;

c) terecht te staan zonder onnodige vertraging;

d) aanwezig te zijn ter terechtzitting, verweer te voeren in persoon of door middel van door hemzelf gekozen rechtsbijstand; ingeval hij geen rechtsbijstand heeft, van het recht daarop in kennis te worden gesteld; en rechtsbijstand toegewezen te krijgen in alle gevallen waarin het belang van de rechtspleging dit vereist, en kosteloos indien betrokkene niet over voldoende middelen beschikt;

e) kennis te nemen van alle bewijsstukken tegen hem, met inbegrip van de beëdigde verklaringen van de getuigen op wier aanwijzingen hij is aangehouden, en de verschijning en ondervraging te verkrijgen van getuigen à decharge op dezelfde voorwaarden als gelden voor getuigen à charge;

f) zich kosteloos te doen bijstaan door een tolk indien hij de taal die ter terechtzitting wordt gebezigd, niet verstaat of niet spreekt;

g) niet gedwongen te worden tegen zichzelf te getuigen of schuld te bekennen.

7. Een overgedragen persoon die wordt veroordeeld, heeft het recht overeenkomstig de wetgeving van Tanzania tegen zijn veroordeling en het vonnis bezwaar aan te tekenen of bij een hogere rechtbank in beroep te gaan.

8. Tanzania kan, na overleg met de EU, overgedragen personen die in Tanzania zijn veroordeeld en daar hun straf uitzitten, overdragen aan een derde staat die garandeert dat hij zich houdt aan bovengenoemde mensenrechtennormen, zodat de persoon in kwestie de rest van zijn straf in die derde staat kan uitzitten. In geval van ernstige bezorgdheid over de mensenrechtensituatie in die derde staat, vindt er geen overdracht plaats zolang overleg tussen de partijen over de geformuleerde bezwaren geen bevredigende oplossing oplevert.

Artikel 5

Straf

Een overgedragen persoon kan nooit worden gestraft voor een misdrijf waarop een maximumstraf staat die zwaarder is dan levenslange gevangenisstraf.

Artikel 6

Gegevens en kennisgevingen

1. Met betrekking tot iedere overdracht wordt een passend document opgesteld, dat wordt ondertekend door een vertegenwoordiger van EUNAVFOR en een vertegenwoordiger van de bevoegde rechtshandhavingsinstanties van Tanzania.

2. EUNAVFOR verstrekt Tanzania ten aanzien van iedere overgedragen persoon de gegevens betreffende zijn hechtenis. Deze omvatten de fysieke toestand van de overgedragen persoon tijdens de hechtenis, het tijdstip van overdracht aan de autoriteiten van Tanzania, de reden voor zijn hechtenis, tijdstip en plaats van begin van de hechtenis en eventuele beslissingen in verband met zijn hechtenis.

3. Tanzania is verantwoordelijk voor een nauwkeurige administratie van alle overgedragen personen, met ten minste gegevens betreffende eventuele in beslag genomen goederen, de fysieke toestand van de betrokkenen, de plaats van hechtenis, de eventuele tenlastelegging en alle beslissingen van enig belang die in de loop van de vervolging en het proces zijn genomen.

4. Deze gegevens zijn voor de vertegenwoordigers van de Europese Unie en EUNAVFOR beschikbaar overeenkomstig de Tanzaniaanse wet- en regelgeving indien zij het ministerie van Buitenlandse Zaken van Tanzania daar schriftelijk om verzoeken.

5. Daarenboven stelt Tanzania EUNAVFOR in kennis van de plaats van hechtenis van iedere uit hoofde van deze overeenkomst overgedragen persoon, alsmede van iedere verslechtering van zijn fysieke toestand en van alle meldingen waarin sprake is van slechte behandeling. Vertegenwoordigers van de Europese Unie en van EUNAVFOR hebben, conform de toepasselijke wetgeving, tijdens het voorarrest toegang tot alle krachtens deze overeenkomst overgedragen personen en hebben het recht hen te ondervragen.

6. Op hun verzoek wordt het nationale en internationale humanitaire instellingen toegestaan personen die uit hoofde van de onderhavige overeenkomst zijn overgedragen, te bezoeken.

7. Teneinde EUNAVFOR in staat te stellen Tanzania tijdig bij te staan middels de verschijning van getuigen van EUNAVFOR en de overlegging van relevante bewijsstukken, stelt Tanzania EUNAVFOR in kennis van zijn voornemen om jegens een overgedragen persoon een strafproces in te stellen, en deelt Tanzania het tijdschema voor het indienen van de bewijsstukken en het verhoor mede.

Artikel 7

Verplichting voor EU en EUNAVFOR de instructie en de vervolging te faciliteren

1. De EU en EUNAVFOR helpen Tanzania met al hun middelen en vermogens bij de instructie betreffende en de vervolging van de overgedragen personen.

2. De EU en EUNAVFOR moeten met name:

a) de gegevens betreffende de hechtenis verstrekken overeenkomstig artikel 6, lid 2, van deze overeenkomst;

b) alle beschikbare bewijsmateriaal verwerken overeenkomstig de wensen van de bevoegde autoriteiten van Tanzania als overeengekomen in de uitvoeringsregelingen die in artikel 10 omschreven worden;

c) zorgen voor al dan niet beëdigde getuigenverklaringen door functionarissen van EUNAVFOR die betrokken zijn geweest bij incidenten in verband waarmee personen uit hoofde van de onderhavige overeenkomst zijn overgedragen;

d) alle ter zake doende in beslag genomen goederen die in het bezit van EUNAVFOR zijn, overdragen;

e) alle ter zake doende in beslag genomen goederen, bewijsstukken, foto's en artikelen met bewijswaarde die in het bezit van EUNAVFOR zijn, overdragen;

f) zorgen voor de aanwezigheid van getuigen van EUNAVFOR zodat zij in de rechtbank (of via een televisieverbinding of een ander goedgekeurd elektronisch middel) tijdens het proces kunnen getuigen;

g) de aanwezigheid van de eventueel door de bevoegde autoriteiten van Tanzania verlangde tolken vergemakkelijken zodat zij kunnen helpen bij onderzoeken en processen waarbij overgedragen personen betrokken zijn.

Artikel 8

Verband met de andere rechten van de overgedragen personen

Niets in deze overeenkomst is bedoeld als een afwijking, of kan worden opgevat als een afwijking, van enig recht van een overgedragen persoon krachtens het toepasselijke nationale of internationale recht.

Artikel 9

Contacten en geschillen

1. Alle problemen die zich ten aanzien van de toepassing van deze overeenkomst voordoen, worden door de bevoegde autoriteiten van Tanzania en van de Europese Unie gezamenlijk onderzocht.

2. Bij gebreke van een regeling worden geschillen met betrekking tot de uitlegging of de toepassing van deze overeenkomst uitsluitend langs diplomatieke weg opgelost tussen vertegenwoordigers van Tanzania en van de EU.

Artikel 10

Uitvoeringsregelingen

1. Met het oog op de toepassing van deze overeenkomst kunnen voor operationele, administratieve en technische aangelegenheden uitvoeringsregelingen worden overeengekomen tussen de bevoegde autoriteiten van Tanzania enerzijds en de bevoegde autoriteiten van de Europese Unie en die van de zendstaten anderzijds.

2. Uitvoeringsregelingen kunnen onder andere betrekking hebben op:

a) het aanwijzen van de bevoegde rechtshandhavingsinstanties van Tanzania waaraan EUNAVFOR personen kan overdragen;

b) de inrichtingen voor bewaring waar de overgedragen personen worden vastgehouden;

c) de afhandeling van documenten, waaronder die betreffende bewijsverkrijging, die bij de overdracht van een persoon aan de bevoegde rechtshandhavingsinstanties van Tanzania worden overhandigd;

d) contactpunten voor kennisgevingen en nadere bepalingen voor het waarschuwen van de bevoegde instanties van Tanzania door EUNAVFOR;

e) bij de overdracht te gebruiken formulieren;

f) het op verzoek van Tanzania verstrekken van technische steun, deskundigheid, opleidingen en andere bijstand in verband met repatriëring, hechtenis, vaststelling van nationaliteit, vertegenwoordiging in rechte en aansprakelijkheidskwesties, teneinde het doel van deze overeenkomst te bereiken.

Artikel 11

Inwerkingtreding en beëindiging

1. Deze overeenkomst wordt voorlopig toegepast met ingang van de datum waarop zij wordt ondertekend en treedt in werking zodra alle partijen elkaar ervan in kennis hebben gesteld dat zij hun interne procedures voor de bekrachtiging van deze overeenkomst hebben afgerond.

2. Iedere partij kan deze overeenkomst middels een schriftelijke kennisgeving beëindigen. In voorkomend geval wordt de beëindiging drie maanden na ontvangst van de kennisgeving van kracht.

3. Deze overeenkomst kan worden gewijzigd op basis van schriftelijke overeenstemming tussen de partijen.

4. De eventuele beëindiging van deze overeenkomst heeft geen gevolgen voor de rechten en verplichtingen die uit de uitvoering van deze overeenkomst zijn voortgevloeid voordat deze beëindigd was, zulks met inbegrip van de rechten die in Tanzania in hechtenis gehouden of vervolgde overgedragen personen eraan kunnen ontlenen.

5. Na beëindiging van deze overeenkomst kunnen alle rechten die de EU uit hoofde van de overeenkomst geniet, worden uitgeoefend door een persoon die wordt aangewezen door de hoge vertegenwoordiger van de Europese Unie voor buitenlandse zaken en veiligheidsbeleid. Na beëindiging van deze overeenkomst worden alle uit hoofde van de overeenkomst aan EUNAVFOR gerichte kennisgevingen gericht aan de hoge vertegenwoordiger van de Europese Unie voor buitenlandse zaken en veiligheidsbeleid.

Gedaan te Brussel, de eerste april tweeduizend veertien in twee originele exemplaren, elk in de Engelse taal.

Voor de Europese Unie



Voor de Verenigde Republiek Tanzania



VERORDENINGEN

UITVOERINGSVERORDENING (EU) Nr. 365/2014 VAN DE COMMISSIE

van 7 april 2014

tot wijziging van bijlage I bij Verordening (EEG) nr. 2658/87 van de Raad met betrekking tot de tarief- en statistieknomenclatuur en het gemeenschappelijk douanetarief

DE EUROPESE COMMISSIE,

Gezien het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie,

Gezien Verordening (EEG) nr. 2658/87 van de Raad van 23 juli 1987 met betrekking tot de tarief- en statistieknomenclatuur en het gemeenschappelijk douanetarief ([1]), en met name artikel 9, lid 1, onder a),

Overwegende hetgeen volgt:

(1) Bij Verordening (EEG) nr. 2658/87 is een goederennomenclatuur vastgesteld, hierna de „gecombineerde nomenclatuur" genoemd, die in bijlage I bij die verordening is opgenomen.

(2) Omwille van de rechtszekerheid dient het toepassingsgebied van de gecombineerde nomenclatuur te worden verduidelijkt wat betreft de onderverdelingen 0408 11 en 0408 19, waaronder „eigeel" valt.

(3) De omschrijving „op andere wijze verduurzaamd" in de bewoordingen van post 0408 behelst ook, voor de toepassing van de onderverdelingen 0408 11 en 0408 19, het gebruik van beperkte hoeveelheden zout of chemicaliën voor conserveringsdoeleinden zolang het zout of de chemicaliën het karakter van de producten in kwestie niet beïnvloeden. De gebruikte hoeveelheid zout of chemicaliën mag niet hoger zijn dan wat noodzakelijk is voor de verduurzaming van de producten met inachtneming van gangbare productiemethoden voor producten van de onderverdelingen 0408 11 en 0408 19. In beginsel wijzigen een hoeveelheid zout tot maximaal 12 gewichtspercenten of kleine hoeveelheden andere conserveringsmiddelen het karakter van eigeel niet en kunnen deze hoeveelheden worden aanvaard onder de onderverdelingen 0408 11 en 0408 19.

(4) Daarom moet een nieuwe aanvullende aantekening (GN) in hoofdstuk 4 van deel twee van de gecombineerde nomenclatuur worden toegevoegd om een uniforme uitlegging overal in de Unie te garanderen.

(5) Bijlage I bij Verordening (EEG) nr. 2658/87 moet daarom dienovereenkomstig worden gewijzigd.

(6) De in deze verordening vervatte maatregelen zijn in overeenstemming met het advies van het Comité douanewetboek,

HEEFT DE VOLGENDE VERORDENING VASTGESTELD:

Artikel 1

In hoofdstuk 4 van deel twee van de gecombineerde nomenclatuur, die is opgenomen in bijlage I bij Verordening (EEG) nr. 2658/87, wordt de volgende aanvullende aantekening 2 (GN) toegevoegd:

„2. Voor de toepassing van de onderverdelingen 0408 11 en 0408 19 geldt het volgende:

De omschrijving „op andere wijze verduurzaamd" geldt ook voor eigeel met beperkte hoeveelheden zout (in het algemeen een hoeveelheid tot maximaal ongeveer 12 gewichtspercenten) of kleine hoeveelheden chemicaliën die zijn toegevoegd met het oog op verduurzaming, mits aan de twee volgende voorwaarden is voldaan:

i) de producten behouden het karakter van eigeel van de onderverdelingen 0408 11 en 0408 19;

ii) de gebruikte hoeveelheid zout of chemicaliën is niet groter dan wat noodzakelijk is voor de verduurzaming.".

([1]) PB L 256 van 7.9.1987, blz. 1.

Artikel 2

Deze verordening treedt in werking op de twintigste dag na die van de bekendmaking ervan in het *Publicatieblad van de Europese Unie*.

Deze verordening is verbindend in al haar onderdelen en is rechtstreeks toepasselijk in elke lidstaat.

Gedaan te Brussel, 7 april 2014.

Voor de Commissie,
namens de voorzitter,
Algirdas ŠEMETA
Lid van de Commissie

UITVOERINGSVERORDENING (EU) Nr. 366/2014 VAN DE COMMISSIE

van 7 april 2014

tot wijziging van bijlage I bij Verordening (EEG) nr. 2658/87 van de Raad met betrekking tot de tarief- en statistieknomenclatuur en het gemeenschappelijk douanetarief

DE EUROPESE COMMISSIE,

Gezien het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie,

Gezien Verordening (EEG) nr. 2658/87 van de Raad van 23 juli 1987 met betrekking tot de tarief- en statistieknomenclatuur en het gemeenschappelijk douanetarief ([1]), en met name artikel 9, lid 1, onder a),

Overwegende hetgeen volgt:

(1) Bij Verordening (EEG) nr. 2658/87 is een goederennomenclatuur vastgesteld, hierna „gecombineerde nomenclatuur" of „GN" genoemd, die in bijlage I bij die verordening is opgenomen.

(2) Omwille van de rechtszekerheid dient het toepassingsgebied van onderverdeling 1302 20, hoofdstuk 17 en post 2101 van deel twee van de gecombineerde nomenclatuur te worden verduidelijkt wat betreft mengsels van suiker als bedoeld bij hoofdstuk 17 met kleine hoeveelheden andere stoffen.

(3) Aangezien pectinestoffen van onderverdeling 1302 20 gestandaardiseerd kunnen worden door de toevoeging van suiker die bij het gebruik ervan een constante werking garandeert, dient te worden bepaald hoeveel suiker maximaal mag worden toegevoegd opdat het product het karakter van pectinestof zou behouden. Een mengsel bestaande uit 90 % suiker en 10 % pectinestoffen heeft niet het karakter van suiker en moet onder hoofdstuk 13 worden ingedeeld. Producten bestaande uit meer dan 90 % suiker hebben daarentegen wel het karakter van suiker en moeten daarom onder hoofdstuk 17 worden ingedeeld. Om dit onderscheid te verduidelijken, moet in hoofdstuk 13 een nieuwe aanvullende aantekening (GN) worden ingevoegd.

(4) Voorts dient ook in hoofdstuk 17 een overeenkomstige nieuwe aanvullende aantekening (GN) te worden ingevoegd om te garanderen dat mengsels van suiker met kleine hoeveelheden andere stoffen onder dat hoofdstuk ingedeeld blijven voor zover het mengsel het karakter van suiker heeft behouden.

(5) Wat betreft preparaten op basis van koffie, thee of maté dan wel op basis van extracten, essences en concentraten daarvan met een hoog gehalte aan suiker, heeft het Hof van Justitie van de Europese Unie geoordeeld dat Verordening (EG) nr. 306/2001 van de Commissie ([2]), waarbij twee producten hoofdzakelijk bestaande uit 90,1 % suiker en 2,5 % thee-extract respectievelijk 58,1 % suiker (94 % berekend op de droge stof) en 2,2 % thee onder GN-code 2101 20 92 werden ingedeeld, naar analogie toepasselijk is op twee mengsels die bestemd zijn voor de bereiding van theedranken en die beide bestaan uit 64 % kristalsuiker (ongeveer 97 % berekend op de droge stof) en 1,9 % thee-extract en water ([3]).

(6) In preparaten op basis van koffie, thee of maté dan wel op basis van extracten, essences en concentraten daarvan met een suikergehalte van 97 % of meer, berekend op de droge stof, wordt het karakter van het product evenwel niet langer bepaald door de koffie, thee of maté dan wel de extracten, essences en concentraten daarvan. Die preparaten moeten worden uitgesloten van indeling onder post 2101. Om de indeling van deze producten te verduidelijken, moet daarom een nieuwe aanvullende aantekening (GN) op hoofdstuk 21 worden gecreëerd.

(7) Om in de gehele Unie een uniforme uitlegging van de gecombineerde nomenclatuur met betrekking tot mengsels van suiker met kleine hoeveelheden andere stoffen te garanderen, moeten nieuwe aanvullende aantekeningen (GN) op de hoofdstukken 13, 17 en 21 worden gecreëerd.

([1]) PB L 256 van 7.9.1987, blz. 1.
([2]) Verordening (EG) nr. 306/2001 van de Commissie van 12 februari 2001 tot indeling van bepaalde goederen in de gecombineerde nomenclatuur (PB L 44 van 15.2.2001, blz. 25).
([3]) Arrest van 4 maart 2004 in zaak C-130/02, Krings, Jurispr. 2004, blz. I-2121.

(8) Bijlage I bij Verordening (EEG) nr. 2658/87 moet daarom dienovereenkomstig worden gewijzigd.

(9) De in deze verordening vervatte maatregelen zijn in overeenstemming met het advies van het Comité douanewetboek,

HEEFT DE VOLGENDE VERORDENING VASTGESTELD:

Artikel 1

Deel twee van de gecombineerde nomenclatuur, die is opgenomen in bijlage I bij Verordening (EEG) nr. 2658/87, wordt als volgt gewijzigd:

1) In hoofdstuk 13 wordt de volgende aanvullende aantekening (GN) 1 ingevoegd:

„1. Mengsels van pectinestoffen en suiker met een suikergehalte van meer dan 90 gewichtspercenten, berekend op de droge stof, zijn uitgesloten van indeling onder onderverdeling 1302 20 en moeten in beginsel worden ingedeeld onder hoofdstuk 17, omdat de suiker wordt geacht het karakter van het product te bepalen.".

2) In hoofdstuk 17 wordt de volgende aanvullende aantekening (GN) 8 ingevoegd:

„8. In de gecombineerde nomenclatuur worden mengsels van suiker met kleine hoeveelheden andere stoffen ingedeeld onder hoofdstuk 17, tenzij zij het karakter hebben van een elders ingedeeld preparaat.".

3) In hoofdstuk 21 wordt de volgende aanvullende aantekening (GN) 6 ingevoegd:

„6. Preparaten op basis van koffie, thee of maté dan wel op basis van extracten, essences en concentraten daarvan met een suikergehalte van 97 of meer gewichtspercenten, berekend op de droge stof, zijn uitgesloten van indeling onder post 2101 en moeten in beginsel worden ingedeeld onder hoofdstuk 17. De koffie, thee of maté dan wel de extracten, essences en concentraten daarvan worden geacht niet langer het karakter van deze producten te bepalen.".

Artikel 2

Deze verordening treedt in werking op de twintigste dag na die van de bekendmaking ervan in het *Publicatieblad van de Europese Unie*.

Deze verordening is verbindend in al haar onderdelen en is rechtstreeks toepasselijk in elke lidstaat.

Gedaan te Brussel, 7 april 2014.

Voor de Commissie,
namens de voorzitter,
Algirdas ŠEMETA
Lid van de Commissie

UITVOERINGSVERORDENING (EU) Nr. 367/2014 VAN DE COMMISSIE

van 10 april 2014

tot vaststelling van het nettosaldo dat voor de uitgaven uit het ELGF beschikbaar is

DE EUROPESE COMMISSIE,

Gezien het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie,

Gezien Verordening (EU) nr. 1306/2013 van het Europees Parlement en de Raad van 17 december 2013 inzake de financiering, het beheer en de monitoring van het gemeenschappelijk landbouwbeleid en tot intrekking van de Verordeningen (EEG) nr. 352/78, (EG) nr. 165/94, (EG) nr. 2799/98, (EG) nr. 814/2000, (EG) nr. 1290/2005 en (EG) nr. 485/2008 van de Raad ([1]), en met name artikel 16, lid 2,

Overwegende hetgeen volgt:

(1) Overeenkomstig artikel 16, lid 1, van Verordening (EU) nr. 1306/2013 wordt het jaarlijkse maximum voor de uitgaven uit het Europees Landbouwgarantiefonds (ELGF) gevormd door de maximumbedragen die voor dat fonds bij Verordening (EU, Euratom) nr. 1311/2013 van de Raad ([2]) zijn vastgesteld, meer bepaald in bijlage I, als submaximum voor marktgerelateerde uitgaven en rechtstreekse betalingen.

(2) In artikel 10 quater, lid 2, van Verordening (EG) nr. 73/2009 van de Raad ([3]) is bepaald dat de bedragen die voortvloeien uit de vrijwillige aanpassing als bedoeld in artikel 10 ter, lid 5, van die verordening en uit de toepassing van artikel 136 van die verordening, ter beschikking van het Europees Landbouwfonds voor plattelandsontwikkeling (Elfpo) moeten worden gesteld voor het begrotingsjaar 2014.

(3) Bij Uitvoeringsbesluit 2013/146/EU van de Commissie ([4]) is voor het kalenderjaar 2013 het bedrag vastgesteld dat voortvloeit uit de toepassing van de vrijwillige aanpassing in het Verenigd Koninkrijk. Dit bedrag moet ter beschikking van het Elfpo worden gesteld voor het jaar 2014.

(4) In artikel 136 van Verordening (EG) nr. 73/2009 is bepaald dat de lidstaten uiterlijk op 1 augustus 2009 konden beslissen om vanaf het begrotingsjaar 2011 een overeenkomstig artikel 69, lid 7, van die verordening te berekenen bedrag ter beschikking te stellen voor steun van de Unie in het kader van programma's en financiering voor plattelandsontwikkeling op grond van het Elfpo in plaats van een beroep te doen op artikel 69, lid 6, onder a) van die verordening. De voor overdracht beschikbare bedragen zijn na berekening vastgesteld in bijlage III bij Verordening (EG) nr. 1120/2009 van de Commissie ([5]).

(5) In artikel 136 ter van Verordening (EG) nr. 73/2009, als ingevoegd bij Verordening (EU) nr. 1310/2013 van het Europees Parlement en de Raad ([6]), is bepaald dat de lidstaten die overeenkomstig artikel 136 van Verordening (EG) nr. 73/2009 hebben besloten om vanaf het begrotingsjaar 2011 een bedrag ter beschikking te stellen voor Uniesteun in het kader van programma's en financiering voor plattelandsontwikkeling op grond van het Elfpo, de bedragen die zijn vastgesteld in bijlage VIII bis bij die verordening, als ingevoegd bij Verordening (EU) nr. 1310/2013, ook voor het begrotingsjaar 2015 ter beschikking moeten stellen voor programma's en financiering voor plattelandsontwikkeling op grond van het Elfpo.

([1]) PB L 347 van 20.12.2013, blz. 549.

([2]) Verordening (EU) nr. 1311/2013 van de Raad van 2 december 2013 tot bepaling van het meerjarig financieel kader voor de jaren 2014-2020 (PB L 347 van 20.12.2013, blz. 884).

([3]) Verordening (EG) nr. 73/2009 van de Raad van 19 januari 2009 tot vaststelling van gemeenschappelijke voorschriften voor regelingen inzake rechtstreekse steunverlening aan landbouwers in het kader van het gemeenschappelijk landbouwbeleid en tot vaststelling van bepaalde steunregelingen voor landbouwers, tot wijziging van de Verordeningen (EG) nr. 1290/2005, (EG) nr. 247/2006, (EG) nr. 378/2007 en tot intrekking van Verordening (EG) nr. 1782/2003 (PB L 30 van 31.1.2009, blz. 16).

([4]) Uitvoeringsbesluit 2013/146/EU van de Commissie van 20 maart 2013 tot vaststelling, voor het kalenderjaar 2013, van het bedrag dat voortvloeit uit de toepassing van de vrijwillige aanpassing in het Verenigd Koninkrijk (PB L 82 van 22.3.2013, blz. 58).

([5]) Verordening (EG) nr. 1120/2009 van de Commissie van 29 oktober 2009 houdende bepalingen voor de uitvoering van de bedrijfstoeslagregeling waarin is voorzien bij titel III van Verordening (EG) nr. 73/2009 van de Raad tot vaststelling van gemeenschappelijke voorschriften inzake rechtstreekse steunverlening in het kader van het gemeenschappelijk landbouwbeleid en tot vaststelling van bepaalde steunregelingen voor landbouwers (PB L 316 van 2.12.2009, blz. 1).

([6]) Verordening (EU) nr. 1310/2013 van het Europees Parlement en de Raad van 17 december 2013 houdende bepaalde overgangsbepalingen inzake steun voor plattelandsontwikkeling uit het Europees Landbouwfonds voor plattelandsontwikkeling (Elfpo), houdende wijziging van Verordening (EU) nr. 1305/2013 van het Europees Parlement en de Raad wat betreft middelen en de verdeling ervan met betrekking tot 2014, houdende wijziging van Verordening (EG) nr. 73/2009 van de Raad en de Verordeningen (EU) nr. 1307/2013, (EU) nr. 1306/2013 en (EU) nr. 1308/2013 van het Europees Parlement en de Raad wat betreft de toepassing ervan in 2014 (PB L 347 van 20.12.2013, blz. 865).

(6) Bijgevolg moeten de bedragen die in bijlage VIII bis bij Verordening (EG) nr. 73/2009 voor Duitsland en Zweden zijn vastgesteld, voor het begrotingsjaar 2015 ter beschikking worden gesteld voor programma's en financiering voor plattelandsontwikkeling op grond van het Elfpo.

(7) In artikel 66, lid 1, van Verordening (EU) nr. 1307/2013 van het Europees Parlement en de Raad [1] is bepaald dat voor lidstaten die artikel 4, lid 1, eerste alinea, van Verordening (EG) nr. 637/2008 van de Raad [2] hebben toegepast, de desbetreffende jaarlijkse begroting die op grond van artikel 5, lid 1, van die verordening beschikbaar is, met ingang van 1 januari 2014 naar het Elfpo moet worden overgedragen. Griekenland heeft artikel 4, lid 1, eerste alinea, van Verordening (EG) nr. 637/2008 toegepast.

