

Jurnalul Oficial

al Uniunii Europene

L 326



Ediția
în limba română

Legislație

Anul 56
6 decembrie 2013

Cuprins

II Acte fără caracter legislativ

REGULAMENTE

- ★ Regulamentul (UE) nr. 1261/2013 al Consiliului din 2 decembrie 2013 de modificare a Regulamentului (CE) nr. 723/2009 privind cadrul juridic comunitar aplicabil unui consorțiu pentru o infrastructură europeană de cercetare (ERIC) 1
- ★ Regulamentul de punere în aplicare (UE) nr. 1262/2013 al Comisiei din 28 noiembrie 2013 de înregistrare a unei denumiri în Registrul denumirilor de origine protejate și al indicațiilor geografice protejate [Puruveden Muikku (IGP)] 3
- ★ Regulamentul de punere în aplicare (UE) nr. 1263/2013 al Comisiei din 28 noiembrie 2013 de înregistrare a unei denumiri în Registrul denumirilor de origine protejate și al indicațiilor geografice protejate [Valašský frgál (IGP)] 5
- ★ Regulamentul de punere în aplicare (UE) nr. 1264/2013 al Comisiei din 3 decembrie 2013 de modificare a Regulamentului (CE) nr. 474/2006 de stabilire a listei comunitare a transportatorilor aerieni care fac obiectul unei interdicții de exploatare pe teritoriul Comunității⁽¹⁾ 7
- ★ Regulamentul (UE) nr. 1265/2013 al Comisiei din 4 decembrie 2013 de interzicere a pescuitului de sebastă în zona NAFO 3LN de către navele aflate sub pavilionul Portugaliei 35
- ★ Regulamentul de punere în aplicare (UE) nr. 1266/2013 al Comisiei din 5 decembrie 2013 de înregistrare a unei denumiri în Registrul denumirilor de origine protejate și al indicațiilor geografice protejate [Holsteiner Tilsiter (IGP)] 37

Preț: 4 EUR

(continuare în pagina următoare)

(¹) Text cu relevanță pentru SEE

RO

Actele ale căror titluri sunt tipărite cu caractere drepte sunt acte de gestionare curentă adoptate în cadrul politicii agricole și care au, în general, o perioadă de valabilitate limitată.

Titlurile celorlalte acte sunt tipărite cu caractere aldine și sunt precedate de un asterisc.

★ Regulamentul de punere în aplicare (UE) nr. 1267/2013 al Comisiei din 5 decembrie 2013 de modificare pentru a 207-a oară a Regulamentului (CE) nr. 881/2002 al Consiliului de instituire a unor măsuri restrictive specifice împotriva anumitor persoane și entități care au legătură cu rețeaua Al-Qaida	39
--	----

Regulamentul de punere în aplicare (UE) nr. 1268/2013 al Comisiei din 5 decembrie 2013 de stabilire a valorilor forfetare de import pentru fixarea prețului de intrare pentru anumite fructe și legume ...	41
--	----

DECIZII

2013/714/UE:

★ Decizia Parlamentului European și a Consiliului din 11 septembrie 2013 privind mobilizarea Fondului de solidaritate al Uniunii Europene în conformitate cu punctul 26 din Acordul inter-instituțional din 17 mai 2006 între Parlamentul European, Consiliu și Comisie privind disciplina bugetară și buna gestiune financiară	43
--	----

2013/715/UE:

★ Decizia Consiliului din 2 decembrie 2013 privind stabilirea poziției care urmează să fie adoptată în numele Uniunii Europene în cadrul Conferinței ministeriale a Organizației Mondiale a Comerțului referitor la aderarea Republicii Yemen la Organizația Mondială a Comerțului	44
---	----

2013/716/UE:

★ Decizia de punere în aplicare a Comisiei din 4 decembrie 2013 de modificare a Deciziei de punere în aplicare 2011/861/UE de acordare a unei derogări temporare de la regulile de origine prevăzute în anexa II la Regulamentul (CE) nr. 1528/2007 al Consiliului, pentru a ține seama de situația specială din Kenya în ceea ce privește fileul de ton [notificată cu numărul C(2013) 8537]	45
--	----

2013/717/UE:

★ Decizia de punere în aplicare a Comisiei din 4 decembrie 2013 de stabilire a contribuției financiare a Uniunii la cheltuielile efectuate în contextul măsurilor de urgență luate pentru combaterea gripei aviare în Germania în 2011 [notificată cu numărul C(2013) 8545].....	47
---	----

2013/718/UE:

★ Decizia de punere în aplicare a Comisiei din 4 decembrie 2013 de modificare a anexei I la Decizia 2004/211/CE în ceea ce privește rubrica referitoare la Brazilia din lista țărilor terțe și a părților acestora din care sunt autorizate importuri în Uniune de ecvidee vii și de material seminal, de ovule și de embrioni din specia ecvină, de modificare a punctului (D) din anexa II la Decizia 92/260/CEE în ceea ce privește testele pentru depistarea morvei și de modificare a Deciziilor 92/260/CEE, 93/196/CEE și 93/197/CEE în ceea ce privește anumite denumiri geografice [notificată cu numărul C(2013) 8553] ⁽¹⁾.....	49
--	----



(¹) Text cu relevanță pentru SEE

II

(Acte fără caracter legislativ)

REGULAMENTE

REGULAMENTUL (UE) NR. 1261/2013 AL CONSILIULUI

din 2 decembrie 2013

de modificare a Regulamentului (CE) nr. 723/2009 privind cadrul juridic comunitar aplicabil unui consorțiu pentru o infrastructură europeană de cercetare (ERIC)

CONSILIUL UNIUNII EUROPENE,

având în vedere Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene, în special articolele 187 și 188,

având în vedere propunerea Comisiei Europene,

după transmiterea proiectului de act legislativ către parlamentele naționale,

având în vedere avizul Parlamentului European,

având în vedere avizul Comitetului Economic și Social European ⁽¹⁾,

având în vedere avizul Comitetului Regiunilor,

întrucât:

(1) Regulamentul (CE) nr. 723/2009 al Consiliului ⁽²⁾ instituie un cadru juridic care stabilește cerințele și procedurile de înființare a unui consorțiu pentru o infrastructură europeană de cercetare (ERIC), precum și efectele acestei înființări.

(2) Sprijinirea și dezvoltarea infrastructurilor de cercetare în Europa constituie un obiectiv permanent al Uniunii, reflectat, cel mai recent, în Decizia nr. 1982/2006/CE a Parlamentului European și a Consiliului ⁽³⁾ și, în special, în Decizia 2006/974/CE a Consiliului ⁽⁴⁾.

⁽¹⁾ JO C 161, 6.6.2013, p. 58.

⁽²⁾ Regulamentul (CE) nr. 723/2009 al Consiliului din 25 iunie 2009 privind cadrul juridic comunitar aplicabil unui consorțiu pentru o infrastructură europeană de cercetare (ERIC) (JO L 206, 8.8.2009, p. 1).

⁽³⁾ Decizia nr. 1982/2006/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 18 decembrie 2006 privind al șaptelea program-cadru al Comunității Europene pentru activități de cercetare, de dezvoltare tehnologică și demonstrative (2007-2013) (JO L 412, 30.12.2006, p. 1).

⁽⁴⁾ Decizia 2006/974/CE a Consiliului din 19 decembrie 2006 privind programul specific „Capacități” de punere în aplicare a celui de-al șaptelea program-cadru al Comunității Europene pentru activități de cercetare, de dezvoltare tehnologică și demonstrative (2007-2013) (JO L 54, 22.2.2007, p. 101).

(3) Forumul strategic european pentru infrastructuri de cercetare (ESFRI) și Grupul de reflecție pentru infrastructuri electronice (e-IRG) au elaborat și actualizat prima Foaie de parcurs europeană pentru infrastructuri de cercetare.

(4) De la intrarea în vigoare în 2009 a cadrului juridic comunitar aplicabil ERIC, două infrastructuri europene de cercetare au primit statutul de ERIC.

(5) Statele membre, țările asociate, țările terțe, altele decât țările asociate, și organizațiile interguvernamentale pot fi membre ale unui ERIC.

(6) Țările asociate joacă un rol important în elaborarea și implementarea infrastructurilor europene de cercetare și ar trebui să poată participa în ERIC la același nivel cu statele membre, deoarece își aduc contribuția, prin sprijinul lor, la excelența științifică a cercetării Uniunii și la competitivitatea economiei Uniunii.