(8) Het is dan ook dienstig het nettosaldo dat voor de uitgaven uit het ELGF beschikbaar moet zijn, voor de begrotingsjaren 2014 tot en met 2020 vast te stellen. Duidelijkheidshalve moeten de voor het Elfpo beschikbaar te stellen bedragen ook worden bekendgemaakt,

HEEFT DE VOLGENDE VERORDENING VASTGESTELD:

Artikel 1

Het nettosaldo dat voor de uitgaven uit het Europees Landbouwgarantiefonds (ELGF) beschikbaar is, en de bedragen die voor de begrotingsjaren 2014 tot en met 2020 voor het Europees Landbouwfonds voor plattelandsontwikkeling (Elfpo) beschikbaar zijn op grond van artikel 10 quater, lid 2, artikel 136 en artikel 136 ter van Verordening (EG) nr. 73/2009 en op grond van artikel 66, lid 1, van Verordening (EU) nr. 1307/2013, worden in de bijlage bij de onderhavige verordening vastgesteld.

Artikel 2

Deze verordening treedt in werking op de zevende dag na die van de bekendmaking ervan in het *Publicatieblad van de Europese Unie*.

Deze verordening is verbindend in al haar onderdelen en is rechtstreeks toepasselijk in elke lidstaat.

Gedaan te Brussel, 10 april 2014.

Voor de Commissie
De voorzitter
José Manuel BARROSO

[1] Verordening (EU) nr. 1307/2013 van het Europees Parlement en de Raad van 17 december 2013 tot vaststelling van voorschriften voor rechtstreekse betalingen aan landbouwers in het kader van de steunregelingen van het gemeenschappelijk landbouwbeleid en tot intrekking van Verordening (EG) nr. 637/2008 van de Raad en Verordening (EG) nr. 73/2009 van de Raad (PB L 347 van 20.12.2013, blz. 608).

[2] Verordening (EG) nr. 637/2008 van de Raad van 23 juni 2008 houdende wijziging van Verordening (EG) nr. 1782/2003 houdende vaststelling van nationale herstructureringsprogramma's voor de katoensector (PB L 178 van 5.7.2008, blz. 1).

BIJLAGE

(miljoen EUR)

Begrotingsjaar	Voor het ELFPO ter beschikking gestelde bedragen				Nettosaldo dat voor de uitgaven uit het ELGF ter beschikking is
	Artikel 10 ter van Verordening (EG) nr. 73/2009	Artikel 136 van Verordening (EG) nr. 73/2009	Artikel 136 ter van Verordening (EG) nr. 73/2009	Artikel 66 van Verordening (EU) nr. 1307/2013	
2014	296,3	51,6		4,0	43 778,1
2015			51,6	4,0	44 312,4
2016				4,0	44 624,0
2017				4,0	44 859,0
2018				4,0	44 885,0
2019				4,0	44 912,0
2020				4,0	44 937,0

UITVOERINGSVERORDENING (EU) Nr. 368/2014 VAN DE COMMISSIE

van 10 april 2014

houdende wijziging van Verordening (EG) nr. 474/2006 tot opstelling van de communautaire lijst van luchtvaartmaatschappijen waaraan een exploitatieverbod is opgelegd in de Gemeenschap

(Voor de EER relevante tekst)

DE EUROPESE COMMISSIE,

Gezien het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie,

Gezien Verordening (EG) nr. 2111/2005 van het Europees Parlement en de Raad van 14 december 2005 betreffende de vaststelling van een communautaire lijst van luchtvaartmaatschappijen waaraan een exploitatieverbod binnen de Gemeenschap is opgelegd en het informeren van reizigers over de identiteit van de exploiterende luchtvaartmaatschappij, en tot intrekking van artikel 9 van Richtlijn 2004/36/EG ([1]), en met name artikel 4, lid 2 ([2]),

Overwegende hetgeen volgt:

(1) Bij Verordening (EG) nr. 474/2006 van de Commissie ([3]) is de in hoofdstuk II van Verordening (EG) nr. 2111/2005 bedoelde communautaire lijst opgesteld van luchtvaartmaatschappijen waaraan een exploitatieverbod is opgelegd in de Unie.

(2) Overeenkomstig artikel 4, lid 3, van Verordening (EG) nr. 2111/2005 hebben een aantal lidstaten en het Europees Agentschap voor de veiligheid van de luchtvaart (het EASA) de Commissie in kennis gesteld van informatie die van belang is voor de actualisering van de communautaire lijst. Ook derde landen hebben relevante informatie meegedeeld. De communautaire lijst moet op basis daarvan worden bijgewerkt.

(3) De Commissie heeft alle betrokken luchtvaartmaatschappijen rechtstreeks of via de autoriteiten die verantwoordelijk zijn voor het toezicht op de naleving van de regelgeving door die maatschappijen, in kennis gesteld van de essentiële feiten en overwegingen die aan de basis liggen van haar beslissing om aan deze luchtvaartmaatschappijen een exploitatieverbod op te leggen in de Unie of om de voorwaarden te wijzigen van een exploitatieverbod voor een luchtvaartmaatschappij op de communautaire lijst.

(4) De Commissie gaf de betrokken luchtvaartmaatschappijen de gelegenheid om door de lidstaten ingediende documenten te raadplegen, om schriftelijke opmerkingen in te dienen en om een mondelinge uiteenzetting te geven aan de Commissie en aan het bij Verordening (EEG) nr. 3922/1991 opgerichte comité (het „Comité inzake veiligheid van de luchtvaart") ([4]).

(5) Het Comité inzake veiligheid van de luchtvaart heeft van de Commissie updates ontvangen over het gezamenlijk overleg dat in het kader van Verordening (EG) nr. 2111/2005 en Verordening (EG) nr. 473/2006 van de Commissie ([5]) aan de gang is met de bevoegde autoriteiten en luchtvaartmaatschappijen van de volgende staten: Georgië, de Republiek Guinee, India, Indonesië, Kazachstan, Libanon, Madagaskar, de Islamitische Republiek Mauritanië, Mozambique, Nepal, de Filipijnen, Sudan, het Koninkrijk Swaziland, Jemen en Zambia. Het Comité inzake veiligheid van de luchtvaart heeft van de Commissie ook informatie ontvangen over Afghanistan, Iran en Kirgizië. Het Comité inzake veiligheid van de luchtvaart heeft van de Commissie ook updates ontvangen over het technisch overleg met de Russische Federatie en het toezicht op Libië.

(6) Het EASA heeft aan het Comité inzake veiligheid van de luchtvaart uiteenzettingen gegeven over de resultaten van de analyse van de auditverslagen die de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie (ICAO) heeft uitgevoerd in het kader van haar uitgebreide Universal Safety Oversight Audit Programme (USOAP). De lidstaten werden

([1]) PB L 344 van 27.12.2005, blz. 15.
([2]) PB L 143 van 30.4.2004, blz. 76.
([3]) Bij Verordening (EG) nr. 474/2006 van de Commissie van 22 maart 2006 is de in hoofdstuk II van Verordening (EG) nr. 2111/2005 van het Europees Parlement en de Raad bedoelde communautaire lijst opgesteld van luchtvaartmaatschappijen waaraan een exploitatieverbod is opgelegd in de Gemeenschap (PB L 84 van 23.3.2006, blz. 14).
([4]) Verordening (EEG) nr. 3922/1991 van 16 december 1991 inzake de harmonisatie van technische voorschriften en administratieve procedures op het gebied van de burgerluchtvaart (PB L 373 van 31.12.1991, blz. 4).
([5]) Verordening (EG) nr. 473/2006 van de Commissie van 22 maart 2006 tot vaststelling van uitvoeringsregels voor de in hoofdstuk II van Verordening (EG) nr. 2111/2005 van het Europees Parlement en de Raad bedoelde communautaire lijst van luchtvaartmaatschappijen waaraan een exploitatieverbod is opgelegd in de Gemeenschap (PB L 84 van 23.3.2006, blz. 8).

verzocht prioriteit te geven aan platforminspecties van luchtvaartmaatschappijen die geregistreerd zijn in landen waarvoor de ICAO Significant Safety Concerns (SSC) heeft vastgesteld of waarvoor het EASA heeft geconcludeerd dat het systeem voor toezicht op de veiligheid belangrijke tekortkomingen vertoont. In aanvulling op het overleg van de Commissie in het kader van Verordening (EG) nr. 2111/2005 maakt de prioriteit die wordt gegeven aan platforminspecties het mogelijk om verdere informatie te verkrijgen over de veiligheidsprestaties van de in die landen geregistreerde luchtvaartmaatschappijen.

(7) Het Comité inzake veiligheid van de luchtvaart heeft geluisterd naar uiteenzettingen van het EASA over de resultaten van de analyse van platforminspecties die zijn uitgevoerd in het kader van het SAFA-programma (Safety Assessment of Foreign Aircraft programme), overeenkomstig Verordening (EG) nr. 965/2012 van de Commissie ([1]).

(8) Het EASA heeft aan het Comité inzake veiligheid van de luchtvaart uiteenzettingen gegeven over de projecten voor technische bijstand die het heeft uitgevoerd in landen waartegen maatregelen zijn genomen of die onder toezicht staan op grond van Verordening (EG) nr. 2111/2005. Het Comité is in kennis gesteld van de plannen van het EASA en verzoeken om verdere technische bijstand en samenwerking, teneinde de administratieve en technische capaciteiten van burgerluchtvaartautoriteiten te verbeteren, zodat kan worden geholpen bij het oplossen van alle gevallen van niet-naleving van toepasselijke internationale normen. De lidstaten werden ook verzocht om op bilaterale basis antwoord te geven op deze verzoeken, in overleg met de Commissie en het EASA. Bij deze gelegenheid heeft de Commissie benadrukt dat het nuttig is aan de internationale luchtvaartgemeenschap informatie te verstrekken, met name via de SCAN-databank van de ICAO, over technische bijstand die de Unie en haar lidstaten verlenen om de veiligheid van de luchtvaart in de wereld te verbeteren.

(9) Het Comité inzake veiligheid van de luchtvaart heeft geluisterd naar een presentatie van de ICAO over haar lopende werkzaamheden met betrekking tot het toezicht op de veiligheidsprestaties van haar lidstaten, onder meer via het USOAP-programma. In deze context werd ook een demonstratie gegeven van de IT-instrumenten die in dit kader zijn ontwikkeld. Verwijzende naar haar resolutie A38-5 („Regional cooperation and assistance to resolve safety deficiencies, establishing priorities and setting measurable targets") heeft de ICAO het Comité inzake veiligheid van de luchtvaart ertoe opgeroepen om, indien mogelijk, te vermijden dat de activiteiten in het kader van Verordening (EG) nr. 2111/2005 en die van het USOAP-programma elkaar overlappen; de ICAO heeft het Comité inzake veiligheid van de luchtvaart ook aangespoord om de samenwerking voort te zetten, hetgeen uiteindelijk kan leiden tot een herziening van het mandaat van het Comité.

(10) Het Comité inzake veiligheid van de luchtvaart heeft ook geluisterd naar een presentatie van Eurocontrol; tijdens die presentatie werd een actualisering gegeven van de status van de SAFA-waarschuwingsfunctie. Naast de statistieken over de waarschuwingen voor verboden luchtvaartmaatschappijen heeft Eurocontrol ook het belang van een correct ingediend vliegplan voor de SAFA-waarschuwingsfunctie benadrukt. De eerste maatregelen om de kwaliteit van het indienen van vliegplannen te verbeteren, zijn al genomen. Verdere stappen worden voorbereid in nauwe samenwerking met de Commissie, teneinde de aanmeldings- en waarschuwingsfunctie te blijven verbeteren.

Luchtvaartmaatschappijen uit de Unie

(11) Verscheidene lidstaten hebben bepaalde handhavingsmaatregelen genomen op basis van een EASA-analyse van de resultaten van SAFA-platforminspecties van luchtvaartuigen van luchtvaartmaatschappijen uit de EU, van normalisatie-inspecties van de EASA of van specifieke inspecties en audits door nationale luchtvaartautoriteiten. Zij hebben de Commissie en het Comité inzake veiligheid van de luchtvaart in kennis gesteld van deze maatregelen. Polen heeft meegedeeld dat het nagaat of de luchtvaartmaatschappij *Bingo Airways* haar correctief actieplan ook echt uitvoert, en dat het de inspecties heeft opgedreven. Zwitserland heeft meegedeeld dat het een procedure tot intrekking van het AOC van de luchtvaartmaatschappij *Sonnig* heeft opgestart, maar dat de luchtvaartmaatschappij daarna zelf afstand heeft gedaan van haar AOC en exploitatievergunning.

(12) De lidstaten hebben herhaald dat zij bereid zijn de nodige maatregelen te treffen als uit relevante veiligheidsinformatie blijkt dat er een veiligheidsrisico dreigt ten gevolge van de niet-naleving van de passende veiligheidsnormen door luchtvaartmaatschappijen uit de Unie.

Luchtvaartmaatschappijen uit Georgië

(13) Als gevolg van bevindingen die zijn vastgesteld tijdens de uitgebreide systeemaudit die de ICAO in oktober 2013 heeft uitgevoerd in Georgië, heeft de ICAO één Significant Safety Concern (SSC) met betrekking tot vluchtuitvoering meegedeeld aan alle staten die partij zijn bij het Verdrag van Chicago.

([1]) Verordening (EU) nr. 965/2012 van de Commissie van 5 oktober 2012 tot vaststelling van technische eisen en administratieve procedures voor vluchtuitvoering, overeenkomstig Verordening (EG) nr. 216/2008 van het Europees Parlement en de Raad (PB L 296 van 25.10.2012, blz. 1).

(14) Naar aanleiding van deze mededeling heeft de Commissie formeel overleg gepleegd met de bevoegde autoriteiten van Georgië (de GCAA) en gevraagd welke maatregelen zij hebben genomen om de tijdens de ICAO-audit vastgestelde veiligheidstekortkomingen te verhelpen.

(15) Op 17 maart 2014 heeft een vergadering plaatsgehad tussen de GCAA, de Commissie en het EASA. De GCAA hebben de onderliggende reden voor het SSC uitgelegd en nadere informatie verstrekt over de correctieve actieplannen die zij bij de ICAO hebben ingediend. Uit de informatie die tijdens de vergadering is verstrekt, blijkt dat de GCAA zich er vast toe verbinden de relevante veiligheidsnormen ten uitvoer te leggen en te handhaven overeenkomstig de eisen van het Verdrag van Chicago. De GCAA hebben tijdens de vergadering verklaard dat alle acties in het bij de ICAO ingediende correctieve actieplan zijn voltooid en dat zij nu wachten op een verificatiemissie van de ICAO, die later dit jaar zal worden uitgevoerd.

(16) Op basis van de door de GCAA ingediende informatie oordeelde de Commissie dat het niet nodig was de GCAA te vragen om voor het Comité inzake veiligheid van de luchtvaart te verschijnen. De Commissie heeft bij het Comité inzake veiligheid van de luchtvaart verslag uitgebracht over de tenuitvoerlegging van het correctieve actieplan van de GCAA.

(17) Overeenkomstig de gemeenschappelijke criteria die zijn vastgesteld in de bijlage bij Verordening (EG) nr. 2111/2005 en in het licht van de acties van de GCAA wordt geoordeeld dat er in dit stadium geen redenen zijn om luchtvaartmaatschappijen uit Georgië op te nemen in de communautaire lijst van luchtvaartmaatschappijen waaraan een exploitatieverbod is opgelegd in de Unie. Indien echter de resultaten van het nauwlettend toezicht op de uitvoering van het actieplan met corrigerende maatregelen door de GCAA, waarover de Commissie tijdens de volgende vergadering van het Comité inzake veiligheid van de luchtvaart verslag zal uitbrengen, als onbevredigend worden beschouwd, kan de Commissie zich genoodzaakt zien om verdere stappen te ondernemen in overeenstemming met Verordening (EG) nr. 2111/2005.

Luchtvaartmaatschappijen uit de Republiek Guinee

(18) Zoals overeengekomen tijdens de vergadering die in januari 2013 in Brussel plaatsvond, hebben de bevoegde autoriteiten van de Republiek Guinee (de DNAC) op gezette tijden informatie verstrekt over de tenuitvoerlegging van het correctieve actieplan dat in december 2012 door de ICAO is goedgekeurd, alsmede over alle activiteiten die er verband mee houden.

(19) In het meest recente voortgangsverslag van 27 februari 2014 zijn de activiteiten en ontwikkelingen met betrekking tot de tenuitvoerlegging van het correctieve actieplan in detail uiteengezet. Het herziene burgerluchtvaartbesluit is op 5 november 2013 door het Parlement aangenomen en is op 28 november 2013 van kracht geworden. Er zijn een aantal ontwerpuitvoeringsbesluiten ter goedkeuring aan de regering overgemaakt. Van 2 tot 6 december 2013 hebben de ICAO en de Wereldbank gezamenlijk een missie uitgevoerd om de tenuitvoerlegging van het correctieve actieplan en de resterende behoeften inzake veiligheid en beveiliging te beoordelen. De procedurehandleidingen voor OPS, AIR en AGA worden momenteel in het Frans vertaald; dit moet er eveneens toe bijdragen dat het veiligheidsniveau wordt opgetrokken. Er hebben een aantal specifieke opleidingsacties voor inspecteurs plaatsgevonden voor wat het verhelpen van safety concerns, de goedkeuring van exploitatiespecificaties van het AOC en luchtvaartnavigatiediensten betreft.

(20) Deze ontwikkelingen zijn verwerkt in het correctieve actieplan, dat door middel van het online CMA-instrument bij de ICAO is ingediend. De validering van deze acties door de ICAO is in behandeling.

(21) Aangezien alle bestaande Air Operator Certificates eind maart 2013 zijn geschorst, is een volledige hercertificering volgens de regels van de ICAO (in vijf fasen) van een nationale luchtvaartmaatschappij (*PROBIZ Guinée*, met 1 luchtvaartuig van het type BE90) nog steeds aan de gang, met de hulp en steun van een specifieke CAFAC/BAGASOO-missie; tegelijk volgen inspecteurs van de DNAC een on-the-job-opleiding met betrekking tot dit hele proces. Het certificeringsproces wacht nog op de goedkeuring van het onderhoudsprogramma door de FAA, welke de autoriteit is van het land van registratie van het luchtvaartuig. *PROBIZ Guinée* is niet actief in de Unie.

(22) De DNAC hadden een gecoördineerde valideringsmissie aangevraagd om de vooruitgang bij de tenuitvoerlegging van het correctieve actieplan te valideren; de ICAO was voornemens deze missie uit te voeren in mei 2014. Recente wijzigingen in het senior management van het ministerie van vervoer hebben tot vertraging geleid; de missie is nu voorlopig gepland voor de tweede helft van september 2014.

(23) Daarom wordt, overeenkomstig de gemeenschappelijke criteria die zijn vastgesteld in de bijlage bij Verordening (EG) nr. 2111/2005, geoordeeld dat er in dit stadium geen redenen zijn om luchtvaartmaatschappijen uit de Republiek Guinee op te nemen in de communautaire lijst van luchtvaartmaatschappijen waaraan een exploitatieverbod is opgelegd in de Unie. Als uit relevante veiligheidsinformatie zou blijken dat ten gevolge van het nietnaleven van internationale veiligheidsnormen acute veiligheidsrisico's ontstaan, zal de Commissie genoodzaakt zijn actie te ondernemen overeenkomstig Verordening (EG) nr. 2111/2005.

Luchtvaartmaatschappijen uit India

(24) De Commissie heeft het Comité inzake veiligheid van de luchtvaart nadere informatie verstrekt over de recente ontwikkelingen met betrekking tot het toezicht door de bevoegde autoriteiten op luchtvaartmaatschappijen die gecertificeerd zijn in India. Rechtstreeks van belang is het feit dat de Federal Aviation Administration (FAA), ten gevolge van het bezoek dat zij in september 2013 aan India heeft gebracht in het kader van een International Aviation Safety Assessment (IASA), op 31 januari 2014 heeft aangekondigd de nalevingscategorie van India te verlagen van niveau 1 naar 2 omdat tijdens de IASA-audit tekortkomingen waren vastgesteld.

(25) In november 2013 had de Commissie het Comité inzake veiligheid van de luchtvaart nadere informatie verstrekt met betrekking tot het vermogen van de bevoegde autoriteiten van India om hun toezichtsverplichtingen na te komen overeenkomstig de internationale normen, waaronder die van het Verdrag van Chicago. Er werd uitdrukkelijk verwezen naar de ICAO Coordinated Validation Mission (ICVM) van december 2012 en de follow-up ICVM van augustus 2013. Bovendien werd verwezen naar correspondentie die de Commissie eerder al naar de Indiase autoriteiten had gestuurd en waarin zij haar bezorgdheid uitte over de veiligheid. Na de ICVM van augustus 2013 heeft de ICAO de twee Significant Safety Concerns formeel gesloten; dit is meegedeeld aan het Comité inzake veiligheid van de luchtvaart van november 2013. In het definitieve gepubliceerde verslag van de ICVM wordt nadere informatie verstrekt over de correctieve maatregelen die het Indische directoraat-generaal voor de burgerluchtvaart (het DGCA) heeft genomen om de nog niet opgeloste problemen te verhelpen.

(26) Naar aanleiding van de aankondiging van de FAA om India in een lagere IASA-categorie te plaatsen, heeft de Commissie op 12 februari 2014 een ontmoeting gehad met de directeur-generaal voor de burgerluchtvaart en haar bezorgdheid hierover uitgedrukt. De Commissie heeft de Indiase autoriteiten verzocht om duidelijk uit te leggen welke correctieve maatregelen zij nemen naar aanleiding van de plaatsing in een lagere IASA-categorie door de FAA. Bovendien werd van de vergadering gebruik gemaakt om te herhalen welke maatregelen eventueel moeten worden genomen uit hoofde van Verordening (EG) nr. 2111/2005.

(27) Als follow-up van de eerdere vergadering van 12 februari 2014 heeft de directeur-generaal voor de burgerluchtvaart op 17 februari 2014 naar de Commissie geschreven. Deze brief bevatte nadere informatie over de maatregelen die het DGCA had genomen naar aanleiding van de categorieverlaging. Zo werd onder meer meegedeeld dat maatregelen waren genomen met betrekking tot de meeste bevindingen en dat een correctief actieplan was opgesteld voor de nog uitstaande bevindingen.

(28) Op 6 maart 2014 heeft de Commissie het Indiase DGCA schriftelijk meegedeeld dat zij officieel overleg op gang had gebracht met de autoriteiten die verantwoordelijk zijn voor regelgevend toezicht op de luchtvaartmaatschappijen die in India zijn gecertificeerd, overeenkomstig de bepalingen van artikel 3, lid 2, van Verordening (EG) nr. 473/2006. In de brief werd er nogmaals op gewezen dat het noodzakelijk was de inspanningen voort te zetten en werd het DGCA verzocht een technische vergadering te organiseren om de Commissie en de lidstaten de gelegenheid te geven de kwestie verder te beoordelen. Het DGCA heeft op 18 maart 2014 geantwoord dat het akkoord ging met een dergelijke vergadering.

(29) Gezien de bereidheid van het DGCA om samen te werken met de Commissie en de beoordeling van de tot dusver ontvangen informatie wordt overeenkomstig de gemeenschappelijke criteria geoordeeld dat in dit stadium geen luchtvaartmaatschappijen uit India moeten worden opgenomen in de communautaire lijst van luchtvaartmaatschappijen. De situatie wordt van nabij gevolgd; als uit relevante veiligheidsinformatie zou blijken dat de internationale veiligheidsnormen niet worden nageleefd, zal de Commissie genoodzaakt zijn maatregelen te nemen overeenkomstig Verordening (EG) nr. 2111/2005.

(30) De lidstaten zullen de effectieve naleving van de relevante veiligheidsnormen blijven controleren door bij platforminspecties prioriteit te geven aan luchtvaartuigen van Indische luchtvaartmaatschappijen, overeenkomstig Verordening (EU) nr. 965/2012.

Luchtvaartmaatschappijen uit Indonesië

(31) Er is verder overleg gepleegd met de bevoegde autoriteit van Indonesië (het DGCA) om na te gaan of zij vooruitgang boeken bij het waarborgen van het veiligheidstoezicht op alle in Indonesië geregistreerde luchtvaartmaatschappijen, in overeenstemming met de internationale veiligheidsnormen.

(32) De Commissie heeft het DGCA op 14 januari 2014 schriftelijk om geactualiseerde informatie gevraagd over andere luchtvaartmaatschappijen die onder haar toezicht staan. In een brief van 10 februari 2014 heeft het DGCA de Commissie meegedeeld dat sinds de laatste update drie nieuwe luchtvaartmaatschappijen zijn gecertificeerd: AOC nr. 121-028 is op 25 oktober 2013 afgegeven aan *Sky Aviation*, AOC nr. 121-043 is op 1 november 2013 afgegeven aan *Aviastar Mandiri* en AOC nr. 121-058 is op 29 november 2013 afgegeven aan *NAM Air*. Aangezien het DGCA echter geen bewijs heeft geleverd waaruit blijkt dat het veiligheidstoezicht op deze luchtvaartmaatschappijen in overeenstemming met de internationale veiligheidsnormen plaatsvindt, wordt overeenkomstig de gemeenschappelijke criteria geoordeeld dat deze luchtvaartmaatschappijen in bijlage A moeten worden opgenomen.

(33) In 2012 heeft het DGCA schriftelijk overleg gepleegd met de Commissie om *PT. Citilink Indonesia* te laten schrappen uit bijlage A, zoals ook al gebeurd was met het moederbedrijf *Garuda Indonesia*. Eerst heeft *Garuda Indonesia* gereageerd op het antwoord van de Commissie, en in 2013 ook *PT. Citilink Indonesia*. Nadat *PT. Citilink Indonesia* uitgebreide documentatie met betrekking tot de certificering van de luchtvaartmaatschappij bij de Commissie had ingediend, is op 5 november 2013 een technische vergadering gehouden te Brussel. Deze vergadering werd bijgewoond door de Commissie, het EASA en de lidstaten. Aan het einde van deze vergadering werd *PT. Citilink Indonesia* verzocht om verdere bewijzen in te dienen van het toezicht op *PT. Citilink Indonesia* door het DGCA. Deze informatie is op 20 februari 2014 doorgestuurd naar *PT. Citilink Indonesia*.

(34) In een brief van 10 februari 2014 heeft het DGCA de Commissie informatie verstrekt over het verzoek om het exploitatieverbod op *PT. Citilink Indonesia* op te heffen. In deze brief heeft het DGCA informatie verstrekt over de middelen en capaciteiten van *PT. Citilink Indonesia*, alsmede veiligheidsprestaties en bewijzen van het toezicht van het DGCA op deze luchtvaartmaatschappij. Op basis van deze documenten verklaarde het DGCA dat zij van oordeel was dat PT. Citilink Indonesia veilige vluchten uitvoerde die in overeenstemming zijn met de internationale veiligheidsnormen.