(7) Pentru a facilita participarea țărilor asociate în ERIC, ar trebui modificat articolul 9 alineatele (2) și (3) din Regulamentul (CE) nr. 723/2009, astfel încât calitatea de membru și drepturile de vot ale acestor țări să reflecte pe deplin contribuțiile acestora,

ADOPTĂ PREZENTUL REGULAMENT:

Articolul 1

La articolul 9 din Regulamentul (CE) nr. 723/2009, alineatele (2) și (3) se înlocuiesc cu următorul text:

„(2) Membrii unui ERIC trebuie să includă un stat membru și două alte țări care sunt fie state membre, fie țări asociate. Alte state membre sau țări asociate pot adera în orice moment ca membri, în condiții echitabile și rezonabile prevăzute de statut, sau ca observatori fără drept de vot, în condițiile prevăzute de statutul respectiv. Țările terțe, altele decât țările asociate, și organizațiile interguvernamentale pot deveni, de asemenea, membri ai unui ERIC, sub rezerva aprobării adunării membrilor menționată la articolul 12 litera (a) și în conformitate cu condițiile și procedurile privind schimbarea membrilor, prevăzute de statutul său.

(3) Statele membre sau țările asociate dețin în comun majoritatea drepturilor de vot în adunarea membrilor. În cazul unui ERIC găzduit de un stat membru, pentru propunerile de modificare a statutului acestuia este necesar acordul majorității statelor membre care sunt membre ale ERIC respectiv.”

Articolul 2

Prezentul regulament intră în vigoare în a douăzecea zi de la data publicării în *Jurnalul Oficial al Uniunii Europene*.

Prezentul regulament este obligatoriu în toate elementele sale și se aplică direct în statele membre în conformitate cu tratatele.

Adoptat la Bruxelles, 2 decembrie 2013.

Pentru Consiliu
Președintele
E. GUSTAS

REGULAMENTUL DE PUNERE ÎN APLICARE (UE) NR. 1262/2013 AL COMISIEI**din 28 noiembrie 2013****de înregistrare a unei denumiri în Registrul denumirilor de origine protejate și al indicațiilor geografice protejate [Puruveden Muikku (IGP)]**

COMISIA EUROPEANĂ,

având în vedere Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene,

având în vedere Regulamentul (UE) nr. 1151/2012 al Parlamentului European și al Consiliului din 21 noiembrie 2012 privind sistemele din domeniul calității produselor agricole și alimentare ⁽¹⁾, în special articolul 52 alineatul (2),

întrucât:

- (1) În conformitate cu articolul 50 alineatul (2) litera (a) din Regulamentul (UE) nr. 1151/2012, cererea de înregistrare a denumirii „Puruveden Muikku” depusă de Finlanda a fost publicată în *Jurnalul Oficial al Uniunii Europene* ⁽²⁾.

- (2) Deoarece Comisiei nu i s-a comunicat nicio declarație de opoziție în conformitate cu articolul 51 din Regulamentul (UE) nr. 1151/2012, denumirea „Puruveden Muikku” ar trebui, prin urmare, înregistrată,

ADOPTĂ PREZENTUL REGULAMENT:

Articolul 1

Se înregistrează denumirea care figurează în anexa la prezentul regulament.

*Articolul 2*Prezentul regulament intră în vigoare în a douăzecea zi de la data publicării în *Jurnalul Oficial al Uniunii Europene*.

Prezentul regulament este obligatoriu în toate elementele sale și se aplică direct în toate statele membre.

Adoptat la Bruxelles, 28 noiembrie 2013.

*Pentru Comisie,
pentru președinte
Dacian CIOLOȘ
Membru al Comisiei*

⁽¹⁾ JO L 343, 14.12.2012, p. 1.

⁽²⁾ JO C 140, 18.5.2013, p. 17.