(35) Op 25 maart 2014 heeft het DGCA aan het Comité inzake veiligheid van de luchtvaart een presentatie gegeven, bestaande uit een stand van zaken met betrekking tot de wetgeving en het toezicht en informatie over het toezicht op *PT. Citilink Indonesia*. De prestentatie van het DGCA werd gevolgd door een presentatie van *PT. Citilink Indonesia*, die onder meer plannen voor de uitbreiding van de vloot en kwesties met betrekking tot de indienstname van piloten en het veiligheidsbeheer omvatte.

(36) Het Comité inzake veiligheid van de luchtvaart heeft zowel aan de DGCA als aan *PT. Citilink Indonesia* vragen gesteld over het veiligheidsbeheer, met inbegrip van vragen over de risico's en gevaren die door de luchtvaartmaatschappij zijn geïdentificeerd. Op basis van de antwoorden op deze vragen heeft het Comité inzake veiligheid van de luchtvaart zijn bezorgdheid uitgedrukt over de wijze waarop de autoriteiten, *PT. Citilink Indonesia* en de andere in Indonesië gecertificeerde luchtvaartmaatschappijen de risico's controleren die gepaard gaan met de snelle uitbreiding van die maatschappijen. Het Comité inzake veiligheid van de luchtvaart heeft ook zijn bezorgdheid uitgedrukt over het vermogen van *PT. Citilink Indonesia* om conclusies te trekken uit de informatie die door haar veiligheidsbeheersysteem is verzameld, en dienovereenkomstig te handelen.

(37) Gezien de verkregen informatie en de bezorgdheid over het vermogen van het DGCA en *PT. Citilink Indonesia* om de risico's die gepaard gaan met de groei van de luchtvaartmaatschappij te controleren, en gezien de bezorgdheid over het vermogen van de luchtvaartmaatschappij om de veiligheid te beheren overeenkomstig de gemeenschappelijke criteria, beschikt het Comité inzake veiligheid van de luchtvaart over onvoldoende bewijzen dat *PT. Citilink Indonesia* volledig voldoet aan de internationale veiligheidsnormen; het Comité inzake veiligheid van de luchtvaart concludeert dan ook dat deze luchtvaartmaatschappij in dit stadium niet mag worden geschrapt uit bijlage A.

(38) De Commissie en het Comité inzake veiligheid van de luchtvaart erkennen de inspanningen van het DGCA om een luchtvaartsysteem tot stand te brengen dat volledig beantwoordt aan de ICAO-normen. Bovendien werd nota genomen van de transparantie die het DGCA aan de dag heeft gelegd en van de bereidheid om informatie uit te wisselen.

(39) De Commissie en het Comité inzake veiligheid van de luchtvaart moedigen de DGCA aan om bijzondere aandacht te besteden aan de resterende uitdagingen bij de verdere ontwikkeling van het veiligheidsbeheersysteem en een passende strategie om de risico's van de snelle uitbreiding van de luchtvaartsector in Indonesië te beperken.

Luchtvaartmaatschappijen uit Kazachstan

(40) Tijdens de vergadering van het Comité inzake veiligheid van de luchtvaart van november 2013 werd overeengekomen dat de Commissie een toetsing van de huidige beperkingen op de activiteiten van *Air Astana* zou voorbereiden voor de volgende vergadering van het Comité.

(41) De Commissie, bijgestaan door het EASA en de lidstaten, hebben op 20 januari 2014 een ontmoeting gehad met overheidsambtenaren uit Kazachstan en met vertegenwoordigers van *Air Astana*.

(42) Als gevolg van deze vergadering is een inspecteur van de luchtvaartautoriteit van Kazachstan, de Civil Aviation Commission (CAC), specifiek toegewezen aan *Air Astana*. De Commissie is in kennis gesteld van zijn naam en cv. Deze inspecteur beheert het toezicht op de luchtvaartmaatschappij en onderhoudt veelvuldige contacten met het management en het operationeel en technisch personeel van de maatschappij, teneinde de werking van de organisatie en de prestaties van het personeel tijdens de vluchtuitvoering, het onderhoud en de opleiding te kunnen beoordelen. Eventuele tekortkomingen die door de inspecteur worden vastgesteld, worden onmiddellijk ter kennis gebracht van de luchtvaartmaatschappij. Minstens twee keer per jaar, en vaker als de Commissie daarom vraagt, moet de inspecteur zijn opmerkingen (rechtstreeks of via een aanspreekpunt) naar de Commissie sturen, ten minste twee maanden voor elke vergadering van het Comité inzake veiligheid van de luchtvaart. Naar aanleiding van deze vergadering is ook een aanspreekpunt binnen de CAC aangewezen om de communicatie over veiligheidsaangelegenheden tussen deze autoriteit en de Commissie te vergemakkelijken. Tijdens dezelfde

vergadering heeft het management van *Air Astana* er bovendien mee ingestemd de Commissie te blijven informeren, overeenkomstig de huidige praktijk, over alle veiligheidsgerelateerde ontwikkelingen binnen de onderneming, waaronder (maar niet beperkt tot) de vernieuwing van de vloot en nieuwe routes naar de EU.

(43) Op 7 februari 2014 hebben de Commissie en het EASA een tweede vergadering georganiseerd met vertegenwoordigers van de CAC (met name de veiligheidsinspecteur en het aanspreekpunt) en met vertegenwoordigers van *Air Astana* om verder te praten over technische kwesties op basis van de eerste antwoorden van de Kazachstaanse zijde op de vragenlijsten van de Commissie. Tijdens deze vergadering werd overeengekomen dat de CAC haar inspectieplan voor 2014 zou indienen, alsmede de procedures van de interne inspecteurs en een geactualiseerde status van de AOC's die in het land zijn afgegeven. De CAC heeft zich er ook toe verbonden om de exploitatiespecificaties van *Air Astana* in overeenstemming te brengen met de ICAO-normen, met name de slechtzichtminima. *Air Astana* werd verzocht een uitgebreide analyse van haar SAFA-prestaties in te dienen. Alle gevraagde informatie werd kort na de vergadering aan de Commissie overhandigd.

(44) Op 25 maart 2014 hebben de CAC en Air Astana een uiteenzetting gegeven aan het Comité inzake veiligheid van de luchtvaart. De CAC heeft nadere informatie verstrekt over de voortgang op het gebied van luchtvaartwetgeving, infrastructuur, organisatie van de CAC en opleiding van veiligheidsinspecteurs. *Air Astana* heeft een update gegeven van haar bedrijfsstructuur, vlootsamenstelling, kortetermijnplannen voor marktontwikkeling en veiligheidsbeheersysteem.

(45) Het Comité inzake veiligheid van de luchtvaart heeft opgemerkt dat de huidige veiligheidsprestaties van de luchtvaartuigen waarmee *Air Astana* naar de Unie mag vliegen geen aanleiding tot bezorgdheid geven. De luchtvaartmaatschappij is in staat zich aan te passen aan veranderingen en er bestaat een systeem dat veilige vluchten mogelijk maakt. Het Comité inzake veiligheid van de luchtvaart merkte echter op dat de Kazachstaanse luchtvaartautoriteiten nog steeds ernstige uitdagingen moeten overwinnen bij de tenuitvoerlegging van het veiligheidstoezichtssysteem van het land, waaronder een tekort aan gekwalificeerde inspecteurs, en op dit ogenblik niet permanent toezicht kunnen houden op de gebieden vluchtuitvoering en luchtwaardigheid. De Kazachstaanse autoriteiten worden sterk aangemoedigd om de hervormingen van hun luchtvaartsector voort te zetten en te blijven streven naar overeenstemming met de internationale veiligheidsnormen.

(46) Overeenkomstig de gemeenschappelijke criteria wordt dan ook geoordeeld dat de beperking op het niveau van de activiteiten, die in 2009 is opgelegd aan *Air Astana*, kan worden opgeheven; de overige beperkingen, zoals vermeld in bijlage B, blijven ongewijzigd van kracht. Op basis van de gemeenschappelijke criteria wordt geoordeeld dat alle andere in Kazachstan gecertificeerde luchtvaartmaatschappijen in bijlage A blijven.

(47) De Commissie en het EASA zullen van nabij toezicht blijven houden op de veiligheidssituatie van alle luchtvaartmaatschappijen die in Kazachstan zijn gecertificeerd, waaronder *Air Astana*. De bevoegde autoriteiten van de lidstaten zullen de effectieve naleving van de relevante veiligheidsnormen controleren door bij platforminspecties prioriteit te geven aan luchtvaartuigen van *Air Astana*, overeenkomstig Verordening (EU) nr. 965/2012.

Luchtvaartmaatschappijen uit Libanon

(48) Het overleg met de bevoegde autoriteiten van Libanon (de LCAA) is voortgezet teneinde te bevestigen dat Libanon werkt aan een oplossing voor de tekortkomingen die door de ICAO zijn vastgesteld tijdens de ICVM die van 5 tot en met 11 december 2012 plaatsvond in Libanon. De LCAA hebben een correctief actieplan opgesteld en zijn bezig met de uitvoering van deze acties, met name wat het SSC betreft.

(49) In november 2013 hebben de Commissie en het EASA een eerste reeks documenten van de LCAA ontvangen, met de correspondentie tussen de LCAA en de ICAO over het SSC in kwestie, de lijst van audits en inspecties die in 2013 in het kader van het SSC zijn uitgevoerd, het auditplan van de LCAA inzake toezicht op luchtvaartmaatschappijen voor 2014, en het stappenplan van de LCAA in verband met het State Safety Programme. De Commissie en het EASA hebben de ontvangen documenten geanalyseerd en hebben de LCAA om aanvullende informatie gevraagd teneinde de correspondentie tussen de LCAA en de ICAO over het SSC, de toezichtscapaciteit van de LCAA en verdere bijzonderheden van het stappenplan van de LCAA in verband met het SSP verder te kunnen analyseren.

(50) Met betrekking tot de correspondentie tussen de LCAA en de ICAO over de oplossing van het SSC hebben de Commissie en het EASA opgemerkt dat de ICAO de LCAA heeft aangespoord om onmiddellijk actie te ondernemen met betrekking tot het SSC, en dat de validatie van de voorgestelde correctieve actieplan van de LCAA door de ICAO niet snel genoeg verliep.

(51) Met betrekking tot de aanvullende documenten die gevraagd zijn om de toezichtscapaciteit van de LCAA te kunnen beoordelen, zijn documenten over de luchtvaartmaatschappijen *TMA*, *Open Sky*, *Wings of Lebanon*, *Executive Aircraft Services*, *MED Airways*, *Corporate Jet* en *IBEX Air Charter* ontvangen en geanalyseerd. De bevindingen waarop de LCAA deze luchtvaartmaatschappijen heeft gewezen, hebben vooral betrekking op problemen met documenten en het bijhouden van registers. Andere specifieke technische gebieden, zoals de opleiding van piloten, lijken niet volledig te zijn geëvalueerd door de LCAA.

(52) Wat het stappenplan van de LCAA voor het SSP betreft, hebben de LCAA in het kader van de Mediterrane luchtvaartveiligheidscel (Mediterranean Aviation Safety Cell, MASC) voorgesteld in de komende zes maanden een stappenplan voor regelgeving vast te stellen, dat de invoering van een SSP omvat. De Commissie en het EASA hebben te kennen gegeven zich ertoe te verbinden van nabij toezicht te houden op de vaststelling en tenuitvoerlegging van het stappenplan en het Comité inzake veiligheid van de luchtvaart daar dienovereenkomstig van in kennis te stellen.

(53) Verder overleg heeft plaatsgevonden tussen de Commissie, de lidstaten, het EASA en de LCAA, onder meer via een technische vergadering in Brussel op 27 februari 2014, tijdens dewelke de LCAA aanvullende informatie hebben verstrekt. De LCAA hebben aangetoond dat ze beter toezicht houden op hun luchtvaartmaatschappijen en geleidelijk werken aan een meer onafhankelijke en duurzame organisatie. De eerste stappen voor de tenuitvoerlegging van het SSP zijn genomen. Blijkbaar maken de LCAA goed gebruik van de technische bijstand die zij van de Unie en de lidstaten hebben gekregen en zijn zij op zoek naar manieren om de tot dusver uitgevoerd correctieve acties te verifiëren.

(54) Op basis van de in overwegingen 48 tot en met 53 beschreven situatie zal het overleg met de Libanese autoriteiten worden voortgezet overeenkomstig artikel 3, lid 2, van Verordening (EG) nr. 473/2006.

(55) Daarom wordt geoordeeld dat er in dit stadium geen redenen zijn om luchtvaartmaatschappijen uit de Libanon op te nemen in de communautaire lijst van luchtvaartmaatschappijen waaraan een exploitatieverbod is opgelegd in de Unie. Als uit relevante veiligheidsinformatie zou blijken dat ten gevolge van het niet-naleven van internationale veiligheidsnormen acute veiligheidsrisico's ontstaan, zal de Commissie genoodzaakt zijn verdere actie te ondernemen overeenkomstig Verordening (EG) nr. 2111/2005.

Luchtvaartmaatschappijen uit Libië

(56) Het overleg met de bevoegde autoriteiten van Libië (de LYCAA) gaat voort om na te gaan of Libië voortgang boekt bij de hervorming van zijn systeem voor de veiligheid van de burgerluchtvaart. In het bijzonder wordt nagegaan of het veiligheidstoezicht op alle in Libië geregistreerde luchtvaartmaatschappijen overeenkomstig de internationale veiligheidsnormen wordt uitgevoerd.

(57) In het kader van het EUROMED-programma heeft een team van consultants van 2 tot en met 7 februari 2014 een bezoek gebracht aan Libië om aan de Commissie verslag te kunnen uitbrengen over hun vaststellingen betreffende de feitelijke situatie van de LYCAA en de luchtvaartmaatschappijen *Afriqiyah Airways* en *Libyan Airlines*. De belangrijkste opmerkingen waren: de LYCAA leken over voldoende personeel en passende kantoren te beschikken, maar de werkprocedures waren inefficiënt; zowel de primaire als de secundaire luchtvaartwetgeving was zeer zwak en er werden geen veiligheidsregels uitgevaardigd; op het niveau van de bevoegde autoriteit wordt niet aan veiligheidsbeheer gedaan; de LYCAA leken afhankelijk te zijn van de steun van externe consultants om beterschap te brengen in hun vermogen om op korte termijn aanvaardbare resultaten te bereiken, zonder enig bewijs van duurzaamheid wegens beperkt effect op de capaciteitsopbouw; het was onduidelijk of alle luchtvaartmaatschappijen onderhevig waren aan certificering en toezicht; *Libyan Airlines* is in december 2013 gehercertificeerd; en ten slotte waren de consultants van oordeel dat er aanwijzingen waren dat de organisatie over een passend veiligheidsbeheersysteem beschikt.

(58) Op 4 maart 2014 heeft een vergadering plaatsgevonden tussen de Commissie, het EASA, de lidstaten, een vertegenwoordiger van de LYCAA en een team van de luchtvaartmaatschappij *Afriqiyah Airways*. Tijdens deze vergadering heeft *Afriqiyah Airways* uitleg gegeven bij de verdere vooruitgang die het heeft geboekt met betrekking tot de veiligheidsaanbevelingen die voortvloeien uit het verslag van het dodelijke ongeval op 12 mei 2010. Er zijn diverse initiatieven genomen, maar sommige bevinden zich nog in een zeer vroeg stadium. De luchtvaartmaatschappij heeft uitgelegd dat zij een contract heeft gesloten met een Ierse AOC-houder om twee van haar Airbus A320's in Ierland te registreren op basis van een „dry lease"-overeenkomst en vervolgens de luchtvaartuigen gedeeltelijk opnieuw te wetleasen met bemanningen van *Afriqiyah Airways* die de nodige valideringen van hun licenties zouden vragen om onder de wetgeving van de Unie te vliegen.

(59) Op 13 maart 2014 heeft een vergadering plaatsgevonden tussen de Commissie, het EASA, de lidstaten, vertegenwoordigers van de LYCAA en *Libyan Airlines*. Tijdens deze vergadering hebben de LYCAA een update gegeven van hun toezichtscapaciteiten, hun toezichtsactiviteiten en hun activiteiten met betrekking tot de hercertificering van luchtvaartmaatschappijen. Bovendien hebben de LYCAA uitleg gegeven bij de geboekte vooruitgang op het gebied van veiligheidsbeheer. Op basis daarvan hebben de LYCAA aan het eind van de vergadering opnieuw gepleit voor de opheffing van de beperkingen omdat, volgens hen, alle overeengekomen voorwaarden nu vervuld zijn. *Libyan Airlines* heeft geen uiteenzetting gegeven, maar kreeg vragen over veiligheidsbeheer. Uit de antwoorden blijkt volgens de Commissie dat nader moet worden ingegaan op dit punt.

(60) In een brief aan de Commissie van 20 maart 2014 hebben de LYCAA nogmaals samengevat welke acties zij hebben ondernomen om een autoriteit uit te bouwen die voldoet aan de internationale veiligheidsnormen, alsmede hun acties om het mogelijk te maken de huidige beperkingen op Libische luchtvaartmaatschappijen in te trekken, voor zover de Commissie en het Comité inzake veiligheid van de luchtvaart hiermee instemmen.

(61) In diezelfde brief van 20 maart 2014 hebben de LYCAA bevestigd dat zij zelf geen actie zullen ondernemen met betrekking tot de huidige exploitatiebeperkingen en dat „alle maatregelen zullen worden gecoördineerd met het Comité inzake veiligheid van de luchtvaart".

(62) De Commissie en het Comité inzake veiligheid van de luchtvaart vinden de door de LYCAA geboekte vooruitgang bemoedigend en hebben verklaard dat de verdere ontwikkeling moet worden gebaseerd op de grondvesten die gelegd zijn door hun huidige leiderschap.

(63) De Commissie en het Comité inzake veiligheid van de luchtvaart hebben opgemerkt dat de LYCAA nog steeds de op verzoek van de Commissie en het Comité inzake veiligheid van de luchtvaart opgelegde beperkingen handhaven op Libische luchtvaartmaatschappijen om naar de Unie te vliegen.

(64) Daarom wordt geoordeeld dat er in dit stadium geen redenen zijn om luchtvaartmaatschappijen uit Libië op te nemen in de communautaire lijst van luchtvaartmaatschappij waaraan een exploitatieverbod in de Unie is opgelegd. De Commissie en het Comité inzake veiligheid van de luchtvaart hebben echter verklaard dat, alvorens de LYCAA mogen overwegen aan hun luchtvaartmaatschappijen een vergunning af te geven om naar de Unie te vliegen, tot tevredenheid van de Commissie en het Comité inzake veiligheid van de luchtvaart moet worden aangetoond dat het hercertificeringsproces effectief voltooid is en dat er duurzaam en permanent toezicht wordt gehouden overeenkomstig de ICAO-normen. Teneinde dit aan te tonen heeft het Comité inzake veiligheid van de luchtvaart aan de Commissie gevraagd om zo snel mogelijk met een team van deskundigen van het EASA en de EU-lidstaten een bezoek aan Libië te mogen brengen om de situatie ter plaatse te beoordelen, op voorwaarde dat er passende veiligheidsmaatregelen getroffen zijn.

(65) Als uit relevante veiligheidsinformatie zou blijken dat ten gevolge van het niet-naleven van internationale veiligheidsnormen acute veiligheidsrisico's ontstaan, zal de Commissie genoodzaakt zijn verdere actie te ondernemen overeenkomstig Verordening (EG) nr. 2111/2005.

Luchtvaartmaatschappijen uit Madagaskar

(66) De luchtvaartmaatschappij *Air Madagascar* is onderworpen aan exploitatiebeperkingen en is opgenomen in bijlage B overeenkomstig Uitvoeringsverordening (EU) nr. 390/2011 van de Commissie ([1]). Er is overleg gevoerd met de bevoegde autoriteiten van Madagaskar (de ACM) en met *Air Madagascar* teneinde updates te krijgen over de vooruitgang die geboekt is bij de tenuitvoerlegging van de corrigerende maatregelen.

(67) In antwoord op herhaalde verzoeken van de ACM en de luchtvaartmaatschappij *Air Madagascar* om de bij Uitvoeringsverordening (EU) nr. 390/2011 opgelegde exploitatiebeperkingen opnieuw te bekijken, heeft de Commissie, bijgestaan door het EASA en deskundigen van de lidstaten, tussen 10 en 13 februari 2014 een veiligheidsbeoordelingsbezoek gebracht aan Madagaskar. Het doel van dit bezoek was na te gaan of de maatregelen die de ACM en *Air Madagascar* hebben genomen om de in de bovenvermelde verordening beschreven veiligheidstekortkomingen te verhelpen, ten uitvoer waren gelegd.

(68) Tijdens het bezoek konden de ACM het beoordelingsteam geen bewijzen voorleggen van de effectiviteit van het correctieve en preventieve actieplan dat is opgesteld en ten uitvoer gelegd om het gebrek aan passend veiligheidstoezicht op de activiteiten van *Air Madagascar* te verhelpen. Het team merkte op dat slechts 60 % van de geplande inspecties in het programma voor toezicht op de activiteiten van *Air Madagascar* voor 2013 waren uitgevoerd op de gebieden vluchtuitvoering en vergunningen samen, en minder dan 25 % op het gebied luchtwaardigheid. Uit analyse van de door de ACM uitgevoerde inspecties bleek ook dat bevindingen werden gesloten op basis van correctieve actieplannen en niet op basis van een verificatie van de uitgevoerde acties.

(69) De ACM hebben gewezen op het gebrek aan gekwalificeerd personeel als belangrijkste reden waarom een passend toezichtsprogramma niet correct ten uitvoer is gelegd. Dit punt werd al besproken tijdens de vergadering van het Comité inzake veiligheid van de luchtvaart van november 2012. Zoals beschreven in Uitvoeringsverordening (EU) nr. 1146/2012 van de Commissie ([2]) hebben de ACM destijds het Comité inzake veiligheid van de luchtvaart meegedeeld dat zij een tweejarig contract hadden gesloten voor externe technische bijstand ter ondersteuning van hun verplichtingen inzake veiligheidstoezicht. Het team heeft tijdens het bezoek vastgesteld dat dit contract zes maanden na de inwerkingtreding ervan was opgeschort.

([1]) Uitvoeringsverordening (EU) nr. 390/2011 van de Commissie van 19 april 2011 houdende wijziging van Verordening (EG) nr. 474/2006 tot opstelling van de communautaire lijst van luchtvaartmaatschappijen waaraan een exploitatieverbod is opgelegd in de Gemeenschap (PB L 104 van 20.4.2011, blz. 10).

([2]) Uitvoeringsverordening (EU) nr. 1146/2012 van de Commissie van 3 december 2012 houdende wijziging van Verordening (EG) nr. 474/2006 tot opstelling van de communautaire lijst van luchtvaartmaatschappijen waaraan een exploitatieverbod is opgelegd in de Gemeenschap (PB L 333 van 5.12.2012, blz. 7).

(70) De tenuitvoerlegging van het correctieve en preventieve actieplan dat *Air Madagascar* heeft opgesteld in reactie op de operationele beperkingen die zijn opgelegd bij Uitvoeringsverordening (EU) nr. 390/2011 werd beoordeeld door het team toen het de luchtvaartmaatschappij bezocht. Het team heeft bewijzen ontvangen van verbeteringen die de luchtvaartmaatschappij heeft doorgevoerd in het systeem voor het beheer van de luchtwaardigheid van de luchtvaartuigen, de documentatie en de kwaliteitscontrole. De luchtvaartmaatschappij had op basis van een analyse van de resultaten van het SAFA-programma vastgesteld dat die beheersystemen het meeste tekortkomingen vertoonden.

(71) De door het team uitgevoerde beoordeling bracht geen belangrijke tekortkomingen aan het licht op de gebieden vluchtuitvoering en vergunningen; op het gebied luchtwaardigheid gaven bepaalde punten wel aanleiding tot bezorgdheid, wat erop wijst dat er nog steeds verbeteringen nodig zijn in het systeem dat door de luchtvaartmaatschappij is opgezet. Uit het aantal en de aard van de aanbevelingen die het team aan *Air Madagascar* moest doen, bleek bovendien duidelijk dat deze luchtvaartmaatschappij afhankelijk is van de toezichtsactiviteiten van derde partijen voor de continue verbetering van haar veiligheidssystemen.

(72) Om tegemoet te komen aan de bevindingen die tijdens het veiligheidsbeoordelingsbezoek van de EU zijn gedaan, hebben de ACM en *Air Madagascar* twee verschillende correctieve en preventieve actieplannen opgesteld.

(73) Na het verzoek van de ACM en *Air Madagascar* om de bij Uitvoeringsverordening (EU) nr. 390/2011 opgelegde exploitatiebeperkingen opnieuw te beoordelen, zijn de ACM en *Air Madagascar* op 26 maart 2014 gehoord door het Comité inzake veiligheid van de luchtvaart. Bij deze gelegenheid hebben de ACM en *Air Madagascar* ook nadere informatie verstrekt over het correctieve actieplan dat is opgesteld om tegemoet te komen aan de opmerkingen die gemaakt zijn tijdens het bezoek ter plaatse. De ACM hebben ook verklaard dat de vluchtactiviteiten van alle in Madagaskar gecertificeerde luchtvaartmaatschappijen — met uitzondering van *Air Madagascar* — beperkt zijn tot binnenlandse vluchten. De enige uitzondering op deze regel zijn vluchten voor medische evacuatie. De Commissie en het Comité inzake veiligheid van de luchtvaart hebben benadrukt dat de Commissie op de hoogte moet worden gehouden van alle wijzigingen van dit beleid.

(74) Het Comité inzake veiligheid van de luchtvaart erkende de verbeteringen die de ACM en *Air Madagascar* hebben doorgevoerd bij de tenuitvoerlegging van de internationale veiligheidsnormen, maar kan, op basis van het verslag van het veiligheidsbeoordelingsbezoek van de EU en de informatie die de ACM en *Air Madagascar* aan het Comité inzake veiligheid van de luchtvaart hebben verstrekt, niet anders dan besluiten dat verdere verbeteringen noodzakelijk zijn, met name wat de toezichtsactiviteiten van de ACM betreft. Daarom wordt overeenkomstig de gemeenschappelijke criteria die zijn uiteengezet in de bijlage bij Verordening (EG) nr. 2111/2005 geoordeeld dat *Air Madagascar* in bijlage B moet blijven.

(75) De lidstaten zullen de effectieve naleving van de relevante veiligheidsnormen controleren door bij platforminspecties prioriteit te geven aan luchtvaartuigen van *Air Madagascar*, overeenkomstig Verordening (EU) nr. 965/2012.

Luchtvaartmaatschappijen uit de Islamitische Republiek Mauritanië

(76) Overeenkomstig Verordening (EU) nr. 965/2012 hebben de lidstaten de daadwerkelijke naleving van de relevante veiligheidsnormen gecontroleerd via platforminspecties van luchtvaartuigen van in Mauritanië geregistreerde luchtvaartmaatschappijen. Uit de meest recente SAFA-analyse van het EASA blijkt dat elf inspecties zijn uitgevoerd van drie luchtvaartuigen van de maatschappij *Mauritania Airlines International* (*MAI*). Hoewel de analyse van de afwijkingen die tijdens deze SAFA-inspecties zijn vastgesteld, wijst op een lichte verbetering, heeft het EASA de deelnemende landen aanbevolen hun inspecties op de exploitanten te blijven focussen. De recentste inspecties wijzen op een onregelmatige tendens van een aantal bevindingen, met name van categorie 3 (SAFA-bevindingen die ernstige gevolgen kunnen hebben voor de veiligheid).

(77) De Commissie en het EASA hadden aanvullende informatie gevraagd, met name periodieke veiligheidsverslagen, van de nationale autoriteiten van Mauritanië (de ANAC) en van *MAI* met betrekking tot de follow-up van de veiligheid. *MAI* heeft uiteindelijk voorlopige informatie over de toepassing en werking van zijn veiligheidsbeheersysteem ingediend.

(78) Het Comité inzake veiligheid van de luchtvaart heeft opgemerkt dat de ANAC en *MAI* moeten blijven werken aan een verbetering van de situatie, met name wat de verzending van veiligheidsinformatie naar de Commissie betreft. De Commissie heeft aangegeven dat zij Mauritanië nogmaals zal wijzen op het belang van de verbintenissen die dat land is aangegaan in het kader van zijn correctieve actieplan en op de noodzaak om een analyse van de onderliggende redenen uit te voeren, en dat zij zal blijven vragen naar de periodieke verslagen die de ANAC en *MAI* moeten indienen.

(79) Daarom wordt overeenkomstig de gemeenschappelijke criteria geoordeeld dat er in dit stadium geen redenen zijn om de communautaire lijst van luchtvaartmaatschappijen waaraan een exploitatieverbod is opgelegd in de Unie te wijzigen voor wat luchtvaartmaatschappijen uit de Islamitische Republiek Mauritanië betreft. Als uit de resultaten van toekomstige SAFA-platforminspecties of andere relevante veiligheidsinformatie zou blijken dat de veiligheidsnormen zijn verslechterd tot onder een aanvaardbaar niveau, zal de Commissie genoodzaakt zijn acties te overwegen overeenkomstig Verordening (EG) nr. 2111/2005.

Luchtvaartmaatschappijen uit Mozambique

(80) De bevoegde autoriteiten van Mozambique (de IACM) hebben verslag uitgebracht over de toepassing van het correctieve actieplan dat is ingediend bij en goedgekeurd door de ICAO. Het laatste voortgangsverslag, dat de Commissie en het EASA op 26 februari 2014 tijdens een teleconferentie hebben ontvangen, en dat op 13 maart 2014 gestaafd werd door een aantal documenten, geeft aan dat de IACM het rechtskader zijn blijven actualiseren door middel van een versterking van de eisen voor verplichte en vrijwillige melding van voorvallen, onderzoek van ongevallen en incidenten, onderschepping van luchtvaartuigen en vaststelling van een State Safety Programme. De scheiding tussen regelgever en dienstverleners is aan de gang; hierbij worden momenteel de activiteiten op het gebied van luchtvaartinformatie overgedragen van de IACM naar de bestaande verlener van luchtvaartnavigatiediensten Aeroportos de Moçambique. De indienstname en opleiding van personeel gaat verder teneinde de toezichtscapaciteit te versterken, met name op de gebieden vluchtuitvoering en vergunningen, navigatie en luchtvaartterreinen, luchtwaardigheid, regelgeving en handhaving, luchtvervoersovereenkomsten, luchtverkeersbeheer en communicatie, navigatie en surveillance. De hervalidering van de vergunningen van al het personeel van de luchtverkeersdiensten is aan de gang en zal tegen juni 2014 klaar zijn. Het proces van hercertificering van de luchthaven van Maputo gaat van start in 2014 en zal worden gevolgd door de hercertificering van drie andere luchthavens met internationaal verkeer. De hercertificering van de verleners van luchtvaartnavigatiediensten gaat van start in september 2014 en zal worden gebaseerd op geactualiseerde regels die eind maart 2014 moeten zijn opgesteld.

(81) De IACM zijn blijven werken aan een oplossing voor de openstaande USOAP-bevindingen in termen van de bijbehorende protocolvragen en de meeste vereiste regels en procedures ter ondersteuning van de antwoorden zijn opgesteld en geüploaded via het online-instrument CMA van de ICAO. De validering van deze acties door de ICAO is in behandeling.

(82) De begroting van de IACM voor 2014 is met bijna 20 % verhoogd, hetgeen wijst op de blijvende politieke steun en het engagement om de capaciteiten en effectiviteit van de IACM te versterken.

(83) Op 29 november 2013 heeft een ongeval plaatsgevonden met een toestel van de luchtvaartmaatschappij *Linhas Aéreas de Moçambique* (*LAM*). Een van de Embraer ERJ-190 van deze maatschappij is neergestort in Namibië, tijdens een vlucht van Maputo naar Luanda, waarbij alle inzittenden zijn omgekomen (28 passagiers, waaronder 6 EU-onderdanen, en 6 bemanningsleden). De Namibische commissie voor ongevallenonderzoek heeft het voorlopige onderzoeksverslag van dit ongeval bekendgemaakt op 9 januari 2014; de voorlopige conclusies wijzen op een intentionele actie van de gezagvoerder. Het eindverslag van het onderzoek naar het ongeval wordt verwacht tegen eind 2014.

(84) De IACM hebben ook meegedeeld dat de luchtvaartmaatschappij LAM de tenuitvoerlegging van de geavanceerde fasen van haar veiligheidsbeheersysteem, met name fase III, heeft voortgezet. Als eerste reactie op de crash heeft LAM de operationele procedures versterkt om te garanderen dat er te allen tijde en gedurende alle vluchtfasen twee leden van de bemanning aanwezig zijn in de cockpit.

(85) De IACM hebben een gecoördineerde valideringsmissie van de ICAO aangevraagd om de vooruitgang bij de tenuitvoerlegging van het correctieve actieplan te valideren; deze missie is gepland voor het najaar van 2014.

(86) De IACM hebben ook meegedeeld dat zij de hercertificering van alle luchtvaartmaatschappijen hebben voortgezet in volledige overeenstemming met de SARP's van de ICAO en dat tot dusver 13 luchtvaartmaatschappijen (*LAM-Linhas Aéreas de Moçambique S.A., MEX-Moçambique Expresso SARL, ETA-Empresa de Transportes Aéreos Lda, CPY-Cropsprayers, CFM-Trabalhos e Transportes Aéreos Lda, KAY-Kaya Airlines Lda, SAM-Solenta Aviation Mozambique SA, HCP-Helicópteros Capital Lda, SAF-Safari Air Lda, CRA-CR Aviation Lda, COA-Coastal Aviation, TTA-Trabalhos e Transportes Aéreos Lda* en *OHI-Omni Helicópteros International Lda*) opnieuw zijn gecertificeerd, overeenkomstig de door de IACM ingediende lijst. Aangezien de IACM echter geen bewijs konden leveren waaruit blijkt dat het veiligheidstoezicht op deze 13 luchtvaartmaatschappijen in overeenstemming met de internationale veiligheidsnormen plaatsvindt, wordt op basis van de gemeenschappelijke criteria geoordeeld dat ze allemaal in bijlage A moeten worden opgenomen.

(87) Wegens onvoldoende vooruitgang in hun hercertificeringsproces hebben de IACM het AOC van drie luchtvaartmaatschappijen (*Emilio Air Charter Lda, Aero-Serviços SARL* en *Unique Air Charter Lda*) geschorst en de vloot van deze maatschappijen aan de grond gehouden. Aangezien een schorsing echter niet definitief is en de IACM geen bewijs konden leveren waaruit blijkt dat het veiligheidstoezicht op deze drie luchtvaartmaatschappijen in overeenstemming met de internationale veiligheidsnormen plaatsvindt, wordt op basis van de gemeenschappelijke criteria geoordeeld dat ze allemaal in bijlage A moeten worden opgenomen.

(88) De Commissie en het Comité inzake veiligheid van de luchtvaart zijn verheugd over de door de IACM gemelde aanzienlijke vooruitgang bij het verhelpen van de door de ICAO vastgestelde tekortkomingen, en hebben de IACM aangemoedigd om verder te werken aan de totstandbrenging van een luchtvaartsysteem dat volledig in overeenstemming is met de internationale normen. De Commissie en het Comité inzake veiligheid van de luchtvaart erkenden en verwelkomden ook de door LAM gemelde aanhoudende verbeteringen in hun inspanningen om

internationale veiligheidsnormen om te zetten en na te leven. Gezien de aanzienlijke vooruitgang die reeds geboekt is en de verdere vooruitgang die wordt verwacht, wordt ervan uitgegaan dat een EU-veiligheidsbeoordelingsmissie zou kunnen plaatsvinden in het vierde kwartaal van 2014.

Luchtvaartmaatschappijen uit Nepal

(89) Naar aanleiding van de vaststelling van Uitvoeringsverordening (EU) nr. 1264/2013 van de Commissie ([1]) zijn alle luchtvaartmaatschappijen uit Nepal opgenomen in bijlage A bij Verordening (EG) nr. 474/2006 van de Commissie.

(90) Tussen 3 en 8 februari 2014 heeft de Commissie, bijgestaan door deskundigen van het EASA en de lidstaten, een bezoek gebracht aan Nepal om de capaciteiten van de bevoegde autoriteiten van Nepal (de CAAN) en van een aantal Nepalese luchtvaartmaatschappijen verder te onderzoeken, teneinde vast te stellen of een versoepeling van het exploitatieverbod mogelijk is. De beoordeling had betrekking op de volgende luchtvaartmaatschappijen: *Nepal Airlines Corporation, Buddha Air, Shree Airlines, Tara Air, Yeti Airlines* en *Sita Air*.

(91) De Commissie heeft het verslag van het beoordelingsbezoek gepresenteerd aan het Comité inzake veiligheid van de luchtvaart. De belangrijkste conclusies van de beoordeling van de luchtvaartmaatschappijen waren dat Buddha Air, Shree Airlines, Tara Air en Yeti Airlines blijk gaven van een goed begrip van de kwesties in verband met veiligheidsbeheer en bewijsstukken hebben ingediend waaruit blijkt dat zij de nationale veiligheidsregels naleven; *Sita Air* daarentegen kon niet aantonen dat het in staat was veilige vluchten uit te voeren, noch dat de geëxploiteerde luchtvaartuigen permanent luchtwaardig waren. Bovendien had deze luchtvaartmaatschappij niet alle veiligheidsaanbevelingen ten gevolge van een dodelijk ongeval in 2012 volledig ten uitvoer gelegd; ze maakt namelijk voor geen enkel onderdeel van haar opleiding gebruik van een simulator.

(92) Wat *Nepal Airlines Corporation* betreft, heeft het Comité inzake veiligheid van de luchtvaart opgemerkt dat het basiskader voor veiligheidsbeheer aanwezig was, maar dat de maatschappij effectievere methoden moet vaststellen voor de bevordering van de veiligheid, verbeterde rapportering en betere analyse, en zichzelf de uitdaging moet stellen veiligheidsprestatiedoelen vast te stellen om het „aanvaardbare veiligheidsniveau" waarvan sprake in haar veiligheidsbeleid te bereiken en te kwantificeren. Het Comité inzake veiligheid van de luchtvaart heeft ook nota genomen van de ambitieuze uitbreidingsplannen van Nepal Airlines Corporation, met onder meer de toevoeging van drie luchtvaartuigen aan haar vloot in één jaar, en heeft verklaard dat dergelijke plannen goed moeten worden beheerd om de veiligheidsrisico's binnen de perken te houden.

(93) Bovendien heeft op 16 februari 2014 een dodelijk ongeval plaatsgevonden met een luchtvaartuig van *Nepal Airlines Corporation*, waarbij alle 18 personen aan boord, waaronder een EU-burger, om het leven zijn gekomen. De Commissie heeft de CAAN op 3 maart 2014 schriftelijk meer informatie gevraagd over het ongeval, alsmede informatie over de acties die de CAAN hebben ondernomen om soortgelijke ongevallen in de toekomst te voorkomen. De CAAN hebben in een brief van 18 maart 2014 uitleg gegeven bij de acties die zij hebben ondernomen. De informatie werd niet passend geacht omdat ze de Commissie niet in staat stelde te beoordelen of de door de CAAN ondernomen acties waren aangepast aan de ernst van het ongeval.

(94) De beoordeling van de CAAN heeft ernstige tekortkomingen aan het licht gebracht, met name op de gebieden personeelsvergunningen en -opleiding, certificering van luchtvaartmaatschappijen en toezicht op de vluchtuitvoering.

(95) Wat pilotenvergunningen en pilotenopleiding betreft, werd vastgesteld dat de bevoegde autoriteiten de eisen van ICAO-bijlage 1 niet toepassen, met name wat de goedkeuring van opleidingsorganisaties, theoriekennis, validering van buitenlandse vergunningen en vluchtsimulatoren betreft. Daardoor kon niet worden gegarandeerd dat de piloten voldoende gekwalificeerd zijn voor hun taken, overeenkomstig de toepasselijke ICAO-normen.

(96) Door deze tekortkomingen kon niet worden gegarandeerd dat de beoordeelde luchtvaartmaatschappijen die afhankelijk waren van de certificering en vergunningverlening door de CAAN, voldeden aan de relevante ICAO-normen.

(97) De ICAO heeft in juli 2013 een gecoördineerde valideringsmissie uitgevoerd, die geleid heeft tot een SSC (Significant Safety Concern) met betrekking tot vluchtuitvoering. De acties in het oorspronkelijke correctieve actieplan dat de CAAN bij de ICAO hebben ingediend om de in de SSC vermelde tekortkomingen te verhelpen, zijn niet voltooid binnen de vermelde termijn; de SSC blijft derhalve van kracht. De Commissie en het Comité inzake veiligheid van de luchtvaart hebben ook vastgesteld dat, volgens de ICAO, de tenuitvoerlegging nog steeds ernstig tekortschoot op de gebieden primaire luchtvaartwetgeving en burgerluchtvaartregels, burgerluchtvaartorganisatie en personeelsvergunning en -opleiding.

([1]) Uitvoeringsverordening (EU) nr. 1264/2013 van de Commissie van 3 december 2013 tot wijziging van Verordening (EG) nr. 474/2006 tot opstelling van de communautaire lijst van luchtvaartmaatschappijen waaraan een exploitatieverbod is opgelegd in de Gemeenschap (PB L 326 van 6.12.2013, blz. 7)

(98) De Commissie en het Comité inzake veiligheid van de luchtvaart erkenden dat de CAAN enige vooruitgang hadden geboekt sinds de ICAO-audit in 2009 en de gecoördineerde valideringsmissie van de ICAO in 2013, met name door de vaststelling van wijzigingen van het luchtvaartbesluit en door nieuwe en herziene eisen, handboeken en procedures. Veel van deze wijzigingen zijn echter nog niet voltooid en moeten nog op duurzame wijze ten uitvoer worden gelegd.

(99) De Commissie en het Comité inzake veiligheid van de luchtvaart erkennen de problemen waarmee de CAAN worden geconfronteerd om op duurzame wijze vooruitgang te boeken en zijn voorstander van technische steun door de Unie en de lidstaten. De Commissie herhaalt dat zij bereid is de mogelijkheid te onderzoeken om het reeds bestaande technische samenwerkingsprogramma tussen de CAAN en het EASA uit te breiden.

(100) Gezien het verslag van het bezoek ter plaatse van de EU, het onopgeloste SSC van de ICAO en het feit dat een ander dodelijk ongeval heeft plaatsgevonden sinds de laatste actualisering, zijn de Commissie en het Comité inzake veiligheid van de luchtvaart tot de conclusie gekomen dat de bevoegde autoriteiten van Nepal niet in staat zijn om de internationale veiligheidsnormen ten uitvoer te leggen tot op een niveau dat het mogelijk maakt het exploitatieverbod voor een of meer luchtvaartmaatschappijen te versoepelen.

(101) Op basis van de gemeenschappelijke criteria wordt dan ook geoordeeld dat er in dit stadium geen redenen zijn om de communautaire lijst van luchtvaartmaatschappijen waaraan een exploitatieverbod is opgelegd in de Unie te wijzigen voor wat luchtvaartmaatschappijen uit Nepal betreft.

Luchtvaartmaatschappijen uit de Filipijnen

(102) De Commissie heeft vertegenwoordigers van de burgerluchtvaartautoriteiten van de Filipijnen (de CAAP) en luchtvaartmaatschappij *Cebu Pacific Air* uitgenodigd op een technische vergadering op 28 januari 2014 teneinde de veiligheidsacties en andere relevante factoren te bespreken die verband houden met de overschrijding van de start- of landingsbaan op Davao International Airport op 2 juni 2013.

(103) De Commissie, deskundigen van het EASA en van de lidstaten en hoge vertegenwoordigers van de CAAP en *Cebu Pacific Air* hebben aan deze vergadering deelgenomen.

(104) De CAAP hebben nadere informatie verstrekt over het regelgevend toezicht op *Cebu Pacific Air*. Zij hebben onder meer meegedeeld dat de raad voor toezicht en regelgeving van de CAAP op 20 juni 2013 een brief naar de chief executive officer van *Cebu Pacific Air* heeft gestuurd met bijzonderheden over de correctieve acties van de CAAP naar aanleiding van het ongeval. In het kader van deze acties moest het verantwoordelijke leidinggevende personeel van *Cebu Pacific Air* een nieuwe beoordeling uitvoeren, waarbij de nadruk moest worden gelegd op de vluchtuitvoering, het systeem voor veiligheidsbeheer en de bedrijfscultuur. De CAAP hebben ook meegedeeld dat zij in de vluchtsimulator willekeurig zouden peilen naar de capaciteiten van de cockpitbemanningen tijdens ongewone situaties. Wat de organisatie betreft, werd de luchtvaartmaatschappij aangespoord om haar turnaroundtijd te verlengen van 30 tot 45 minuten.

(105) *Cebu Pacific Air* heeft op 4 oktober 2013 geantwoord op de brief van 20 juni 2013 door een overzicht in te dienen van de acties die het al had ondernomen. De acties hadden onder meer betrekking op een herziening van de organisatiestructuur van de luchtvaartmaatschappij, opleidingen voor alle personeelsleden op het gebied van het systeem voor veiligheidsbeheer, de oprichting van veiligheidsactiegroepen in alle afdelingen voor wat het beheer van de vluchtuitvoering betreft, en willekeurige simulatorbeoordelingen in het opleidingscentrum van de luchtvaartmaatschappij tussen 3 en 19 juli 2013. De maatschappij heeft nadere informatie verstrekt over wijzigingen in de opleidingen, inclusief wijzigingen van het programma voor Line Orientated Flight Training (LOFT), en over het feit dat bemanningsleden een verbeterde simulatoropleiding krijgen, waarbij wordt afgewisseld tussen LOFT en controles van de bekwaamheid van het personeel. De maatschappij heeft ook gereageerd op de organisatorische aanbeveling in verband met de turnaroundtijd en heeft verklaard dat dit zou worden veranderd in 45 minuten voor het winterseizoen 2013.

(106) Bovendien hebben de CAAP alle Filipijnse luchtvaartmaatschappijen op 2 augustus 2013 een brief gestuurd over het veiligheidsonderzoek naar luchtvaartuigen van het type Airbus 319/320; zij hebben daarbij gemeld dat er behoefte was aan proactieve actie en hebben nadere informatie verstrekt over de opleidingen inzake niet-precisienaderingen en doorstartnaderingen die de luchtvaartmaatschappijen moeten voltooien. In zijn antwoord van 4 oktober 2013 heeft *Cebu Pacific Air* de veranderingen uiteengezet die het in dit verband heeft doorgevoerd.

(107) Bovendien heeft de Raad voor onderzoek naar vliegtuigongevallen van de Filipijnen een onderzoek gevoerd naar de overschrijding van de start- of landingsbaan door een vlucht van *Cebu Pacific Air* op de luchthaven van Davao op 2 juni 2013. Op 13 december 2013 heeft de ambtenaar die bevoegd was voor het onderzoek aan de veiligheidsdirecteur van *Cebu Pacific Air* meegedeeld dat het onderzoek aan de gang was; hij heeft ook delen van de gegevens van het ontwerpeindverslag en nadere informatie over de conclusies en aanbevelingen aan de CAAP en *Cebu Pacific Air* verstrekt.

(108) De CAAP hebben hun toezicht op *Cebu Pacific Air* verscherpt. Het minimaal vereiste jaarlijkse aantal inspecties per jaar werd opgetrokken van de 34 geplande toezichtsinspecties voor 2013 tot 62 inspecties in totaal.

(109) Met betrekking tot het ongeval dat plaatsvond op 2 juni 2013 heeft *Cebu Pacific Air* een overzicht ingediend van de acties die zijn ondernomen. Het ging onder meer om antwoorden aan de CAAP tijdens het onderzoek en nadere informatie over de controle van en het toezicht op de vluchtuitvoering. Voorts heeft *Cebu Pacific Air* ook melding gemaakt van bijzonderheden van de analyse van vluchtgegevens en van zijn programma voor het beperken van het risico op de overschrijding van start- of landingsbanen. Dit programma is onderverdeeld in onmiddellijke acties en acties op middellange en lange termijn; een belangrijk onderdeel van het programma zijn de nadere gegevens over een ondersteuningsprogramma voor Airbus. Met betrekking tot dit ondersteuningsprogramma is een uitgebreid operationeel bezoek gebracht, met inbegrip van de analyse van vluchtgegevens, en vlucht- en simulatoropmerkingen.

(110) *Cebu Pacific Air* en de CAAP hebben ook nadere informatie verstrekt over een lopend programma voor de actualisering van regionale navigatie (RNAV) en over de wijzigingen aan de infrastructuur en de technische wijzigingen die reeds zijn uitgevoerd. Blijkbaar zijn er plannen om op middellange termijn veel van de bestaande niet-precisienaderingshulpmiddelen op de grond te vervangen, in het kader van het algemene pakket aan risicobeperkende maatregelen.

(111) De CAAP hebben ook nadere informatie verstrekt over de ingebruikname van de Airbus A330 door *Cebu Pacific Air* en hebben aangegeven dat deze luchtvaartmaatschappij, als onderdeel van de bijbehorende AOC-wijziging, gemachtigd was om 100 uren „route proving"-vluchten uit te voeren in Azië op niet-commerciële basis, alvorens toestemming te krijgen om commerciële activiteiten uit te voeren. *Cebu Pacific Air* heeft geen goedkeuring voor het gebruik van tweemotorige vliegtuigen over langere afstanden (Extended Range Twin Operations, ETOPS) gekregen van de CAAP omdat nog verdere beoordelingen moeten worden uitgevoerd en de luchtvaartmaatschappij nog ervaring met de vluchtuitvoering moet opdoen.

(112) Tijdens de technische vergadering van 28 januari 2014 is, op basis van gedetailleerde vragen, informatie verstrekt over de recente incidentengeschiedenis van *Cebu Pacific Air*. Twee van de besproken incidenten waren een overschrijding van de start- of landingsbaan door een ATR-luchtvaartuig op Davao op 2 juni 2013 en door een Airbus 319 op Manila op 13 juni 2013. In beide gevallen is het luchtvaartuig na de overschrijding teruggekeerd naar de start- of landingsbaan. Tijdens hun presentatie hebben de CAAP ook een overzicht gegeven van de ongevallen en incidenten die in de periode 2010-2013 hebben plaatsgevonden met luchtvaartmaatschappijen die in de Filipijnen zijn gecertificeerd.

(113) *Cebu Pacific Air* heeft ook alle gevraagde informatie over haar huidige vloot verstrekt, alsmede plannen voor de uitbreiding van de vloot en de routes.

(114) Tijdens de vergadering van 28 januari 2014 hebben zowel de CAAP als *Cebu Pacific Air* ook een update gegeven van hun antwoorden op de opmerkingen die gemaakt zijn tijdens het verificatiebezoek ter plaatse van de Unie, dat plaatsvond van 3 tot 7 juni 2013.

(115) Op 26 maart 2014 zijn de CAAP en *Cebu Pacific Air* gehoord door het Comité inzake veiligheid van de luchtvaart. De CAAP hebben nadere informatie verstrekt over de opleiding met betrekking tot de bewustmaking van het toezicht op het veiligheidsbeheersysteem die hun inspecteurs hebben gekregen. De CAAP hebben het Comité voorts ook gemeld dat er IT-apparatuur is aangekocht voor hun toezichts- en surveillancesystemen. De CAAP hebben een overzicht gegeven van de status van het State Safety Programme van de Filipijnen. Wat het toezicht op *Cebu Pacific Air* betreft, hebben de CAAP, bij wijze van follow-up van de technische vergadering van 28 januari 2014, benadrukt dat een programma voor verhoogde surveillance is opgesteld.

(116) Tijdens de zitting van het Comité inzake veiligheid van de luchtvaart van 26 maart 2014 heeft *Cebu Pacific Air* nadere informatie verstrekt over zijn huidige organisatiestructuur en meegedeeld dat het sinds januari 2014 50 luchtvaartuigen exploiteert, waaronder drie Airbus A330's. De luchtvaartmaatschappij heeft een uittreksel voorgelegd uit haar logboek voor Hazard Identification and Risk (identificatie van gevaren en risico's), inclusief nadere bijzonderheden over de risicobeperkende maatregelen die zij heeft genomen, en heeft haar veiligheidsdoelstellingen voor 2014 ingediend. *Cebu Pacific Air* heeft het Comité inzake veiligheid van de luchtvaart meegedeeld dat zijn retrievalpercentage van de analyse van vluchtgegevens 94 % bedroeg. De luchtvaartmaatschappij heeft een overzicht gegeven van haar systeem voor de beoordeling en het beheer van de veiligheid, alsmede een gedetailleerde analyse van haar gegevens over onstabiele naderingen en doorstartnaderingen. De luchtvaartmaatschappij heeft ook nadere informatie verstrekt over de meldingscultuur bij *Cebu Pacific Air,* inclusief het feit dat er een vertrouwelijk meldingssysteem bestaat. *Cebu Pacific Air* heeft voorts ook informatie verstrekt over zijn huidige programma voor personeelsbeheer (Crew Resource Management, CRM). *Cebu Pacific Air* heeft nadere informatie verstrekt aan het Comité inzake veiligheid van de luchtvaart over ervaringseisen voor gezagvoerders, voor haar Airbus-vloten voor zowel korte als lange afstanden.

(117) Het Comité inzake veiligheid van de luchtvaart heeft opgemerkt dat *Philippine Airlines* op 4 november 2013 zijn vluchten naar de Unie heeft hervat, nadat het in juli 2013 was geschrapt uit bijlage A bij Verordening (EG) nr. 474/2006. Sinds de vluchten naar de Unie zijn hervat, hebben de SAFA-platforminspecties niet gewezen op negatieve tendensen die aanleiding geven tot bezorgdheid.

(118) Gezien de bewijsstukken die zijn ingediend met betrekking tot het toezicht van de CAAP op *Cebu Pacific Air* en het vermogen van *Cebu Pacific Air* om te voldoen aan alle relevante veiligheidsregels, en gezien de verklaringen van de autoriteiten en de luchtvaartmaatschappij tijdens de hoorzitting door het Comité inzake de veiligheid van de luchtvaart, wordt overeenkomstig de gemeenschappelijke criteria geoordeeld dat *Cebu Pacific Air* moet worden vrijgesteld van het exploitatieverbod dat geldt voor alle in de Filipijnen geregistreerde luchtvaartmaatschappijen en moet worden geschrapt uit bijlage A bij Verordening (EG) nr. 474/2006 van de Commissie.

(119) De lidstaten hebben ermee ingestemd na te gaan of *Philippine Airlines* en *Cebu Pacific Air* effectief voldoen aan de relevante veiligheidsnormen door bij platforminspecties prioriteit te geven aan deze luchtvaartmaatschappijen overeenkomstig Verordening (EU) nr. 965/2012. Als uit de resultaten van dergelijke controles of uit andere relevante veiligheidsinformatie zou blijken dat de internationale veiligheidsnormen niet worden nageleefd, zal de Commissie genoodzaakt zijn maatregelen te nemen overeenkomstig Verordening (EG) nr. 2111/2005.

Luchtvaartmaatschappijen uit de Russische Federatie

(120) De Commissie, het EASA en de lidstaten zijn van nabij de veiligheidsprestaties blijven volgen van luchtvaartmaatschappijen die gecertificeerd zijn in de Russische Federatie en vluchten uitvoeren naar de Unie, onder meer door prioriteit te geven aan Russische luchtvaartmaatschappijen bij het uitvoeren van platforminspecties overeenkomstig Verordening (EU) nr. 965/2012.

(121) Om na te gaan of de bevindingen die tijdens de SAFA-inspecties zijn gedaan, op passende wijze zijn verholpen, heeft de Commissie, bijgestaan door het EASA en de lidstaten, op 10 maart 2014 een ontmoeting gehad met het Russische federale agentschap voor luchtvervoer (het FATA). Vertegenwoordigers van de luchtvaartmaatschappij *Kogalymavia* werden eveneens uitgenodigd op de vergadering om verslag uit te brengen van de correctieve maatregelen die deze luchtvaartmaatschappij had genomen om de vluchtveiligheid te verbeteren sinds het vorige overleg in november 2013.

(122) Tijdens de vergadering heeft het FATA erop gewezen dat de laatste resultaten van SAFA-platforminspecties van Russische luchtvaartmaatschappijen die naar de Unie vliegen geen aanleiding gaven tot bezorgdheid; het FATA heeft ook aangegeven dat het onaangekondigde inspecties uitvoert wanneer zich herhaaldelijk tekortkomingen voordoen en er van nabij op toeziet dat deze tekortkomingen worden verholpen. Het FATA heeft voorts ook meegedeeld dat, ingevolge een uitgebreide audit van het regionale kantoor van Tatarstan en van alle luchtvaartmaatschappijen die onder toezicht van dit kantoor staan, de air operator certificates van *Tulpar Airlines* en *Tatarstan Airlines* waren ingetrokken wegens ernstige tekortkomingen in het veiligheidsbeheer van deze maatschappijen. Wat *Kogalymavia* betreft, heeft het FATA aangegeven dat in de voorbije vier maanden verscheidene onaangekondigde inspecties van deze luchtvaartmaatschappij zijn uitgevoerd, naar aanleiding van het hoge aantal SAFA-bevindingen in 2013. Volgens het FATA heeft deze luchtvaartmaatschappij nu alle eerdere bevindingen gesloten en is ze in staat binnenlandse en internationale vluchten uit te voeren volgens de voorwaarden van haar AOC.

(123) Tijdens de vergadering heeft *Kogalymavia* een presentatie gegeven van haar lopende correctieve acties. De maatschappij heeft meegedeeld dat de SAFA-prestaties zijn verbeterd, dat het percentage bevindingen is gedaald tot 3,49, en dat belangrijke structurele en technische wijzigingen zijn doorgevoerd, zoals de lancering van een uitgebreid plan voor het opfrissen van het interieur van de cockpits, de uitbesteding van alle activiteiten als Continuous Airworthiness Management Organisation aan een organisatie die door het EASA is erkend, de reorganisatie van de toeleveringsketen voor reserveonderdelen, de oprichting van een Maintenance Control Centre (MCC), de vervanging van de meerderheid van het personeel van het Maintenance Department en de aanstelling van een nieuwe hoofdingenieur met passende ervaring.

(124) Op basis van de informatie die tijdens het overleg is ontvangen, werd besloten dat de Russische luchtvaartautoriteiten of in de Russische Federatie gecertificeerde luchtvaartmaatschappijen niet voor het Comité inzake veiligheid van de luchtvaart hoefden te verschijnen. Het FATA werd verzocht om verscheidene luchtvaartmaatschappijen met een hoog SAFA-percentage onder verstrengd toezicht te plaatsen en de Commissie daarvan op de hoogte te houden. Wat *Kogalymavia* betreft, gaf de Commissie aan dat, ondanks de vastgestelde verbeteringen, de duurzaamheid van de door deze luchtvaartmaatschappij genomen maatregelen nog niet was gevalideerd, noch de efficiëntie van haar veiligheidsbeheer.

(125) Op basis van de gemeenschappelijke criteria wordt dan ook geoordeeld dat er in dit stadium geen redenen zijn om luchtvaartmaatschappijen uit de Russische Federatie op te nemen in de communautaire lijst van luchtvaartmaatschappijen waaraan een exploitatieverbod is opgelegd in de Unie. Als uit relevante veiligheidsinformatie echter zou blijken dat ten gevolge van het niet-naleven van internationale veiligheidsnormen acute veiligheidsrisico's ontstaan, zal de Commissie genoodzaakt zijn actie te ondernemen overeenkomstig Verordening (EG) nr. 2111/2005.

(126) Er moet verder nauw toezicht worden gehouden op de veiligheidsprestaties van de luchtvaartmaatschappijen die in de Russische Republiek zijn gecertificeerd. Als uit de resultaten van platforminspecties of uit andere relevante veiligheidsinformatie zou blijken dat de internationale veiligheidsnormen niet worden nageleefd, zal de Commissie genoodzaakt zijn maatregelen te nemen overeenkomstig Verordening (EG) nr. 2111/2005.

Luchtvaartmaatschappijen uit Sudan

(127) De Commissie had het Comité inzake veiligheid van de luchtvaart meegedeeld dat zij ging deelnemen aan het luchtvaartevenement dat op 5 en 6 december 2013 in Khartoum werd georganiseerd door de Sudanese burgerluchtvaartautoriteiten (de SCAA). De Commissie heeft tijdens dit evenement kunnen vaststellen dat de SCAA zijn geherstructureerd en politieke steun genieten om verder te investeren in veiligheid. De Sudanese minister voor burgerluchtvaart heeft publiek zijn steun uitgesproken in aanwezigheid van de lokale luchtvaartgemeenschap en vertegenwoordigers van de ICAO.

(128) De Sudanese autoriteiten hebben grote vooruitgang geboekt op weg naar een geloofwaardige autoriteit, met name dankzij een verhoging van de begroting, waardoor de SCAA in staat waren gespecialiseerd personeel in dienst te nemen en hun personeel voldoende op te leiden.

(129) Het effect van deze verbeteringen moet nog doorsijpelen in de luchtvaartmaatschappijen met een Sudanees AOC. Twee van deze maatschappijen, *Sudan Airways* en *Nova Airways*, hebben hun normen verhoogd en hebben een audit van hun procedures ondergaan.

(130) De Commissie en het Comité inzake veiligheid van de luchtvaart zijn verheugd over deze inspanningen. De Unie kan overwegen een verificatiemissie ter plaatse uit te voeren als de SCAA van mening zijn dat hun luchtvaartmaatschappijen robuuste procedures hebben ontwikkeld die beantwoorden aan de internationale normen.

(131) Daarom wordt geoordeeld dat er in dit stadium geen redenen zijn om de communautaire lijst van luchtvaartmaatschappijen waaraan een exploitatieverbod is opgelegd in de Unie te wijzigen voor wat de luchtvaartmaatschappijen uit Sudan betreft.

Luchtvaartmaatschappijen uit het Koninkrijk Swaziland

(132) Naar aanleiding van de USOAP-audit van 2007 hebben de burgerluchtvaartautoriteiten van Swaziland (de SWACAA) een nieuwe landcode gevraagd aan de ICAO en alle bestaande registraties uit hun register geschrapt. De SWACAA hebben ook alle eerder afgegeven AOC's ingetrokken; er zijn op dit ogenblik dus geen geldige AOC's in het land.

(133) Sinds de nieuwe directeur-generaal in december 2009 is aangesteld, hebben de SWACAA aangetoond dat zij duidelijk bereid zijn de bevindingen die tijdens de USOAP-audit van de ICAO in 2007 zijn vastgesteld, te verhelpen. De SWACAA hebben een nieuwe ICAO-landcode (3DC) gekregen voor de registratie van luchtvaartuigen.

(134) De SWACAA zijn van start gegaan met een uitgebreide hervorming van de volledige toezichtsfunctie en hebben al belangrijke resultaten bereikt: de herformulering van het juridisch kader is voltooid, de scheiding tussen regelgever en verlener van luchthavendiensten is aan de gang en er zijn diverse partnerschappen met buurlanden ondertekend en in werking getreden.

(135) Op 21 januari 2014 heeft de Commissie de SWACAA uitgenodigd om op 27 januari 2014 deel te nemen aan een technische overlegvergadering in Brussel. De SWACAA hebben de uitnodiging in eerste instantie aanvaard, maar hebben daarna toch meer tijd gevraagd om zich voor te bereiden.

(136) De EASA heeft van 10 tot 14 maart 2014 een technische bijstandsmissie uitgevoerd. Tijdens de missie werd vooral aandacht besteed aan het verlenen van bijstand aan de SWACAA bij de opbouw van hun capaciteit en het verstrekken van aanvullende richtsnoeren voor het aanpakken van de openstaande bevindingen van de USOAP-audit van de ICAO. De technische bijstandsmissie van de ICAO was dan wel geen audit, maar heeft toch een aanzienlijk aantal belangrijke verbeteringen opgeleverd.

(137) Op 26 maart 2014 zijn de SWACAA voor het Comité inzake veiligheid van de luchtvaart verschenen. De SWACAA hebben duidelijk gemaakt dat zij momenteel bezig zijn met de tenuitvoerlegging van het herziene correctieve actieplan dat in mei 2013 met de ICAO is overeengekomen. In het kader van dit correctieve actieplan, en geholpen door sterke politieke steun en inzet en door versterkte financiering, zijn grote inspanningen gedaan om geschikt personeel in dienst te nemen en op te leiden. De SWACAA hebben ook steun gekregen van een TCB-project (Technical Cooperation Bureau) van de ICAO, waarbij opleiding en juridische en organisatorische steun werd verstrekt en de capaciteit van de overzichtsfunctie werd verbeterd. De ICAO-deskundigen die aan dit project meewerken, schatten het gebrek aan effectieve naleving op dit ogenblik op 40 %; het doel is dit tegen het einde van het project (eind juni 2014) terug te brengen tot 35 %. Om ook na het einde van het project de

duurzaamheid te garanderen, zal Swaziland vanaf juli 2014 optreden als gastheer voor de luchtvaartveiligheidsorganisatie van de Ontwikkelingsgemeenschap van zuidelijk Afrika. Swaziland heeft ook aangegeven dat de SWACAA luchtvaartuigen met de oude ICAO-landcode (3D) niet erkennen bij de registratie van luchtvaartuigen die onder hun toezicht vallen.

(138) De SWACAA hebben de meeste openstaande Protocol Questions beantwoord en aangepakt en bewijzen daarvan ingediend via het online CMA-instrument van de ICAO. Aangezien de validering van deze acties door de ICAO nog lopende is, zijn de officiële prestaties nog steeds dezelfde als in 2007, ondanks de aanzienlijke verbeteringen die sindsdien zijn bereikt.

(139) De SWACAA hebben een gecoördineerde valideringsmissie van de ICAO gevraagd voor november 2014, zodat de ICAO de vele reeds uitgevoerde correctieve acties kan valideren.

(140) De Commissie en het Comité inzake veiligheid van de luchtvaart verwelkomen het engagement van de SWACAA om het herziene correctieve actieplan ten uitvoer te leggen en zijn verheugd over de reeds genomen stappen; zij hebben de SWACAA dan ook aangespoord hun inspanningen voor te zetten om een luchtvaartsysteem tot stand te brengen dat volledig voldoet aan de ICAO-normen.

(141) Gezien de aanzienlijke versterking van de toezichtsfunctie, in combinatie met het feit dat er geen AOC's in het land bestaan en de vraag naar nieuwe AOC's slechts traag op gang komt, wordt overeenkomstig de gemeenschappelijke criteria geoordeeld dat het Koninkrijk Swaziland moet worden geschrapt uit de communautaire lijst van luchtvaartmaatschappijen waaraan een exploitatieverbod is opgelegd in de Unie.

(142) De Commissie en het Comité inzake veiligheid van de luchtvaart zullen van nabij toezicht blijven houden op het vermogen van de SWACAA om hun toezichtsfunctie volledig uit te oefenen. De Commissie en het Comité inzake veiligheid van de luchtvaart verzoeken de SWACAA om de Commissie in kennis te stellen van alle nieuw afgegeven of gewijzigde AOC's. Als uit relevante veiligheidsinformatie zou blijken dat ten gevolge van het niet-naleven van internationale veiligheidsnormen acute veiligheidsrisico's ontstaan, zal de Commissie genoodzaakt zijn actie te ondernemen overeenkomstig Verordening (EG) nr. 2111/2005.

Luchtvaartmaatschappijen uit Jemen

(143) Het verslag van het officiële onderzoek naar het ongeval met de luchtvaartmaatschappij *Yemen Airways* (*Yemenia*) op 29 juni 2009 in Moroni, Republiek der Comoren, is bekendgemaakt op 25 juni 2013. Het ongevallenverslag bevatte drie grote aanbevelingen: ten eerste moeten de autoriteiten van de Comoren permanente noodmaatregelen invoeren voor de opsporing en redding van luchtvaartuigen die betrokken zij bij een ongeval boven de zee in de buurt van de luchtvaartterreinen op de Comoren; ten tweede moeten de autoriteiten van Jemen erop toezien dat alle bemanningen die vluchten naar Moroni uitvoeren correct zijn opgeleid voor het uitvoeren van MVI-manoeuvres (Visual Manoeuvring with Prescribed Track); ten derde moeten de autoriteiten van Jemen de opleiding van piloten van *Yemenia* opnieuw bekijken, met name wat betreft hun vermogen om te handelen in noodsituaties.

(144) Op 7 november 2013 heeft de autoriteit voor burgerluchtvaart en meteorologie uit Jemen (de CAMA) naar de Commissie geschreven. Deze brief bevatte nadere informatie over de veiligheidsacties die naar aanleiding van het ongeval zijn genomen. Het Comité inzake veiligheid van de luchtvaart is op de vergadering van november 2013 in kennis gesteld van deze acties en de aanverwante ontwikkelingen.

(145) De Commissie heeft op 9 januari 2014 een technische vergadering georganiseerd in Brussel. De Commissie, deskundigen van het EASA en van de lidstaten en vertegenwoordigers van de CAMA en *Yemenia* hebben de vergadering bijgewoond.

(146) Vóór de technische vergadering had de Commissie op 17 december 2013 specifieke vragen naar de CAMA gestuurd, niet alleen over het ongevallenverslag maar ook over de ruimere verantwoordelijkheid van de CAMA op het gebied van het veiligheidstoezicht op de in Jemen gecertificeerde luchtvaartmaatschappijen. De Commissie heeft ook een specifieke reeks vragen naar de CAMA gestuurd die moesten worden doorgestuurd naar *Yemenia*. Beide reeksen vragen waren bedoeld om de Commissie te helpen bij het beoordelen van de kwaliteit van de antwoorden van de CAMA en *Yemenia* op de aanbevelingen in het ongevallenverslag.

(147) In antwoord op de specifieke aanbevelingen die gedaan zijn aan de Jemenitische autoriteiten heeft de CAMA uitgelegd dat het intensiever toezicht houdt op de veiligheid van *Yemenia*, onder meer door een verhoging van het aantal cabine- en cockpitinspecties, en dat het *Yemenia* de opdracht had gegeven om de kwalificaties te controleren van alle bemanningsleden die actief zijn op luchthavens van niveau C. Voorts heeft de CAMA *Yemenia* de opdracht gegeven om de frequentie van de „stall and upset recovery"-opleidingen te verhogen.

(148) In reactie op de specifieke aanbevelingen aan *Yemenia* heeft deze luchtvaartmaatschappij verklaard dat zij wijzigingen heeft doorgevoerd in haar management en de Air Operator Certificate Post Holder, alsmede een herziening en de bijbehorende wijzigingen in het beleid en de procedures. Er werd ook melding gemaakt van verbeteringen op het gebied van auditing, opleiding en tenuitvoerlegging. *Yemenia* heeft bovendien ook opnieuw de nadruk gelegd op haar opleiding inzake noodprocedures voor de bemanning in het kader van herhaalde simulatoropleiding, die werd uitgevoerd overeenkomstig de opleidingsyllabus van Airbus.

(149) Het Comité inzake veiligheid van de luchtvaart heeft nadere informatie gekregen over de technische besprekingen tijdens de vergadering en heeft ook een samenvatting gekregen van de documenten die door de CAMA en *Yemenia* zijn ingediend.

(150) Overeenkomstig de gemeenschappelijke criteria wordt geoordeeld dat er in dit stadium geen redenen zijn om luchtvaartmaatschappijen uit Jemen op te nemen in de communautaire lijst van luchtvaartmaatschappijen waaraan een exploitatieverbod is opgelegd in de Unie. De veiligheidsprestaties van alle in Jemen gecertificeerde luchtvaartmaatschappijen, inclusief *Yemenia*, zullen echter van nabij worden gevolgd. Als er aanwijzingen zijn dat de internationale veiligheidsnormen niet worden nageleefd, zal de Commissie genoodzaakt zijn maatregelen te nemen overeenkomstig Verordening (EG) nr. 2111/2005.

(151) De lidstaten zullen de effectieve naleving van de relevante veiligheidsnormen door in Jemen gecertificeerde luchtvaartmaatschappijen blijven controleren door bij platforminspecties prioriteit te geven aan deze luchtvaartmaatschappijen, overeenkomstig Verordening (EU) nr. 965/2012.

Luchtvaartmaatschappijen uit Zambia

(152) De Commissie heeft het Comité inzake veiligheid van de luchtvaart in kennis gesteld van recente correspondentie die zij heeft ontvangen van de Zambiaanse autoriteiten, waaronder een brief van 10 december 2013 van het ministerie van vervoer. In de brief werd verwezen naar eerdere correspondentie van de Commissie van 1 oktober 2013, waarin richtsnoeren werden gegeven voor domeinen waarop de autoriteiten zich moeten focussen om verdere vooruitgang en verbeteringen tot stand te brengen.

(153) In hun brief van 10 december 2013 hebben de Zambiaanse autoriteiten gemeld dat zij een raad van bestuur hebben aangewezen voor de Zambiaanse burgerluchtvaartautoriteit en dat zij voornemens zijn een directeur-generaal voor de burgerluchtvaart aan te stellen tegen 31 januari 2014.

(154) De Commissie heeft op 21 januari 2014 bevestigd dat zij constructief wil blijven samenwerken met de Zambiaanse autoriteiten. In dit antwoord heeft de Commissie ook voorgesteld om een technische vergadering te houden als de nieuwe directeur-generaal voor de burgerluchtvaart is aangesteld, om informatie te krijgen over de geboekte vooruitgang, zodat het Comité inzake veiligheid van de luchtvaart volledig op de hoogte blijft.

(155) De Commissie en het Comité inzake veiligheid van de luchtvaart hebben nota genomen van de vooruitgang die het Zambiaanse burgerluchtvaartdepartement is blijven boeken, en hebben de Zambiaanse autoriteiten aangemoedigd om de inspanningen voort te zetten, zodat de huidige beperkingen ten gepaste tijde, na de nodige verificaties, opnieuw kunnen worden bekeken.

(156) Daarom wordt overeenkomstig de gemeenschappelijke criteria geoordeeld dat er in dit stadium geen redenen zijn om de communautaire lijst van luchtvaartmaatschappijen waaraan een exploitatieverbod is opgelegd in de Unie te wijzigen voor wat luchtvaartmaatschappijen uit Zambia betreft.

(157) In artikel 8, lid 2, van Verordening (EG) nr. 2111/2005 wordt erkend dat besluiten snel en, indien passend, met hoogdringendheid moeten worden genomen, gelet op de gevolgen voor de veiligheid. Om gevoelige informatie te beschermen en de commerciële gevolgen tot een minimum te beperken, is het dan ook van wezenlijk belang dat de beslissingen in het kader van de actualisering van de lijst van luchtvaartmaatschappijen waaraan een exploitatieverbod of exploitatiebeperkingen zijn opgelegd in de Unie, worden bekendgemaakt en onmiddellijk na de vaststelling ervan in werking treden.

(158) Verordening (EG) nr. 474/2006 moet derhalve dienovereenkomstig worden gewijzigd.

(159) De in deze verordening vervatte maatregelen zijn in overeenstemming met het advies van het Comité inzake veiligheid van de luchtvaart,

HEEFT DE VOLGENDE VERORDENING VASTGESTELD:

Artikel 1

Verordening (EG) nr. 474/2006 wordt als volgt gewijzigd:

1) Bijlage A wordt vervangen door bijlage A bij deze verordening.

2) Bijlage B wordt vervangen door bijlage B bij deze verordening.

Artikel 2

Deze verordening treedt in werking op de dag na die van de bekendmaking ervan in het *Publicatieblad van de Europese Unie*.

Deze verordening is verbindend in al haar onderdelen en is rechtstreeks toepasselijk in elke lidstaat.

Gedaan te Brussel, 10 april 2014.

Voor de Commissie,
namens de voorzitter,
Joaquín ALMUNIA
Vicevoorzitter

BIJLAGE A

LIJST VAN LUCHTVAARTMAATSCHAPPIJEN WAARAAN EEN VOLLEDIG EXPLOITATIEVERBOD IS OPGELEGD IN DE UNIE, MET UITZONDERINGEN [1]

Naam van de juridische entiteit van de luchtvaartmaatschappij, zoals vermeld op het Air Operator Certificate (AOC) (en handelsnaam, indien verschillend)	Nummer van het Air Operator Certificate (AOC) of van de exploitatievergunning	ICAO-identificatienummer van de luchtvaartmaatschappij	Land van de exploitant
BLUE WING AIRLINES	SRBWA-01/2002	BWI	Suriname
MERIDIAN AIRWAYS LTD	AOC 023	MAG	Republiek Ghana
Alle luchtvaartmaatschappijen die geregistreerd zijn door de autoriteiten van Afghanistan welke verantwoordelijk zijn voor toezicht op de naleving van de regelgeving, inclusief			**Islamitische Republiek Afghanistan**
ARIANA AFGHAN AIRLINES	AOC 009	AFG	Islamitische Republiek Afghanistan
KAM AIR	AOC 001	KMF	Islamitische Republiek Afghanistan
PAMIR AIRLINES	Onbekend	PIR	Islamitische Republiek Afghanistan
SAFI AIRWAYS	AOC 181	SFW	Islamitische Republiek Afghanistan
Alle luchtvaartmaatschappijen die geregistreerd zijn door de autoriteiten van Angola welke verantwoordelijk zijn voor toezicht op de naleving van de regelgeving, met uitzondering van *TAAG Angola Airlines*, dat in bijlage B wordt geplaatst			**Republiek Angola**
AEROJET	AO 008-01/11	TEJ	Republiek Angola
AIR GICANGO	009	Onbekend	Republiek Angola
AIR JET	AO 006-01/11-MBC	MBC	Republiek Angola
AIR NAVE	017	Onbekend	Republiek Angola
AIR26	AO 003-01/11-DCD	DCD	Republiek Angola
ANGOLA AIR SERVICES	006	Onbekend	Republiek Angola
DIEXIM	007	Onbekend	Republiek Angola
FLY540	AO 004-01 FLYA	Onbekend	Republiek Angola
GIRA GLOBO	008	GGL	Republiek Angola
HELIANG	010	Onbekend	Republiek Angola

[1] De in bijlage A vermelde luchtvaartmaatschappijen kunnen toestemming krijgen om verkeersrechten uit te oefenen door luchtvaartuigen met bemanning te huren („wet lease") van luchtvaartmaatschappijen waaraan geen exploitatieverbod is opgelegd, voor zover de geldende veiligheidsvoorschriften worden nageleefd.

Naam van de juridische entiteit van de luchtvaartmaatschappij, zoals vermeld op het Air Operator Certificate (AOC) (en handelsnaam, indien verschillend)	Nummer van het Air Operator Certificate (AOC) of van de exploitatievergunning	ICAO-identificatienummer van de luchtvaartmaatschappij	Land van de exploitant
HELIMALONGO	AO 005-01/11	Onbekend	Republiek Angola
MAVEWA	016	Onbekend	Republiek Angola
SONAIR	AO 002-01/10-SOR	SOR	Republiek Angola
Alle luchtvaartmaatschappijen die geregistreerd zijn door de autoriteiten van Benin welke verantwoordelijk zijn voor toezicht op de naleving van de regelgeving, inclusief			**Republiek Benin**
AERO BENIN	PEA No 014/ MDCTTTATP-PR/ ANAC/DEA/SCS	AEB	Republiek Benin
AFRICA AIRWAYS	Onbekend	AFF	Republiek Benin
ALAFIA JET	PEA No 014/ANAC/ MDCTTTATP-PR/DEA/ SCS	Onbekend	Republiek Benin
BENIN GOLF AIR	PEA No 012/MDCTTP-PR/ANAC/DEA/SCS.	BGL	Republiek Benin
BENIN LITTORAL AIRWAYS	PEA No 013/ MDCTTTATP-PR/ ANAC/DEA/SCS.	LTL	Republiek Benin
COTAIR	PEA No 015/ MDCTTTATP-PR/ ANAC/DEA/SCS.	COB	Republiek Benin
ROYAL AIR	PEA No 11/ANAC/ MDCTTP-PR/DEA/SCS	BNR	Republiek Benin
TRANS AIR BENIN	PEA No 016/ MDCTTTATP-PR/ ANAC/DEA/SCS	TNB	Republiek Benin
Alle luchtvaartmaatschappijen die geregistreerd zijn door de autoriteiten van de Republiek Congo welke verantwoordelijk zijn voor toezicht op de naleving van de regelgeving, inclusief			**Republiek Congo**
AERO SERVICE	RAC06-002	RSR	Republiek Congo
CANADIAN AIRWAYS CONGO	RAC06-012	Onbekend	Republiek Congo
EMERAUDE	RAC06-008	Onbekend	Republiek Congo
EQUAFLIGHT SERVICES	RAC 06-003	EKA	Republiek Congo
EQUAJET	RAC06-007	EKJ	Republiek Congo
EQUATORIAL CONGO AIRLINES S.A.	RAC 06-014	Onbekend	Republiek Congo
MISTRAL AVIATION	RAC06-011	Onbekend	Republiek Congo
TRANS AIR CONGO	RAC 06-001	TSG	Republiek Congo

Naam van de juridische entiteit van de luchtvaartmaatschappij, zoals vermeld op het Air Operator Certificate (AOC) (en handelsnaam, indien verschillend)	Nummer van het Air Operator Certificate (AOC) of van de exploitatievergunning	ICAO-identificatienummer van de luchtvaartmaatschappij	Land van de exploitant
Alle luchtvaartmaatschappijen die geregistreerd zijn door de autoriteiten van de Democratische Republiek Congo (RDC) welke verantwoordelijk zijn voor toezicht op de naleving van de regelgeving, inclusief			**Democratische Republiek Congo (RDC)**
AFRICAN AIR SERVICE COMMUTER	104/CAB/MIN/TVC/2012	Onbekend	Democratische Republiek Congo (RDC)
AIR BARAKA	409/CAB/MIN/TVC/002/2011	Onbekend	Democratische Republiek Congo (RDC)
AIR CASTILLA	409/CAB/MIN/TVC/007/2010	Onbekend	Democratische Republiek Congo (RDC)
AIR FAST CONGO	409/CAB/MIN/TVC/0112/2011	Onbekend	Democratische Republiek Congo (RDC)
AIR KASAI	409/CAB/MIN/TVC/0053/2012	Onbekend	Democratische Republiek Congo (RDC)
AIR KATANGA	409/CAB/MIN/TVC/0056/2012	Onbekend	Democratische Republiek Congo (RDC)
AIR MALEBO	409/CAB/MIN/TVC/0122/2012	Onbekend	Democratische Republiek Congo (RDC)
AIR TROPIQUES	409/CAB/MIN/TVC/00625/2011	Onbekend	Democratische Republiek Congo (RDC)
ARMI GLOBAL BUSINESS AIRWAYS	409/CAB/MIN/TVC/029/2012	Onbekend	Democratische Republiek Congo (RDC)
BIEGA AIRWAYS	409/CAB/MIN/TVC/051/2012	Onbekend	Democratische Republiek Congo (RDC)
BLUE AIRLINES	106/CAB/MIN/TVC/2012	BUL	Democratische Republiek Congo (RDC)
BLUE SKY	409/CAB/MIN/TVC/0028/2012	Onbekend	Democratische Republiek Congo (RDC)
BUSINESS AVIATION	409/CAB/MIN/TVC/048/09	ABB	Democratische Republiek Congo (RDC)
BUSY BEE CONGO	409/CAB/MIN/TVC/0064/2010	Onbekend	Democratische Republiek Congo (RDC)
CETRACA	105/CAB/MIN/TVC/2012	CER	Democratische Republiek Congo (RDC)
CHC STELLAVIA	409/CAB/MIN/TVC/0078/2011	Onbekend	Democratische Republiek Congo (RDC)
COMPAGNIE AFRICAINE D'AVIATION (CAA)	409/CAB/MIN/TVC/0050/2012	Onbekend	Democratische Republiek Congo (RDC)
CONGO EXPRESS AIRLINES	409/CAB/MIN/TVC/059/2012	CXR	Democratische Republiek Congo (RDC)
DOREN AIR CONGO	102/CAB/MIN/TVC/2012	Onbekend	Democratische Republiek Congo (RDC)

Naam van de juridische entiteit van de luchtvaartmaatschappij, zoals vermeld op het Air Operator Certificate (AOC) (en handelsnaam, indien verschillend)	Nummer van het Air Operator Certificate (AOC) of van de exploitatievergunning	ICAO-identificatienummer van de luchtvaartmaatschappij	Land van de exploitant
EAGLES SERVICES	409/CAB/MIN/TVC/0196/2011	Onbekend	Democratische Republiek Congo (RDC)
EPHRATA AIRLINES	409/CAB/MIN/TVC/040/2011	Onbekend	Democratische Republiek Congo (RDC)
FILAIR	409/CAB/MIN/TVC/037/2008	Onbekend	Democratische Republiek Congo (RDC)
FLY CONGO	409/CAB/MIN/TVC/0126/2012	Onbekend	Democratische Republiek Congo (RDC)
GALAXY KAVATSI	409/CAB/MIN/TVC/0027/2008	Onbekend	Democratische Republiek Congo (RDC)
GILEMBE AIR SOUTENANCE (GISAIR)	409/CAB/MIN/TVC/0082/2010	Onbekend	Democratische Republiek Congo (RDC)
GOMA EXPRESS	409/CAB/MIN/TVC/0051/2011	Onbekend	Democratische Republiek Congo (RDC)
GOMAIR	409/CAB/MIN/TVC/011/2010	Onbekend	Democratische Republiek Congo (RDC)
GTRA	409/CAB/MIN/TVC/0060/2011	Onbekend	Democratische Republiek Congo (RDC)
INTERNATIONAL TRANS AIR BUSINESS (ITAB)	409/CAB/MIN/TVC/0065/2010	Onbekend	Democratische Republiek Congo (RDC)
JET CONGO AIRLINES	409/CAB/MIN/TVC/0011/2012	Onbekend	Democratische Republiek Congo (RDC)
KATANGA EXPRESS	409/CAB/MIN/TVC/0083/2010	Onbekend	Democratische Republiek Congo (RDC)
KATANGA WINGS	409/CAB/MIN/TVC/0092/2011	Onbekend	Democratische Republiek Congo (RDC)
KIN AVIA	409/CAB/MIN/TVC/0059/2010	Onbekend	Democratische Republiek Congo (RDC)
KORONGO AIRLINES	409/CAB/MIN/TVC/001/2011	KGO	Democratische Republiek Congo (RDC)
LIGNES AERIENNES CONGOLAISES (LAC)	Ministerial signature (ordonnance No. 78/205)	LCG	Democratische Republiek Congo (RDC)
MANGO AIRLINES	409/CAB/MIN/TVC/009/2011	Onbekend	Democratische Republiek Congo (RDC)
MAVIVI AIR TRADE	409/CAB/MIN/TVC/00/2011	Onbekend	Democratische Republiek Congo (RDC)
OKAPI AIRLINES	409/CAB/MIN/TVC/086/2011	OKP	Democratische Republiek Congo (RDC)
PATRON AIRWAYS	409/CAB/MIN/TVC/0066/2011	Onbekend	Democratische Republiek Congo (RDC)

Naam van de juridische entiteit van de luchtvaartmaatschappij, zoals vermeld op het Air Operator Certificate (AOC) (en handelsnaam, indien verschillend)	Nummer van het Air Operator Certificate (AOC) of van de exploitatievergunning	ICAO-identificatienummer van de luchtvaartmaatschappij	Land van de exploitant
PEGASUS	409/CAB/MIN/TVC/021/2012	Onbekend	Democratische Republiek Congo (RDC)
SAFE AIR	409/CAB/MIN/TVC/021/2008	Onbekend	Democratische Republiek Congo (RDC)
SERVICES AIR	103/CAB/MIN/TVC/2012	Onbekend	Democratische Republiek Congo (RDC)
SION AIRLINES	409/CAB/MIN/TVC/0081/2011	Onbekend	Democratische Republiek Congo (RDC)
STELLAR AIRWAYS	409/CAB/MIN/TVC/056/2011	Onbekend	Democratische Republiek Congo (RDC)
SWALA AVIATION	409/CAB/MIN/TVC/0084/2010	Onbekend	Democratische Republiek Congo (RDC)
TRACEP CONGO	409/CAB/MIN/TVC/0085/2010	Onbekend	Democratische Republiek Congo (RDC)
TRANSAIR CARGO SERVICES	409/CAB/MIN/TVC/073/2011	Onbekend	Democratische Republiek Congo (RDC)
WALTAIR AVIATION	409/CAB/MIN/TVC/004/2011	Onbekend	Democratische Republiek Congo (RDC)
WILL AIRLIFT	409/CAB/MIN/TVC/0247/2011	Onbekend	Democratische Republiek Congo (RDC)
WIMBI DIRA AIRWAYS	409/CAB/MIN/TVC/039/2008	WDA	Democratische Republiek Congo (RDC)
Alle luchtvaartmaatschappijen die geregistreerd zijn door de autoriteiten van Djibouti welke verantwoordelijk zijn voor toezicht op de naleving van de regelgeving, inclusief			**Djibouti**
DAALLO AIRLINES	Onbekend	DAO	Djibouti
Alle luchtvaartmaatschappijen die geregistreerd zijn door de autoriteiten van Equatoriaal Guinea welke verantwoordelijk zijn voor toezicht op de naleving van de regelgeving, inclusief			**Equatoriaal Guinea**
CEIBA INTERCONTINENTAL	2011/0001/MTTCT/DGAC/SOPS	CEL	Equatoriaal Guinea
CRONOS AIRLINES	2011/0004/MTTCT/DGAC/SOPS	Onbekend	Equatoriaal Guinea
PUNTO AZUL	2012/0006/MTTCT/DGAC/SOPS	Onbekend	Equatoriaal Guinea
TANGO AIRWAYS	Onbekend	Onbekend	Equatoriaal Guinea
Alle luchtvaartmaatschappijen die geregistreerd zijn door de autoriteiten van Eritrea welke verantwoordelijk zijn voor toezicht op de naleving van de regelgeving, inclusief			**Eritrea**

Naam van de juridische entiteit van de luchtvaartmaatschappij, zoals vermeld op het Air Operator Certificate (AOC) (en handelsnaam, indien verschillend)	Nummer van het Air Operator Certificate (AOC) of van de exploitatievergunning	ICAO-identificatienummer van de luchtvaartmaatschappij	Land van de exploitant
ERITREAN AIRLINES	AOC No 004	ERT	Eritrea
NASAIR ERITREA	AOC No 005	NAS	Eritrea
Alle luchtvaartmaatschappijen die geregistreerd zijn door de autoriteiten van de Republiek Gabon welke verantwoordelijk zijn voor toezicht op de naleving van de regelgeving, met uitzondering van *Gabon Airlines*, *Afrijet* en *SN2AG*, die in bijlage B worden geplaatst			**Republiek Gabon**
AFRIC AVIATION	010/MTAC/ANAC-G/DSA	EKG	Republiek Gabon
AIR SERVICES SA	004/MTAC/ANAC-G/DSA	RVS	Republiek Gabon
AIR TOURIST (ALLEGIANCE)	007/MTAC/ANAC-G/DSA	LGE	Republiek Gabon
NATIONALE ET REGIONALE TRANSPORT (NATIONALE)	008/MTAC/ANAC-G/DSA	NRG	Republiek Gabon
SCD AVIATION	005/MTAC/ANAC-G/DSA	SCY	Republiek Gabon
SKY GABON	009/MTAC/ANAC-G/DSA	SKG	Republiek Gabon
SOLENTA AVIATION GABON	006/MTAC/ANAC-G/DSA	SVG	Republiek Gabon
Alle luchtvaartmaatschappijen die geregistreerd zijn door de autoriteiten van Indonesië welke verantwoordelijk zijn voor toezicht op de naleving van de regelgeving, met uitzondering van *Garuda Indonesia*, *Airfast Indonesia*, *Mandala Airlines*, *Ekspres Transportasi Antarbenua* en *Indonesia Air Asia*,			**Republiek Indonesië**
AIR BORN INDONESIA	135-055	Onbekend	Republiek Indonesië
AIR PACIFIC UTAMA	135-020	Onbekend	Republiek Indonesië
ALFA TRANS DIRGANTATA	135-012	Onbekend	Republiek Indonesië
ANGKASA SUPER SERVICES	135-050	LBZ	Republiek Indonesië
ASCO NUSA AIR	135-022	Onbekend	Republiek Indonesië
ASI PUDJIASTUTI	135-028	SQS	Republiek Indonesië
AVIASTAR MANDIRI	121-043	Onbekend	Republiek Indonesië

Naam van de juridische entiteit van de luchtvaartmaatschappij, zoals vermeld op het Air Operator Certificate (AOC) (en handelsnaam, indien verschillend)	Nummer van het Air Operator Certificate (AOC) of van de exploitatievergunning	ICAO-identificatienummer van de luchtvaartmaatschappij	Land van de exploitant
AVIASTAR MANDIRI	135-029	VIT	Republiek Indonesië
BATIK AIR	121-050	BTK	Republiek Indonesië
CITILINK INDONESIA	121-046	CTV	Republiek Indonesië
DABI AIR NUSANTARA	135-030	Onbekend	Republiek Indonesië
DERAYA AIR TAXI	135-013	DRY	Republiek Indonesië
DERAZONA AIR SERVICE	135-010	DRZ	Republiek Indonesië
DIRGANTARA AIR SERVICE	135-014	DIR	Republiek Indonesië
EASTINDO	135-038	ESD	Republiek Indonesië
ENGGANG AIR SERVICE	135-045	Onbekend	Republiek Indonesië
ERSA EASTERN AVIATION	135-047	Onbekend	Republiek Indonesië
GATARI AIR SERVICE	135-018	GHS	Republiek Indonesië
HEAVY LIFT	135-042	Onbekend	Republiek Indonesië
INDONESIA AIR TRANSPORT	121-034	IDA	Republiek Indonesië
INTAN ANGKASA AIR SERVICE	135-019	Onbekend	Republiek Indonesië
JAYAWIJAYA DIRGANTARA	121-044	Onbekend	Republiek Indonesië
JOHNLIN AIR TRANSPORT	135-043	JLB	Republiek Indonesië
KAL STAR	121-037	KLS	Republiek Indonesië
KARTIKA AIRLINES	121-003	KAE	Republiek Indonesië
KOMALA INDONESIA	135-051	Onbekend	Republiek Indonesië
KURA-KURA AVIATION	135-016	KUR	Republiek Indonesië
LION MENTARI AIRLINES	121-010	LNI	Republiek Indonesië
MANUNGGAL AIR SERVICE	121-020	MNS	Republiek Indonesië

Naam van de juridische entiteit van de luchtvaartmaatschappij, zoals vermeld op het Air Operator Certificate (AOC) (en handelsnaam, indien verschillend)	Nummer van het Air Operator Certificate (AOC) of van de exploitatievergunning	ICAO-identificatienummer van de luchtvaartmaatschappij	Land van de exploitant
MARTABUANA ABADION	135-049	Onbekend	Republiek Indonesië
MATTHEW AIR NUSANTARA	135-048	Onbekend	Republiek Indonesië
MERPATI NUSANTARA AIRLINES	121-002	MNA	Republiek Indonesië
MIMIKA AIR	135-007	Onbekend	Republiek Indonesië
NAM AIR	121-058	Onbekend	Republiek Indonesië
NATIONAL UTILITY HELICOPTER	135-011	Onbekend	Republiek Indonesië
NUSANTARA AIR CHARTER	121-022	SJK	Republiek Indonesië
NUSANTARA BUANA AIR	135-041	Onbekend	Republiek Indonesië
PACIFIC ROYALE AIRWAYS	121-045	PRQ	Republiek Indonesië
PEGASUS AIR SERVICES	135-036	Onbekend	Republiek Indonesië
PELITA AIR SERVICE	121-008	PAS	Republiek Indonesië
PENERBANGAN ANGKASA SEMESTA	135-026	Onbekend	Republiek Indonesië
PURA WISATA BARUNA	135-025	Onbekend	Republiek Indonesië
RIAU AIRLINES	121-016	RIU	Republiek Indonesië
SAYAP GARUDA INDAH	135-004	Onbekend	Republiek Indonesië
SKY AVIATION	121-028	Onbekend	Republiek Indonesië
SKY AVIATION	135-044	Onbekend	Republiek Indonesië
SMAC	135-015	SMC	Republiek Indonesië
SRIWIJAYA AIR	121-035	SJY	Republiek Indonesië
SURVEI UDARA PENAS	135-006	PNS	Republiek Indonesië
SURYA AIR	135-046	Onbekend	Republiek Indonesië
TRANSNUSA AVIATION MANDIRI	121-048	TNU	Republiek Indonesië

Naam van de juridische entiteit van de luchtvaartmaatschappij, zoals vermeld op het Air Operator Certificate (AOC) (en handelsnaam, indien verschillend)	Nummer van het Air Operator Certificate (AOC) of van de exploitatievergunning	ICAO-identificatienummer van de luchtvaartmaatschappij	Land van de exploitant
TRANSWISATA PRIMA AVIATION	135-021	TWT	Republiek Indonesië
TRAVEL EXPRESS AVIATION SERVICE	121-038	XAR	Republiek Indonesië
TRAVIRA UTAMA	135-009	Onbekend	Republiek Indonesië
TRI MG INTRA ASIA AIRLINES	121-018	TMG	Republiek Indonesië
TRIGANA AIR SERVICE	121-006	TGN	Republiek Indonesië
UNINDO	135-040	Onbekend	Republiek Indonesië
WING ABADI AIRLINES	121-012	WON	Republiek Indonesië
Alle luchtvaartmaatschappijen die geregistreerd zijn door de autoriteiten van Kazachstan welke verantwoordelijk zijn voor toezicht op de naleving van de regelgeving, met uitzondering van *Air Astana*			**Republiek Kazachstan**
AIR ALMATY	AK-0453-11	LMY	Republiek Kazachstan
AIR TRUST AIRCOMPANY	AK-0455-12	RTR	Republiek Kazachstan
ATMA AIRLINES	AK-0437-10	AMA	Republiek Kazachstan
AVIA-JAYNAR/AVIA-ZHAYNAR	AK-067-12	SAP	Republiek Kazachstan
BEK AIR	AK-0463-12	BEK	Republiek Kazachstan
BEYBARS AIRCOMPANY	AK-0442-11	BBS	Republiek Kazachstan
BURUNDAYAVIA AIRLINES	AK-0456-12	BRY	Republiek Kazachstan
COMLUX-KZ	AK-0449-11	KAZ	Republiek Kazachstan
EAST WING	AK-0465-12	EWZ	Republiek Kazachstan
EURO-ASIA AIR	AK-0441-11	EAK	Republiek Kazachstan
FLY JET KZ	AK-0446-11	FJK	Republiek Kazachstan
INVESTAVIA	AK-0447-11	TLG	Republiek Kazachstan
IRTYSH AIR	AK-0439-11	MZA	Republiek Kazachstan

Naam van de juridische entiteit van de luchtvaartmaatschappij, zoals vermeld op het Air Operator Certificate (AOC) (en handelsnaam, indien verschillend)	Nummer van het Air Operator Certificate (AOC) of van de exploitatievergunning	ICAO-identificatienummer van de luchtvaartmaatschappij	Land van de exploitant
JET AIRLINES	AK-0459-12	SOZ	Republiek Kazachstan
JET ONE	AK-0468-12	JKZ	Republiek Kazachstan
KAZAIR JET	AK-0442-11	KEJ	Republiek Kazachstan
KAZAIRTRANS AIRLINE	AK-0466-12	KUY	Republiek Kazachstan
KAZAVIASPAS	AK-0452-11	KZS	Republiek Kazachstan
LUK AERO (former *EASTERN EXPRESS*)	AK-0464-12	LIS	Republiek Kazachstan
PRIME AVIATION	AK-0448-11	PKZ	Republiek Kazachstan
SCAT	AK-0460-12	VSV	Republiek Kazachstan
ZHETYSU AIRCOMPANY	AK-0438-11	JTU	Republiek Kazachstan
Alle luchtvaartmaatschappijen die geregistreerd zijn door de autoriteiten van Kirgizië welke verantwoordelijk zijn voor toezicht op de naleving van de regelgeving, inclusief			**Kirgizië**
AIR BISHKEK (formerly *EASTOK AVIA*)	15	EAA	Kirgizië
AIR MANAS	17	MBB	Kirgizië
AVIA TRAFFIC COMPANY	23	AVJ	Kirgizië
CENTRAL ASIAN AVIATION SERVICES (CAAS)	13	CBK	Kirgizië
CLICK AIRWAYS	11	CGK	Kirgizië
HELI SKY	Onbekend	HAC	Kirgizië
KYRGYZ TRANS AVIA	31	KTC	Kirgizië
KYRGYZ AIRLINES	Onbekend	KGZ	Kirgizië
KYRGYZSTAN	03	LYN	Kirgizië
MANAS AIRWAYS	42	BAM	Kirgizië
S GROUP AVIATION	6	Onbekend	Kirgizië
S GROUP INTERNATIONAL	Onbekend	IND	Kirgizië
SKY BISHKEK	Onbekend	BIS	Kirgizië

Naam van de juridische entiteit van de luchtvaartmaatschappij, zoals vermeld op het Air Operator Certificate (AOC) (en handelsnaam, indien verschillend)	Nummer van het Air Operator Certificate (AOC) of van de exploitatievergunning	ICAO-identificatienummer van de luchtvaartmaatschappij	Land van de exploitant
SKY KG AIRLINES	41	KGK	Kirgizië
SKY WAY AIR	39	SAB	Kirgizië
STATE AVIATION ENTERPRISE UNDER THE MINISTRY OF EMERGENCY SITUATIONS (SAEMES)	20	DAM	Kirgizië
SUPREME AVIATION	40	SGK	Kirgizië
TEZ JET	46	TEZ	Kirgizië
VALOR AIR	07	VAC	Kirgizië
Alle luchtvaartmaatschappijen die geregistreerd zijn door de autoriteiten van Liberia welke verantwoordelijk zijn voor toezicht op de naleving van de regelgeving.			**Liberia**
Alle luchtvaartmaatschappijen die geregistreerd zijn door de autoriteiten van Mozambique welke verantwoordelijk zijn voor toezicht op de naleving van de regelgeving, inclusief			**Republiek Mozambique**
AERO-SERVICOS SARL	MOZ-08	Onbekend	Republiek Mozambique
CFM — TRABALHOS E TRANSPORTES AEREOS LDA	MOZ-07	Onbekend	Republiek Mozambique
COA — COASTAL AVIATION	MOZ-15	Onbekend	Republiek Mozambique
CPY — CROPSPRAYERS	MOZ-06	Onbekend	Republiek Mozambique
CRA — CR AVIATION LDA	MOZ-14	Onbekend	Republiek Mozambique
EMILIO AIR CHARTER LDA	MOZ-05	Onbekend	Republiek Mozambique
ETA — EMPRESA DE TRANSPORTES AÉREOS LDA	MOZ-04	Onbekend	Republiek Mozambique
HCP — HELICOPTEROS CAPITAL LDA	MOZ-11	Onbekend	Republiek Mozambique
KAY — KAYA AIRLINES, LDA	MOZ-09	KYY	Republiek Mozambique
LAM — LINHAS AEREAS DE MOÇAMBIQUE LAM S.A.	MOZ-01	LAM	Republiek Mozambique

Naam van de juridische entiteit van de luchtvaartmaatschappij, zoals vermeld op het Air Operator Certificate (AOC) (en handelsnaam, indien verschillend)	Nummer van het Air Operator Certificate (AOC) of van de exploitatievergunning	ICAO-identificatienummer van de luchtvaartmaatschappij	Land van de exploitant
MEX — MOÇAMBIQUE EXPRESSO, SARL MEX	MOZ-02	MXE	Republiek Mozambique
OHI — OMNI HELICÓPTEROS INTERNATIONAL LDA	MOZ-17	Onbekend	Republiek Mozambique
SAF — SAFARI AIR LDA	MOZ-12	Onbekend	Republiek Mozambique
SAM — SOLENTA AVIATION, SA	MOZ-10	Onbekend	Republiek Mozambique
TTA — TRABALHOS E TRANSPORTES AÉREOS LDA	MOZ-16	TTA	Republiek Mozambique
UNIQUE AIR CHARTER LDA	MOZ-13	Onbekend	Republiek Mozambique
Alle luchtvaartmaatschappijen die geregistreerd zijn door de autoriteiten van Nepal welke verantwoordelijk zijn voor toezicht op de naleving van de regelgeving, inclusief			**Republiek Nepal**
AIR DYNASTY HELI. S.	035-01	Onbekend	Republiek Nepal
AIR KASTHAMANDAP	051/2009	Onbekend	Republiek Nepal
BUDDHA AIR	014/96	BHA	Republiek Nepal
BUDDHA AIR (INTERNATIONAL OPERATIONS)	058/2010	Onbekend	Republiek Nepal
FISHTAIL AIR	017/01	Onbekend	Republiek Nepal
GOMA AIR	064/2010	Onbekend	Republiek Nepal
MAKALU AIR	057A/2009	Onbekend	Republiek Nepal
MOUNTAIN HELICOPTERS	055/2009	Onbekend	Republiek Nepal
MUKTINATH AIRLINES	081/2013	Onbekend	Republiek Nepal
NEPAL AIRLINES CORPORATION	003/2000	RNA	Republiek Nepal
SHREE AIRLINES	030/02	SHA	Republiek Nepal
SHREE AIRLINES (INTERNATIONAL OPERATIONS)	059/2010	Onbekend	Republiek Nepal
SIMRIK AIR	034/00	Onbekend	Republiek Nepal
SIMRIK AIRLINES	052/2009	RMK	Republiek Nepal

Naam van de juridische entiteit van de luchtvaartmaatschappij, zoals vermeld op het Air Operator Certificate (AOC) (en handelsnaam, indien verschillend)	Nummer van het Air Operator Certificate (AOC) of van de exploitatievergunning	ICAO-identificatienummer van de luchtvaartmaatschappij	Land van de exploitant
SITA AIR	033/2000	Onbekend	Republiek Nepal
TARA AIR	053/2009	Onbekend	Republiek Nepal
YETI AIRLINES DOMESTIC	037/2004	NYT	Republiek Nepal
Alle luchtvaartmaatschappijen die geregistreerd zijn door de autoriteiten van de Filipijnen welke verantwoordelijk zijn voor toezicht op de naleving van de regelgeving, met uitzondering van *Philippine Airlines* en *Cebu Pacific Air*			**Republiek van de Filipijnen**
AEROEQUIPEMENT AVIATION	2010037	Onbekend	Republiek van de Filipijnen
AIR ASIA PHILIPPINES	2012047	APG	Republiek van de Filipijnen
AIR JUAN AVIATION	2013053	Onbekend	Republiek van de Filipijnen
AIR PHILIPPINES CORPORATION	2009006	GAP	Republiek van de Filipijnen
ASIA AIRCRAFT OVERSEAS PHILIPPINES INC.	2012048	Onbekend	Republiek van de Filipijnen
ASIAN AEROSPACE CORPORATION	2012050	Onbekend	Republiek van de Filipijnen
ASTRO AIR INTERNATIONAL	2012049	AAV	Republiek van de Filipijnen
AYALA AVIATION CORP.	4AN9900003	Onbekend	Republiek van de Filipijnen
CANADIAN HELICOPTERS PHILIPPINES INC.	2010026	Onbekend	Republiek van de Filipijnen
CM AERO SERVICES	20110401	Onbekend	Republiek van de Filipijnen
CYCLONE AIRWAYS	2010034	Onbekend	Republiek van de Filipijnen
FAR EAST AVIATION SERVICES	2009013	Onbekend	Republiek van de Filipijnen
INAEC AVIATION CORP.	2010028	Onbekend	Republiek van de Filipijnen
INTERISLAND AIRLINES	2010023	ISN	Republiek van de Filipijnen
ISLAND AVIATION	2009009	SOY	Republiek van de Filipijnen
ISLAND TRANSVOYAGER	2010022	ITI	Republiek van de Filipijnen
LION AIR	2009019	Onbekend	Republiek van de Filipijnen

Naam van de juridische entiteit van de luchtvaartmaatschappij, zoals vermeld op het Air Operator Certificate (AOC) (en handelsnaam, indien verschillend)	Nummer van het Air Operator Certificate (AOC) of van de exploitatievergunning	ICAO-identificatienummer van de luchtvaartmaatschappij	Land van de exploitant
MACRO ASIA AIR TAXI SERVICES	2010029	Onbekend	Republiek van de Filipijnen
MAGNUM AIR	2012051	MSJ	Republiek van de Filipijnen
MISIBIS AVIATION & DEVELOPMENT CORP	2010020	Onbekend	Republiek van de Filipijnen
NORTHSKY AIR INC.	2011042	Onbekend	Republiek van de Filipijnen
OMNI AVIATION CORP.	2010033	Onbekend	Republiek van de Filipijnen
ROYAL AIR CHARTER SERVICES INC.	2010024	Onbekend	Republiek van de Filipijnen
ROYAL STAR AVIATION, INC.	2010021	Onbekend	Republiek van de Filipijnen
SOUTH EAST ASIAN AIRLINES	2009 004	SRQ	Republiek van de Filipijnen
SOUTH EAST ASIAN AIRLINES (SEAIR) INTERNATIONAL	2012052	SGD	Republiek van de Filipijnen
SOUTHERN AIR FLIGHT SERVICES	2011045	Onbekend	Republiek van de Filipijnen
SUBIC SEAPLANE, INC.	2011035	Onbekend	Republiek van de Filipijnen
WCC AVIATION COMPANY	2009015	Onbekend	Republiek van de Filipijnen
ZEST AIRWAYS INCORPORATED	2009003	EZD	Republiek van de Filipijnen
Alle luchtvaartmaatschappijen die geregistreerd zijn door de autoriteiten van Sao Tomé en Principe welke verantwoordelijk zijn voor toezicht op de naleving van de regelgeving, inclusief			**Sao Tomé en Principe**
AFRICA CONNECTION	10/AOC/2008	ACH	Sao Tomé en Principe
BRITISH GULF INTERNATIONAL COMPANY LTD	01/AOC/2007	BGI	Sao Tomé en Principe
EXECUTIVE JET SERVICES	03/AOC/2006	EJZ	Sao Tomé en Principe
GLOBAL AVIATION OPERATION	04/AOC/2006	Onbekend	Sao Tomé en Principe
GOLIAF AIR	05/AOC/2001	GLE	Sao Tomé en Principe
ISLAND OIL EXPLORATION	01/AOC/2008	IOE	Sao Tomé en Principe

Naam van de juridische entiteit van de luchtvaartmaatschappij, zoals vermeld op het Air Operator Certificate (AOC) (en handelsnaam, indien verschillend)	Nummer van het Air Operator Certificate (AOC) of van de exploitatievergunning	ICAO-identificatienummer van de luchtvaartmaatschappij	Land van de exploitant
STP AIRWAYS	03/AOC/2006	STP	Sao Tomé en Principe
TRANSAFRIK INTERNATIONAL LTD	02/AOC/2002	TFK	Sao Tomé en Principe
TRANSCARG	01/AOC/2009	TRG	Sao Tomé en Principe
TRANSLIZ AVIATION (TMS)	02/AOC/2007	TLZ	Sao Tomé en Principe
Alle luchtvaartmaatschappijen die geregistreerd zijn door de autoriteiten van Sierra Leone welke verantwoordelijk zijn voor toezicht op de naleving van de regelgeving, inclusief			**Sierra Leone**
AIR RUM, LTD	Onbekend	RUM	Sierra Leone
DESTINY AIR SERVICES, LTD	Onbekend	DTY	Sierra Leone
HEAVYLIFT CARGO	Onbekend	Onbekend	Sierra Leone
ORANGE AIR SIERRA LEONE LTD	Onbekend	ORJ	Sierra Leone
PARAMOUNT AIRLINES, LTD	Onbekend	PRR	Sierra Leone
SEVEN FOUR EIGHT AIR SERVICES LTD	Onbekend	SVT	Sierra Leone
TEEBAH AIRWAYS	Onbekend	Onbekend	Sierra Leone
Alle luchtvaartmaatschappijen die geregistreerd zijn door de autoriteiten van Sudan welke verantwoordelijk zijn voor toezicht op de naleving van de regelgeving, inclusief			**Republiek Sudan**
ALFA AIRLINES	054	AAJ	Republiek Sudan
ALMAJAL AVIATION SERVICE	015	MGG	Republiek Sudan
BADER AIRLINES	035	BDR	Republiek Sudan
BENTIU AIR TRANSPORT	029	BNT	Republiek Sudan
BLUE BIRD AVIATION	011	BLB	Republiek Sudan
DOVE AIRLINES	052	DOV	Republiek Sudan
ELIDINER AVIATION	008	DND	Republiek Sudan
FOURTY EIGHT AVIATION	053	WHB	Republiek Sudan
GREEN FLAG AVIATION	017	Onbekend	Republiek Sudan
HELEJETIC AIR	057	HJT	Republiek Sudan
KATA AIR TRANSPORT	009	KTV	Republiek Sudan

Naam van de juridische entiteit van de luchtvaartmaatschappij, zoals vermeld op het Air Operator Certificate (AOC) (en handelsnaam, indien verschillend)	Nummer van het Air Operator Certificate (AOC) of van de exploitatievergunning	ICAO-identificatienummer van de luchtvaartmaatschappij	Land van de exploitant
KUSH AVIATION	060	KUH	Republiek Sudan
MARSLAND COMPANY	040	MSL	Republiek Sudan
MID AIRLINES	025	NYL	Republiek Sudan
NOVA AIRLINES	046	NOV	Republiek Sudan
SUDAN AIRWAYS	001	SUD	Republiek Sudan
SUN AIR COMPANY	051	SNR	Republiek Sudan
TARCO AIRLINES	056	TRQ	Republiek Sudan
Alle luchtvaartmaatschappijen die geregistreerd zijn door de autoriteiten van Zambia welke verantwoordelijk zijn voor toezicht op de naleving van de regelgeving, inclusief			**Zambia**
ZAMBEZI AIRLINES	Z/AOC/001/2009	ZMA	Zambia

BIJLAGE B

LIJST VAN LUCHTVAARTMAATSCHAPPIJEN WAARAAN EXPLOITATIEBEPERKINGEN ZIJN OPGELEGD IN DE EU [1]

Naam van de juridische entiteit van de luchtvaartmaatschappij, zoals vermeld op het Air Operator Certificate (AOC) (en handelsnaam, indien verschillend)	Nummer van het Air Operator Certificate (AOC) of van de exploitatievergunning	ICAO-identificatienummer van de luchtvaartmaatschappij	Land van de exploitant	Type luchtvaartuig waaraan beperkingen worden opgelegd	Registratiemerkteken(s) en, voor zover beschikbaar, constructieserienummer(s)	Land van registratie
TAAG ANGOLA AIRLINES	001	DTA	Republiek Angola	De volledige vloot, met uitzondering van: 5 luchtvaartuigen van het type Boeing B777 en 4 luchtvaartuigen van het type Boeing B737-700.	De volledige vloot, met uitzondering van: D2-TED, D2-TEE, D2-TEF, D2-TEG, D2-TEH, D2-TBF, D2-TBG, D2-TBH, D2-TBJ.	Republiek-Angola
AIR ASTANA [1]	AK-0443-11	KZR	Kazachstan	De volledige vloot, met uitzondering van: luchtvaartuigen van het type Boeing B767, luchtvaartuigen van het type Boeing B757, luchtvaartuigen van het type Airbus A319/320/321.	De volledige vloot, met uitzondering van: luchtvaartuigen van de vloot Boeing B767, zoals vermeld op het AOC; luchtvaartuigen van de vloot B757, zoals vermeld op het AOC; luchtvaartuigen van de vloot Airbus A319/320/321, zoals vermeld op het AOC.	Aruba (Koninkrijk der Nederlanden)
AIR SERVICE COMORES	06-819/TA-15/DGACM	KMD	Comoren	De volledige vloot, met uitzondering van: LET 410 UVP.	De volledige vloot, met uitzondering van: D6-CAM (851336).	Comoren
AFRIJET [2]	002/MTAC/ANAC-G/DSA	ABS	Republiek Gabon	De volledige vloot, met uitzondering van: 2 luchtvaartuigen van het type Falcon 50, 2 luchtvaartuigen van het type Falcon 900.	De volledige vloot, met uitzondering van: TR-LGV; TR-LGY; TR-AFJ; TR-AFR.	Republiek Gabon
GABON AIRLINES [3]	001/MTAC/ANAC	GBK	Republiek Gabon	De volledige vloot, met uitzondering van: 1 luchtvaartuig van het type Boeing B767-200.	De volledige vloot, met uitzondering van: TR-LHP.	Republiek Gabon
NOUVELLE AIR AFFAIRES GABON (SN2AG)	003/MTAC/ANAC-G/DSA	NVS	Republiek Gabon	De volledige vloot, met uitzondering van: 1 luchtvaartuig van het type Challenger CL-601, 1 luchtvaartuig van het type HS-125-800.	De volledige vloot, met uitzondering van: TR-AAG, ZS-AFG.	Republiek Gabon; Republiek Zuid-Afrika
AIRLIFT INTERNATIONAL (GH) LTD	AOC 017	ALE	Republiek Ghana	De volledige vloot, met uitzondering van: 2 luchtvaartuigen van het type DC8-63F.	De volledige vloot, met uitzondering van: 9G-TOP en 9G-RAC.	Republiek Ghana

[1] De in bijlage B vermelde luchtvaartmaatschappijen kunnen toestemming krijgen om verkeersrechten uit te oefenen door luchtvaartuigen met bemanning te huren („wet lease") van luchtvaartmaatschappijen waaraan geen exploitatieverbod is opgelegd, voor zover de geldende veiligheidsnormen worden nageleefd.

Naam van de juridische entiteit van de luchtvaartmaatschappij, zoals vermeld op het Air Operator Certificate (AOC) (en handelsnaam, indien verschillend)	Nummer van het Air Operator Certificate (AOC) of van de exploitatievergunning	ICAO-identificatienummer van de luchtvaartmaatschappij	Land van de exploitant	Type luchtvaartuig waaraan beperkingen worden opgelegd	Registratiemerkteken(s) en, voor zover beschikbaar, constructieserienummer(s)	Land van registratie
IRAN AIR (4)	FS100	IRA	Islamitische Republiek Iran	De volledige vloot, met uitzondering van: 14 luchtvaartuigen van het type Airbus A300, 8 luchtvaartuigen van het type Airbus A310, 1 luchtvaartuig van het type Boeing B737.	De volledige vloot, met uitzondering van: 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.	Islamitische Republiek Iran
AIR KORYO	GAC-AOC/KOR-01	KOR	Democratische Volksrepubliek Korea	De volledige vloot, met uitzondering van: 2 luchtvaartuigen van het type TU- 204.	De volledige vloot, met uitzondering van: P-632, P-633.	Democratische Volksrepubliek Korea
AIR MADAGASCAR	5R-M01/2009	MDG	Madagaskar	De volledige vloot, met uitzondering van: 3 luchtvaartuigen van het type Boeing B737-300, 2 luchtvaartuigen van het type ATR 72-500, 1 luchtvaartuig van het type ATR 42-500, 1 luchtvaartuig van het type ATR 42-320 en 3 luchtvaartuigen van het type DHC 6-300.	De volledige vloot, met uitzondering van: 5R-MFH, 5R-MFI, 5R-MFL, 5R-MJE, 5R-MJF, 5R-MJG, 5R-MVT, 5R-MGC, 5R-MGD, 5R-MGF.	Republiek Madagaskar

(1) Air Astana mag alleen gebruikmaken van de vermelde specifieke luchtvaartuigen, voor zover deze luchtvaartuigen in Aruba zijn geregistreerd en alle wijzigingen van het AOC tijdig worden ingediend bij de Commissie en Eurocontrol.

(2) Afrijet mag voor zijn huidige activiteiten in de Europese Unie alleen gebruikmaken van de vermelde luchtvaartuigen.

(3) Gabon Airlines mag voor zijn huidige activiteiten in de Europese Unie alleen gebruikmaken van de vermelde luchtvaartuigen.

(4) Iran Air mag naar de Europese Unie vliegen met bepaalde luchtvaartuigen, onder de voorwaarden die zijn uiteengezet in overweging 69 van Verordening (EU) nr. 590/2010 (PB L 170 van 6.7.2010, blz. 15).

UITVOERINGSVERORDENING (EU) Nr. 369/2014 VAN DE COMMISSIE

van 10 april 2014

tot 212e wijziging van Verordening (EG) nr. 881/2002 van de Raad tot vaststelling van beperkende maatregelen tegen sommige personen en entiteiten die banden hebben met het Al-Qa'ida-netwerk

DE EUROPESE COMMISSIE,

Gezien het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie,

Gezien Verordening (EG) nr. 881/2002 van de Raad van 27 mei 2002 tot vaststelling van beperkende maatregelen tegen sommige personen en entiteiten die banden hebben met het Al-Qa'ida-netwerk ([1]), en met name artikel 7, lid 1, onder a), en artikel 7 bis, lid 5,

Overwegende hetgeen volgt:

(1) In bijlage I bij Verordening (EG) nr. 881/2002 worden de personen, groepen en entiteiten opgesomd waarvan de tegoeden en economische middelen krachtens die verordening worden bevroren.

(2) Het Sanctiecomité van de Veiligheidsraad van de Verenigde Naties heeft op 31 maart 2014 besloten twee personen te schrappen van de lijst van personen, groepen en entiteiten waarvan de tegoeden en economische middelen moeten worden bevroren. Bovendien heeft het Sanctiecomité van de Veiligheidsraad van de Verenigde Naties op 3 april 2014 besloten één persoon te schrappen van de lijst.

(3) Bijlage I bij Verordening (EG) nr. 881/2002 dient daarom dienovereenkomstig te worden bijgewerkt,

HEEFT DE VOLGENDE VERORDENING VASTGESTELD:

Artikel 1

Bijlage I bij Verordening (EG) nr. 881/2002 wordt gewijzigd overeenkomstig de bijlage bij deze verordening.

Artikel 2

Deze verordening treedt in werking op de dag na die van de bekendmaking ervan in het *Publicatieblad van de Europese Unie*.

Deze verordening is verbindend in al haar onderdelen en is rechtstreeks toepasselijk in elke lidstaat.

Gedaan te Brussel, 10 april 2014.

Voor de Commissie,

namens de voorzitter,

Hoofd van de dienst Instrumenten voor het buitenlands beleid

([1]) PB L 139 van 29.5.2002, blz. 9.

BIJLAGE

De volgende vermeldingen worden geschrapt van de lijst „Natuurlijke personen" van bijlage I bij Verordening (EG) nr. 881/2002:

„Amran **Mansor** (*ook bekend als* Henry). Adres: Kg. Sg. Tiram, Johor, Maleisië. Geboortedatum: 25.5.1964. Geboorteplaats: Johor, Maleisië. Nationaliteit: Maleisisch. Paspoortnr.: A 10326821. Nationaal identificatienummer. 640525-01-5885. Overige informatie: vrijgelaten uit de gevangenis en houdt zich vermoedelijk op in Indonesië. Datum van aanwijzing bedoeld in artikel 2 bis, lid 4, onder b): 9.9.2003.";

„Abderrahmane **Kifane**. Adres: Via Padre Massimiliano Kolbe 25, Sant'Anastasia (NA), Italië. Geboortedatum: 7.3.1963. Geboorteplaats: Casablanca, Marokko. Nationaliteit: Marokkaans. Datum van aanwijzing bedoeld in artikel 2 bis, lid 4, onder b): 17.3.2004.";

„Son Hadi Bin **Muhadjir** (ook bekend als a) Son Hadi bin Muhadjr, b) Son bn Hadi Muhadjir, c) Son Hadi bin Mujahir). Adres: Jalan Raya, Gongdanglegi, RT/RW 1/13 Cangkring Malang, Beji, Pasuran 67154, Oost-Java, Indonesië. Geboortedatum: 12.5.1971. Geboorteplaats: Pasuran, Oost-Java, Indonesië. Nationaliteit: Indonesisch. Paspoortnummer: R057803 (Indonesich paspoort op naam van Son bn Hadi Muhadjir). Nationaal identificatienummer 3514131205710004 (Indonesische identiteitskaart op naam van Son Hadi). Datum van aanwijzing bedoeld in artikel 2 bis, lid 4, onder b): 13.4.2012.".

UITVOERINGSVERORDENING (EU) Nr. 370/2014 VAN DE COMMISSIE

van 10 april 2014

tot vaststelling van de forfaitaire invoerwaarden voor de bepaling van de invoerprijs van bepaalde groenten en fruit

DE EUROPESE COMMISSIE,

Gezien het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie,

Gezien Verordening (EG) nr. 1234/2007 van de Raad van 22 oktober 2007 houdende een gemeenschappelijke ordening van de landbouwmarkten en specifieke bepalingen voor een aantal landbouwproducten („integrale-GMO-verordening") [1],

Gezien Uitvoeringsverordening (EU) nr. 543/2011 van de Commissie van 7 juni 2011 tot vaststelling van nadere bepalingen voor de toepassing van Verordening (EG) nr. 1234/2007 van de Raad, wat de sectoren groenten en fruit en verwerkte groenten en fruit betreft [2], en met name artikel 136, lid 1,

Overwegende hetgeen volgt:

(1) Bij Uitvoeringsverordening (EU) nr. 543/2011 zijn, op grond van de resultaten van de multilaterale handelsbesprekingen van de Uruguayronde, de criteria vastgesteld aan de hand waarvan de Commissie voor de producten en de perioden die in bijlage XVI, deel A, bij die verordening zijn vermeld, de forfaitaire waarden bij invoer uit derde landen vaststelt.

(2) De forfaitaire invoerwaarde wordt elke dag berekend overeenkomstig artikel 136, lid 1, van Uitvoeringsverordening (EU) nr. 543/2011, met inachtneming van de variabele gegevens voor die dag. Bijgevolg moet deze verordening in werking treden op de dag van de bekendmaking ervan in het *Publicatieblad van de Europese Unie*,

HEEFT DE VOLGENDE VERORDENING VASTGESTELD:

Artikel 1

De in artikel 136 van Uitvoeringsverordening (EU) nr. 543/2011 bedoelde forfaitaire invoerwaarden worden vastgesteld in de bijlage bij de onderhavige verordening.

Artikel 2

Deze verordening treedt in werking op de dag van de bekendmaking ervan in het *Publicatieblad van de Europese Unie*.

Deze verordening is verbindend in al haar onderdelen en is rechtstreeks toepasselijk in elke lidstaat.

Gedaan te Brussel, 10 april 2014.

Voor de Commissie,
namens de voorzitter,
Jerzy PLEWA
Directeur-generaal Landbouw en Plattelandsontwikkeling

[1] PB L 299 van 16.11.2007, blz. 1.
[2] PB L 157 van 15.6.2011, blz. 1.

BIJLAGE

Forfaitaire invoerwaarden voor de bepaling van de invoerprijs van bepaalde groenten en fruit

(EUR/100 kg)

GN-code	Code derde landen (1)	Forfaitaire invoerwaarde
0702 00 00	MA	62,8
	TN	123,3
	TR	122,5
	ZZ	102,9
0707 00 05	EG	170,1
	MK	51,2
	TR	127,6
	ZZ	116,3
0709 93 10	MA	39,8
	TR	98,3
	ZZ	69,1
0805 10 20	EG	51,3
	IL	67,6
	MA	52,2
	TN	49,0
	TR	47,9
	ZZ	53,6
0805 50 10	MA	63,6
	TR	90,0
	ZZ	76,8
0808 10 80	AR	86,8
	BR	103,0
	CL	102,3
	CN	87,3
	MK	32,3
	NZ	138,7
	US	187,1
	ZA	130,1
	ZZ	108,5
0808 30 90	AR	105,0
	CL	151,6
	CN	79,2
	ZA	94,4
	ZZ	107,6

(1) Landennomenclatuur vastgesteld bij Verordening (EG) nr. 1833/2006 van de Commissie (PB L 354 van 14.12.2006, blz. 19). De code „ZZ" staat voor „overige oorsprong".

BESLUITEN

UITVOERINGSBESLUIT VAN DE COMMISSIE

van 9 april 2014

tot wijziging van de bijlagen bij Uitvoeringsbesluit 2011/630/EU wat betreft de veterinairrechtelijke voorschriften voor bluetongue en epizoötische hemorragische ziekte

(Kennisgeving geschied onder nummer C(2014) 2256)

(Voor de EER relevante tekst)

(2014/199/EU)

DE EUROPESE COMMISSIE,

Gezien het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie,

Gezien Richtlijn 88/407/EEG van de Raad van 14 juni 1988 tot vaststelling van de veterinairrechtelijke voorschriften van toepassing op het intracommunautaire handelsverkeer in sperma van runderen en de invoer daarvan ([1]), en met name artikel 8, lid 1, artikel 10, lid 2, eerste alinea, en artikel 11, lid 2,

Overwegende hetgeen volgt:

(1) Bijlage I bij Uitvoeringsbesluit 2011/630/EU van de Commissie ([2]) bevat een lijst met derde landen of delen daarvan waaruit de lidstaten de invoer van rundersperma („sperma") moeten toestaan. In bijlage II, deel 1, afdeling A, bij dat uitvoeringsbesluit is het model opgenomen van het diergezondheidscertificaat dat van toepassing is op de invoer in en doorvoer door de Unie van sperma dat wordt verzonden uit het spermacentrum waar het sperma is gewonnen. In die bijlage II, deel 1, afdeling C, bij dat uitvoeringsbesluit is het model opgenomen van het diergezondheidscertificaat dat van toepassing is op de invoer in en doorvoer door de Unie van sperma dat wordt verzonden uit een spermaopslagcentrum.

(2) In de in bijlage I bij Uitvoeringsbesluit 2011/630/EU opgenomen lijst met derde landen of delen daarvan waaruit de lidstaten de invoer van sperma moeten toestaan, moet de beschrijving van de aanvullende garanties voor Australië en de Verenigde Staten gewijzigd worden in overeenstemming met de wijzigingen die zijn aangebracht in de bepalingen inzake epizoötische hemorragische ziekte (EHD) onder II.5.4.1 en II.5.4.2 van de certificering in deel II van het in bijlage II, deel 1, afdeling A, bij dat uitvoeringsbesluit opgenomen model van diergezondheidscertificaat.

(3) Bijlage I bij Uitvoeringsbesluit 2011/630/EU moet dan ook dienovereenkomstig worden gewijzigd.

(4) De modellen van diergezondheidscertificaten in bijlage II, deel 1, afdelingen A en C, bij Uitvoeringsbesluit 2011/630/EU zijn opgesteld in overeenstemming met Beschikking 2007/240/EG van de Commissie ([3]), in een formaat dat compatibel is met het bij Beschikking 2003/623/EG van de Commissie ([4]) opgerichte geïntegreerde veterinaire computersysteem (Traces), en bestaan uit een beschrijving van de zending (deel I) en een certificering (deel II).

([1]) PB L 194 van 22.7.1988, blz. 10.
([2]) Uitvoeringsbesluit 2011/630/EU van de Commissie van 20 september 2011 betreffende de invoer van rundersperma in de Unie (PB L 247 van 24.9.2011, blz. 32).
([3]) Beschikking 2007/240/EG van de Commissie van 16 april 2007 tot vaststelling van nieuwe veterinaire certificaten voor levende dieren, sperma, embryo's, eicellen en producten van dierlijke oorsprong die in de Gemeenschap worden binnengebracht uit hoofde van de Beschikkingen 79/542/EEG, 92/260/EEG, 93/195/EEG, 93/196/EEG, 93/197/EEG, 95/328/EG, 96/333/EG, 96/539/EG, 96/540/EG, 2000/572/EG, 2000/585/EG, 2000/666/EG, 2002/613/EG, 2003/56/EG, 2003/779/EG, 2003/804/EG, 2003/858/EG, 2003/863/EG, 2003/881/EG, 2004/407/EG, 2004/438/EG, 2004/595/EG, 2004/639/EG en 2006/168/EG (PB L 104 van 21.4.2007, blz. 37).
([4]) Beschikking 2003/623/EG van de Commissie van 19 augustus 2003 met betrekking tot de invoering van een geïntegreerd veterinair computersysteem, genaamd Traces (PB L 216 van 28.8.2003, blz. 58).

(5) Overeenkomstig artikel 2, lid 1, onder c), i) en iii), van Uitvoeringsbesluit 2011/630/EU kunnen de modellen van diergezondheidscertificaten die zijn opgenomen in bijlage II, deel 1, afdelingen A en C, bij dat uitvoeringsbesluit, alleen worden gebruikt voor zendingen van sperma vanuit één enkel spermacentrum respectievelijk spermaopslagcentrum. Bijgevolg moet de informatie in vak I.11 van de modellen van diergezondheidscertificaten betrekking hebben op het spermacentrum waar het sperma is gewonnen of het spermaopslagcentrum van waaruit het sperma is verzonden. In dat vak mogen dus uitsluitend de naam, het adres en het erkenningsnummer van één enkel spermacentrum of spermaopslagcentrum worden vermeld.

(6) In het gezondheidscertificaat in deel II van het model van gezondheidscertificaat dat is opgenomen in bijlage II, deel 1, afdeling A, bij Uitvoeringsbesluit 2011/630/EU, worden vijf alternatieve voorwaarden opgesomd voor de verklaring van afwezigheid van het bluetonguevirus en vier alternatieve voorwaarden voor de verklaring van afwezigheid van het EHD-virus in donorstieren, alsook drie methoden voor het testen van donorstieren op EHD, waarvoor een certificering nodig is indien het gaat om sperma dat wordt ingevoerd uit Australië, Canada en de Verenigde Staten. Het is momenteel alleen toegestaan om een certificering te verstrekken voor sperma dat afkomstig is van donorstieren die aan één enkele van de in dat gezondheidscertificaat opgesomde voorwaarden voldoen. Sommige spermazendingen naar de Unie bestaan evenwel uit sperma dat op verschillende tijdstippen is gewonnen van donorstieren die aan meer dan één van die voorwaarden voldoen.

(7) Bovendien wordt in bijlage III, afdeling B, bij Verordening (EG) nr. 1266/2007 van de Commissie [1] bepaald dat sperma dat bestemd is voor het handelsverkeer binnen de Unie of voor uitvoer naar een derde land, moet worden gewonnen van dieren die aan ten minste één van de in die afdeling opgesomde voorwaarden betreffende bluetongue voldoen, en dat de voorwaarden waaraan is voldaan, moeten worden vermeld in het gezondheidscertificaat waarvan het model is opgenomen in onder meer bijlage II, deel 1, afdeling A, bij Uitvoeringsbesluit 2011/630/EU.

(8) Wanneer ingevoerd sperma vervolgens naar een andere lidstaat wordt verzonden, is er bijgevolg behoefte aan informatie over die opgesomde voorwaarden en de gebruikte methoden voor het testen van donorstieren op bluetongue en EHD, alsook over de data waarop aan die opgesomde voorwaarden is voldaan of waarop de tests zijn uitgevoerd voor een bepaalde reeks rietjes met van een welbepaalde donorstier afgenomen sperma.

(9) Aangezien alle vijf de voorwaarden voor de verklaring van afwezigheid van bluetongue en alle vier de voorwaarden voor de verklaring van afwezigheid van EHD hetzelfde niveau van diergezondheidsgaranties verstrekken, moet de formulering van de certificering in deel II van het model van gezondheidscertificaat in bijlage II, deel 1, afdeling A, bij Uitvoeringsbesluit 2011/630/EU zodanig worden gewijzigd dat de invoer in en doorvoer door de Unie van zendingen van sperma van donorstieren waarvoor aan meer dan een van de opgesomde voorwaarden is voldaan, toegestaan worden. Bovendien moet in dat model van diergezondheidscertificaat gedetailleerde informatie over de voorwaarden en gebruikte testmethoden worden opgenomen, zonder dat dit noodzakelijkerwijs tot extra administratieve lasten leidt.

(10) Om de administratieve lasten voor de dierenarts van het centrum en de officiële dierenarts nog te verminderen, is het wenselijk om de vermelding van het erkenningsnummer van het centrum in vak I.28 van het model van diergezondheidscertificaat in bijlage II, deel 1, afdeling A, bij Uitvoeringsbesluit 2011/630/EU te schrappen en te vervangen door een gedetailleerde beschrijving van de zending wat betreft de voorwaarden voor bluetongue en EHD die van toepassing zijn op een specifiek rietje met op een bepaalde datum van een geïdentificeerde donorstier gewonnen sperma.

(11) Bijlage II bij Uitvoeringsbesluit 2011/630/EU moet dan ook dienovereenkomstig worden gewijzigd.

(12) Uitvoeringsbesluit 2011/630/EU moet dan ook dienovereenkomstig worden gewijzigd.

(13) Om een verstoring van het handelsverkeer te vermijden, moet het gebruik van diergezondheidscertificaten die vóór de invoering van de bij dit besluit vastgestelde wijzigingen zijn afgegeven overeenkomstig Uitvoeringsbesluit 2011/630/EU, gedurende een overgangsperiode onder bepaalde voorwaarden worden toegestaan.

(14) De in dit besluit vervatte maatregelen zijn in overeenstemming met het advies van het Permanent Comité voor de voedselketen en de diergezondheid,

---

[1] Verordening (EG) nr. 1266/2007 van de Commissie van 26 oktober 2007 tot vaststelling van uitvoeringsbepalingen voor Richtlijn 2000/75/EG van de Raad wat betreft bestrijding, monitoring, surveillance en beperkingen op de verplaatsingen van bepaalde dieren van vatbare soorten in verband met bluetongue (PB L 283 van 27.10.2007, blz. 37).

HEEFT HET VOLGENDE BESLUIT VASTGESTELD:

Artikel 1

De bijlagen bij Uitvoeringsbesluit 2011/630/EU worden gewijzigd overeenkomstig de bijlage bij dit besluit.

Artikel 2

Gedurende een overgangsperiode die loopt tot en met 31 december 2014 staan de lidstaten de invoer in en doorvoer door de Unie toe van zendingen van rundersperma uit derde landen die vergezeld gaan van een diergezondheidscertificaat dat uiterlijk op 30 november 2014 en vóór de invoering van de bij dit besluit vastgestelde wijzigingen is afgegeven overeenkomstig het model van diergezondheidscertificaat in bijlage II, deel 1, afdeling A of C, bij Uitvoeringsbesluit 2011/630/EU.

Artikel 3

Dit besluit is van toepassing met ingang van 1 januari 2015.

Artikel 4

Dit besluit is gericht tot de lidstaten.

Gedaan te Brussel, 9 april 2014.

Voor de Commissie
Tonio BORG
Lid van de Commissie

BIJLAGE

De bijlagen bij Uitvoeringsbesluit 2011/630/EU worden als volgt gewijzigd:

1) Bijlage I wordt vervangen door:

„BIJLAGE I

Lijst van derde landen of delen daarvan waaruit de lidstaten de invoer van rundersperma moeten toestaan

ISO-code	Naam van het derde land	Opmerkingen	
		Omschrijving van het grondgebied (indien van toepassing)	Aanvullende garanties
AU	Australië		De aanvullende garanties inzake tests in de punten II.5.4.1 en/of II.5.4.2 van het certificaat in bijlage II, deel 1, afdeling A, zijn verplicht.
CA	Canada (*)	Gebied omschreven als CA-1 in bijlage I, deel 1, bij Verordening (EU) nr. 206/2010.	
CH	Zwitserland (**)		
CL	Chili		
GL	Groenland		
IS	IJsland		
NZ	Nieuw-Zeeland		
PM	Saint-Pierre en Miquelon		
US	Verenigde Staten van Amerika		De aanvullende garanties inzake tests in de punten II.5.4.1 en/of II.5.4.2 van het certificaat in bijlage II, deel 1, afdeling A, zijn verplicht.

(*) Het voor invoer uit Canada te gebruiken modelcertificaat is opgenomen in Beschikking 2005/290/EG van de Commissie van 4 april 2005 betreffende vereenvoudigde certificaten voor de invoer van rundersperma en vers varkensvlees uit Canada en tot wijziging van Beschikking 2004/639/EG (alleen voor in Canada gewonnen sperma). Het is vastgesteld in overeenstemming met de Overeenkomst tussen de Europese Gemeenschap en de regering van Canada inzake sanitaire maatregelen ter bescherming van de volksgezondheid en de diergezondheid voor de handel in levende dieren en dierlijke producten, zoals goedgekeurd bij Besluit 1999/201/EG van de Raad.

(**) De voor invoer uit Zwitserland te gebruiken modelcertificaten zijn opgenomen in bijlage D bij Richtlijn 88/407/EEG, met de aanpassingen beschreven in bijlage 11, aanhangsel 2, hoofdstuk VII, onder B), punt 4, bij de Overeenkomst tussen de Europese Gemeenschap en de Zwitserse Bondsstaat inzake de handel in landbouwproducten, zoals goedgekeurd bij Besluit 2002/309/EG, Euratom van de Raad en, wat betreft de Overeenkomst inzake wetenschappelijke en technologische samenwerking, van de Commissie van 4 april 2002 betreffende de sluiting van zeven overeenkomsten met de Zwitserse Bondsstaat.".

2) In bijlage II wordt deel 1 als volgt gewijzigd:

a) Afdeling A wordt vervangen door:

„AFDELING A

Model 1 — Diergezondheidscertificaat dat van toepassing is op de invoer in en doorvoer door de Unie van rundersperma dat is gewonnen, behandeld en opgeslagen overeenkomstig Richtlijn 88/407/EEG van de Raad, en dat wordt verzonden uit het spermacentrum waar het sperma is gewonnen

LAND **Veterinair certificaat voor invoer in de EU**

Deel I: gegevens betreffende de zending

I.1. Verzender Naam Adres Tel.	I.2. Referentienummer certificaat	I.2.a.
	I.3. Bevoegde centrale autoriteit	
	I.4. Bevoegde lokale autoriteit	
I.5. Geadresseerde Naam Adres Postcode Tel.	I.6. In de EU voor de zending verantwoordelijke persoon Naam Adres Postcode Tel.	
I.7. Land van oorsprong / ISO-code / I.8. Regio van oorsprong / Code	I.9. Land van bestemming / ISO-code / I.10. Regio van bestemming / Code	
I.11. Plaats van oorsprong Naam Erkenningsnummer Adres	I.12. Plaats van bestemming Naam Adres Postcode	
I.13. Plaats van lading	I.14. Datum van vertrek	
I.15. Vervoermiddelen Vliegtuig ☐ Vaartuig ☐ Treinwagon ☐ Wegvoertuig ☐ Andere ☐ Identificatie Referentiedocumenten	I.16. Grensinspectiepost van binnenkomst in de EU	
	I.17.	
I.18. Omschrijving van de goederen	I.19. Productcode (GS-code) **05 11 10**	
	I.20. Hoeveelheid	
I.21.	I.22. Aantal verpakkingen	
I.23. Zegelnummer/Containernummer	I.24.	
I.25. Goederen gecertificeerd voor: Kunstmatige reproductie ☐		
I.26. Voor doorvoer naar derde land door de EU ☐ Derde land ISO-code	I.27. Voor invoer of toelating in de EU ☐	
I.28. Identificatie van de goederen Soort Hoeveelheid (totaal) (wetenschappelijke benaming)		

Identiteit donor(s)	Identificatie rietje(s)	Datum(s) van winning	Informatie betreffende	
			BT(6)	EHD(7)

LAND **Rundersperma — Afdeling A**

Deel I: gegevens betreffende de zending

II. Informatie over de gezondheid	**II.a. Referentienummer certificaat**	**II.b.**

Ondergetekende, officieel dierenarts, verklaart hetgeen volgt:

II.1. .....

(naam land van uitvoer) ([2])

is in de laatste twaalf maanden vóór de winning van het voor uitvoer bestemde sperma en tot de datum van verzending naar de Unie vrij geweest van runderpest en mond-en-klauwzeer, en in dezelfde periode heeft geen vaccinatie tegen deze ziekten plaatsgehad.

II.2. Het in vak I.11 aangegeven centrum ([3]) waar het uit te voeren sperma is gewonnen:

II.2.1. voldoet aan de voorwaarden van bijlage A, hoofdstuk I, punt 1, bij Richtlijn 88/407/EEG;

II.2.2. wordt geëxploiteerd en staat onder toezicht overeenkomstig de voorwaarden van bijlage A, hoofdstuk II, punt 1, bij Richtlijn 88/407/EEG.

II.3. Het centrum waar het uit te voeren sperma werd gewonnen is de laatste 30 dagen vóór de datum van winning van het uit te voeren sperma en de 30 dagen na de winning (tot de dag van verzending naar de Unie als het vers sperma betreft) vrij geweest van rabiës, tuberculose, brucellose, miltvuur en besmettelijke boviene pleuropneumonie.

II.4. De op het spermacentrum aanwezige runderen:

II.4.1. zijn afkomstig van beslagen die voldoen aan de voorwaarden van bijlage B, hoofdstuk I, punt 1, onder b), bij Richtlijn 88/407/EEG;

II.4.2. zijn afkomstig van beslagen of zijn geboren uit moederdieren die voldoen aan de voorwaarden van bijlage B, hoofdstuk I, punt 1, onder c), bij Richtlijn 88/407/EEG, of zijn op de leeftijd van ten minste 24 maanden getest overeenkomstig bijlage B, hoofdstuk II, punt 1, onder c), bij die richtlijn;

II.4.3. hebben in de laatste 28 dagen vóór de afzonderingsperiode de volgens bijlage B, hoofdstuk I, punt 1, onder d), bij Richtlijn 88/407/EEG vereiste tests ondergaan;

II.4.4. zijn gedurende de voorgeschreven periode afgezonderd geweest en hebben negatief gereageerd op de in bijlage B, hoofdstuk I, punt 1, onder e), bij Richtlijn 88/407/EEG bedoelde tests;

II.4.5. hebben ten minste eenmaal per jaar de in bijlage B, hoofdstuk II, bij Richtlijn 88/407/EEG bedoelde routinetests ondergaan.

II.5. Het uit te voeren sperma is gewonnen van donorstieren die:

II.5.1. voldoen aan de voorwaarden van bijlage C bij Richtlijn 88/407/EEG;

([1]) *hetzij* [II.5.2. sinds ten minste zes maanden vóór de winning van het uit te voeren sperma in het land van uitvoer hebben verbleven;

([1]) *of* [II.5.2. sinds hun binnenkomst ten minste 30 dagen vóór de winning van het sperma in het land van uitvoer hebben verbleven en korter dan zes maanden vóór de winning van het sperma zijn ingevoerd uit ..... ([2]), waarbij zij voldeden aan de veterinairrechtelijke voorschriften voor donorstieren waarvan het sperma voor uitvoer naar de Europese Unie bestemd is;]

II.5.3. voldoen aan ten minste één van de volgende voorwaarden betreffende bluetongue, zoals beschreven in de tabel in vak I.28:

([1]) *hetzij* [II.5.3.1. vanaf ten minste 60 dagen vóór tot en met de spermawinning zijn gehouden in een land of gebied dat vrij is van het bluetonguevirus;]

([1]) *en/of* [II.5.3.2. vanaf ten minste 60 dagen vóór tot en met de spermawinning zijn gehouden in een periode die seizoensmatig vrij was van het bluetonguevirus in een gebied dat seizoensmatig vrij was van die ziekte;]

([1]) *en/of* [II.5.3.3. vanaf ten minste 60 dagen vóór tot en met de spermawinning zijn gehouden in een tegen vectoren beschermd bedrijf;]

([1]) *en/of* [II.5.3.4. met negatief resultaat een serologische test voor de opsporing van antilichamen tegen de serogroep van het bluetonguevirus, uitgevoerd overeenkomstig het Manual of Diagnostic Tests and Vaccines for Terrestrial Animals van het OIE, hebben ondergaan, tijdens de winningsperiode ten minste elke 60 dagen en voorts tussen 21 en 60 dagen na de laatste winning voor deze zending sperma;]

([1]) *en/of* [II.5.3.5. met negatief resultaat een test overeenkomstig het Manual of Diagnostic Tests and Vaccines for Terrestrial Animals van het OIE voor de opsporing van het bluetonguevirus hebben ondergaan op bloedmonsters die aan het begin en aan het einde van de periode van de winning voor deze zending sperma, en gedurende die periode ten minste om de zeven dagen (virusisolatietest) of ten minste om de 28 dagen, bij gebruik van een polymerasekettingreactie (PCR-test), zijn genomen;]

II.5.4. voldoen aan ten minste één van de volgende voorwaarden betreffende epizoötische hemorragische ziekte (EHD), zoals beschreven in de tabel in vak I.28:

([1]) *hetzij* [II.5.4.1. verbleven in het land van uitvoer, dat volgens officiële bevindingen vrij van epizoötische hemorragische ziekte (EHD) is;]

LAND **Rundersperma — Afdeling A**

II.	**Informatie over de gezondheid**	**II.a. Referentienummer certificaat**	**II.b.**

([1]) ([5])*en/of* [II.5.4.2. verbleven in het land van uitvoer, waar volgens officiële bevindingen de volgende serotypes van epizoötische hemorragische ziekte (EHD) voorkomen: .....en in een erkend laboratorium de volgende tests hebben ondergaan, telkens met een negatief resultaat:

([1]) *hetzij* [II.5.4.2.1. een serologische test ([4]) voor de opsporing van antilichamen tegen de serogroep van het EHD-virus, uitgevoerd op bloedmonsters die tweemaal, met een tussenpoos van niet meer dan twaalf maanden, vóór en niet eerder dan 21 dagen na de winning voor deze zending sperma zijn genomen;]]

([1]) *en/of* [II.5.4.2.2. een serologische test ([4]) voor de opsporing van antilichamen tegen de serogroep van het EHD-virus, uitgevoerd op monsters die met tussenpozen van niet meer dan 60 dagen gedurende de hele periode van de winning en tussen 21 en 60 dagen na de laatste winning voor deze zending sperma zijn genomen.]]

([1]) *en/of* [II.5.4.2.3. een test voor de opsporing van ziekteverwekkers ([4]), uitgevoerd op bloedmonsters die aan het begin en aan het einde van de periode van de winning voor deze zending sperma, en gedurende die periode ten minste om de zeven dagen (virusisolatietest) of ten minste om de 28 dagen (PCR-test), zijn genomen.]]

II.6. Het uit te voeren sperma is gewonnen na de datum waarop het centrum door de bevoegde nationale autoriteiten van het land van uitvoer werd erkend.

II.7. Het uit te voeren sperma is behandeld, opgeslagen en vervoerd in omstandigheden die voldoen aan de bepalingen van Richtlijn 88/407/EEG.

Opmerkingen

Deel I:

Vak I.6: *in de EU voor de zending verantwoordelijke persoon*: dit vak hoeft alleen te worden ingevuld als het een certificaat voor doorvoer is.

Vak I.11: *plaats van oorsprong*: het spermacentrum dat overeenkomstig artikel 9, lid 2, van Richtlijn 88/407/EEG is opgenomen in de lijst op de volgende website van de Commissie:

http://ec.europa.eu/food/animal/semen_ova/bovine/index_en.htm, en waar het sperma is gewonnen.

Vak I.22: *aantal verpakkingen*: komt overeen met het aantal containers.

Vak I.23: identificatie van container en zegelnummer vermelden.

Vak I.26: invullen als het om doorvoer, respectievelijk invoer gaat.

Vak I.27: invullen als het om doorvoer, respectievelijk invoer gaat.

Vak I.28: *soort: „Bos taurus", „Bison bison"* of *„Bubalus bubalis"* aangeven, naargelang van het geval;

identiteit donor: de officiële identificatie van het dier;

datum van winning vermelden als: dd/mm/jjjj.

Deel II:

([1]) Doorhalen wat niet van toepassing is.

([2]) Alleen derde landen die zijn opgenomen in bijlage I bij Uitvoeringsbesluit 2011/630/EU.

([3]) Alleen spermacentra die overeenkomstig artikel 9, lid 2, van Richtlijn 88/407/EEG zijn opgenomen in de lijst op de volgende website van de Commissie:

http://ec.europa.eu/food/animal/semen_ova/bovine/index_en.htm

([4]) De normen voor de diagnostische tests voor het EHD-virus zijn te vinden in het hoofdstuk over bluetongue (2.1.3) van het Manual of Diagnostic Tests and Vaccines for Terrestrial Animals.

([5]) Verplicht voor Australië, Canada en de Verenigde Staten.

([6]) Voor elk rietje of elke partij rietjes de toepasselijke voorwaarde vermelden (bijvoorbeeld II.5.3.1).

([7]) Voor elk rietje of elke partij rietjes de toepasselijke voorwaarde vermelden (bijvoorbeeld II.5.4.1 of II.5.4.2.1).

— De kleur van de handtekening en het stempel moet verschillen van die van de gedrukte tekst.

LAND **Rundersperma — Afdeling A**

II. Informatie over de gezondheid	**II.a. Referentienummer certificaat**	**II.b.**
Officiële dierenarts Naam (in blokletters): Datum: Stempel:”	Hoedanigheid en titel: Handtekening:	

b) Afdeling C wordt vervangen door:

„AFDELING C

Model 3 — Diergezondheidscertificaat dat van toepassing is op de invoer in en doorvoer door de Unie van rundersperma dat overeenkomstig Richtlijn 88/407/EEG van de Raad, zoals gewijzigd bij Richtlijn 2003/43/EG, is gewonnen, behandeld en opgeslagen, en van voorraden rundersperma dat vóór 31 december 2004 is gewonnen, behandeld en opgeslagen overeenkomstig de tot 1 juli 2004 geldende Richtlijn 88/407/EEG, en na 31 december 2004 is ingevoerd overeenkomstig artikel 2, lid 2, van Richtlijn 2003/43/EG, en die worden verzonden uit een spermaopslagcentrum

LAND: **Veterinair certificaat voor invoer in de EU**

Deel I: gegevens betreffende de zending

I.1. Verzender Naam Adres Tel.	I.2. Referentienummer certificaat	I.2.a.
	I.3. Bevoegde centrale autoriteit	
	I.4. Bevoegde lokale autoriteit	
I.5. Geadresseerde Naam Adres Postcode Tel.	I.6. In de EU voor de zending verantwoordelijke persoon Naam Adres Postcode Tel.	
I.7. Land van oorsprong / ISO-code / I.8. Regio van oorsprong / Code	I.9. Land van bestemming / ISO-code / I.10. Regio van bestemming / Code	
I.11. Plaats van oorsprong Naam / Erkenningsnummer Adres	I.12. Plaats van bestemming Naam Adres Postcode	
I.13. Plaats van lading	I.14. Datum van vertrek	
I.15. Vervoermiddelen Vliegtuig ☐ Vaartuig ☐ Treinwagon ☐ Wegvoertuig ☐ Andere ☐ Identificatie Referentiedocumenten	I.16. Grensinspectiepost van binnenkomst in de EU	
	I.17. Nummer(s) van bijbehorende originele certificaten	
I.18. Omschrijving van de goederen	I.19. Productcode (GS-code) **05 11 10**	
		I.20. Hoeveelheid
I.21.		I.22. Aantal verpakkingen
I.23. Zegelnummer/Containernummer		I.24.
I.25. Goederen gecertificeerd voor: Kunstmatige reproductie ☐		
I.26. Voor doorvoer naar derde land door de EU ☐ Derde land / ISO-code	I.27. Voor invoer of toelating in de EU ☐	
I.28. Identificatie van de goederen Soort (wetenschappelijke benaming) / Identiteit donor / Datum van winning / Erkenningsnummer van het centrum / Hoeveelheid		

LAND **Rundersperma – Afdeling C**

Deel II: certificering

II. Informatie over de gezondheid	**II.a. Referentienummer certificaat**	**II.b.**

Ondergetekende, officieel dierenarts van ....., verklaart hetgeen volgt:

(naam land van uitvoer) ([2])

II.1 Het in vak I.11 aangegeven centrum ([3]) waar het naar de Europese Unie uit te voeren sperma was opgeslagen:

II.1.1. voldoet aan de voorwaarden van bijlage A, hoofdstuk I, punt 2, bij Richtlijn 88/407/EEG;

II.1.2. wordt geëxploiteerd en staat onder toezicht overeenkomstig de voorwaarden van bijlage A, hoofdstuk II, punt 2, bij Richtlijn 88/407/EEG.

II.2. Het naar de Europese Unie uit te voeren sperma:

II.2.1. is gewonnen, behandeld en gedurende ten minste 30 dagen na de winning opgeslagen in een erkend spermacentrum ([4]) dat wordt geëxploiteerd en onder toezicht staat overeenkomstig bijlage A, hoofdstuk I, punt 1, en hoofdstuk II, punt 1, bij Richtlijn 88/407/EEG, en

([1]) *hetzij* [gelegen is in het land van uitvoer;]

([1]) *en/of* [gelegen is in ..... ([2]), en is in het land van uitvoer ingevoerd onder voorwaarden die ten minste even streng zijn als de voorwaarden voor de invoer van rundersperma in de Unie overeenkomstig Richtlijn 88/407/EEG;]

II.2.2. is naar het in vak I.11 aangegeven centrum vervoerd onder voorwaarden die ten minste even streng zijn als die van:

([1]) *hetzij* [model 1 in bijlage II, deel 1, afdeling A, bij Uitvoeringsbesluit 2011/630/EU([5]);],

([1]) *en/of* [model 2 in bijlage II, deel 1, afdeling B, bij Uitvoeringsbesluit 2011/630/EU([5]);],

([1]) *en/of* [model 3 in bijlage II, deel 1, afdeling C, bij Uitvoeringsbesluit 2011/630/EU([5]);]

II.2.3. is opgeslagen in omstandigheden die voldoen aan de bepalingen van Richtlijn 88/407/EEG;

[II.2.4. is naar de plaats van lading verzonden in een verzegelde container, met inachtneming van de voorschriften van Richtlijn 88/407/EEG, met het nummer dat in vak I.23 is vermeld.

Opmerkingen

Deel I:

Vak I.6.: in de EU voor de zending verantwoordelijke persoon: dit vak hoeft alleen te worden ingevuld als het een certificaat voor doorvoer is.

Vak I.11.: plaats van oorsprong: het spermaopslagcentrum waaruit het sperma is verzonden.

Vak I.12.: plaats van bestemming: dit vak hoeft alleen te worden ingevuld als het een certificaat voor doorvoer is.

Vak I.17.: nummer(s) van bijbehorende originele certificaten: volgnummer van de afzonderlijke officiële documenten of gezondheidscertificaten waarvan het hierboven beschreven sperma vergezeld ging tijdens het vervoer van het erkende spermacentrum van oorsprong naar het in vak I.11 aangegeven centrum. Het origineel van die documenten of certificaten of gewaarmerkte kopieën daarvan moeten aan dit certificaat worden gehecht.

Vak I.22.: *aantal verpakkingen*: komt overeen met het aantal containers.

Vak I.23: identificatie van container en zegelnummer vermelden.

Vak I.26: invullen als het om doorvoer, respectievelijk invoer gaat.

Vak I.27: invullen als het om doorvoer, respectievelijk invoer gaat.

Vak I.28.: *identiteit donor*: de officiële identificatie van het dier;

datum van winning vermelden als: dd/mm/jjjj.

erkenningsnummer van het centrum: het erkenningsnummer van het spermacentrum waar het sperma is gewonnen.

Deel II:

([1]) Doorhalen wat niet van toepassing is.

([2]) Alleen derde landen die zijn opgenomen in bijlage I bij Uitvoeringsbesluit 2011/630/EU.

([3]) Alleen spermaopslagcentra die overeenkomstig artikel 9, lid 2, van Richtlijn 88/407/EEG zijn opgenomen in de lijst op de volgende website van de Commissie:

http://ec.europa.eu/food/animal/semen_ova/bovine/index_en.htm

LAND **Rundersperma – Afdeling C**

II. **Informatie over de gezondheid**	**II.a. Referentienummer certificaat**	**II.b.**

([4]) Alleen spermacentra die overeenkomstig artikel 5, lid 2, en artikel 9, lid 2, van Richtlijn 88/407/EEG zijn opgenomen in de lijst op de volgende websites van de Commissie:

http://ec.europa.eu/food/animal/approved_establishments/establishments_vet_field_en.htm;
http://ec.europa.eu/food/animal/semen_ova/bovine/index_en.htm.

([5]) Alleen derde landen die zijn opgenomen in bijlage I bij Uitvoeringsbesluit 2011/630/EU en de lidstaten van de EU.

([6]) Het origineel van de documenten of gezondheidscertificaten waarvan het hierboven omschreven sperma vergezeld ging tijdens het vervoer van het erkende spermacentrum waar het werd gewonnen naar het in vak I.11 aangegeven erkende spermaopslagcentrum waaruit het werd verzonden, of een gewaarmerkte kopie daarvan moet aan dit certificaat worden gehecht.

— De kleur van de handtekening en het stempel moet verschillen van die van de gedrukte tekst.

Officiële dierenarts

Naam (in blokletters): Hoedanigheid en titel:

Datum: Handtekening:

Stempel:

ISSN 1977-0758 (elektronische uitgave)
ISSN 1725-2598 (papieren uitgave)



Bureau voor publicaties van de Europese Unie
2985 Luxemburg
LUXEMBURG

NL