ANEXĂ

Produse agricole destinate consumului uman enumerate în anexa I la tratat:

Clasa 1.7. Pești, moluște, crustacee proaspete și produse derivate

FINLANDA

Puruveden Muikku (IGP)

REGULAMENTUL DE PUNERE ÎN APLICARE (UE) NR. 1263/2013 AL COMISIEI**din 28 noiembrie 2013****de înregistrare a unei denumiri în Registrul denumirilor de origine protejate și al indicațiilor geografice protejate [Valašský frgál (IGP)]**

COMISIA EUROPEANĂ,

având în vedere Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene,

având în vedere Regulamentul (UE) nr. 1151/2012 al Parlamentului European și al Consiliului din 21 noiembrie 2012 privind sistemele din domeniul calității produselor agricole și alimentare ⁽¹⁾, în special articolul 52 alineatul (2),

întrucât:

- (1) În conformitate cu articolul 50 alineatul (2) litera (a) din Regulamentul (UE) nr. 1151/2012, cererea de înregistrare a denumirii „Valašský frgál” depusă de Republica Cehă a fost publicată în *Jurnalul Oficial al Uniunii Europene* ⁽²⁾.

- (2) Deoarece Comisiei nu i s-a comunicat nicio declarație de opoziție în conformitate cu articolul 51 din Regulamentul (UE) nr. 1151/2012, denumirea „Valašský frgál” ar trebui, prin urmare, înregistrată,

ADOPTĂ PREZENTUL REGULAMENT:

Articolul 1

Se înregistrează denumirea care figurează în anexa la prezentul regulament.

*Articolul 2*Prezentul regulament intră în vigoare în a douăzecea zi de la data publicării în *Jurnalul Oficial al Uniunii Europene*.

Prezentul regulament este obligatoriu în toate elementele sale și se aplică direct în toate statele membre.

Adoptat la Bruxelles, 28 noiembrie 2013.

Pentru Comisie,
pentru președinte
Dacian CIOLOȘ
Membru al Comisiei

⁽¹⁾ JO L 343, 14.12.2012, p. 1.

⁽²⁾ JO C 155, 1.6.2013, p. 9.

ANEXĂ

Produse agricole și alimentare enumerate la punctul I din anexa I la Regulamentul (UE) nr. 1151/2012:

Clasa 2.4. Produse de panificație, produse de patiserie, produse de cofetărie, biscuiți

REPUBLICA CEHĂ

Valašský frgál (IGP)

REGULAMENTUL DE PUNERE ÎN APLICARE (UE) NR. 1264/2013 AL COMISIEI

din 3 decembrie 2013

de modificare a Regulamentului (CE) nr. 474/2006 de stabilire a listei comunitare a transportatorilor aerieni care fac obiectul unei interdicții de exploatare pe teritoriul Comunității

(Text cu relevanță pentru SEE)

COMISIA EUROPEANĂ,

având în vedere Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene,

având în vedere Regulamentul (CE) nr. 2111/2005 al Parlamentului European și al Consiliului din 14 decembrie 2005 de stabilire a unei liste comunitare a transportatorilor aerieni care se supun unei interdicții de exploatare pe teritoriul Comunității și de informare a pasagerilor transportului aerian cu privire la identitatea transportatorului aerian efectiv și de abrogare a articolului 9 din Directiva 2004/36/CE ⁽¹⁾, în special articolul 4 ⁽²⁾,

intrucât:

- (1) Regulamentul (CE) nr. 474/2006 al Comisiei ⁽³⁾ a stabilit lista comunitară a transportatorilor aerieni care fac obiectul unei interdicții de exploatare pe teritoriul Uniunii, menționată la capitolul II din Regulamentul (CE) nr. 2111/2005.
- (2) În conformitate cu articolul 4 alineatul (3) din Regulamentul (CE) nr. 2111/2005, unele state membre și Agenția Europeană de Siguranță a Aviației (denumită în continuare „AESA”) au comunicat Comisiei informații care sunt relevante în contextul actualizării listei comunitare. O serie de țări terțe au comunicat, de asemenea, informații relevante. Lista comunitară ar trebui actualizată pe baza acestor informații.
- (3) Comisia a informat toți transportatorii aerieni în cauză, fie direct, fie prin intermediul autorităților responsabile cu supravegherea lor reglementară, cu privire la principalele fapte și considerente care urmau să stea la baza unei decizii de impunere, în ceea ce îi privește, a interdicției de exploatare pe teritoriul Uniunii sau a unei decizii de modificare a condițiilor unei interdicții de exploatare impuse unui transportator aerian inclus în lista comunitară.
- (4) Comisia a oferit transportatorilor aerieni în cauză posibilitatea de a consulta documentele furnizate de statele membre, de a prezenta comentarii scrise și de a susține o prezentare orală în fața Comisiei și a comitetului înființat prin Regulamentul (CEE) nr. 3922/1991 al Consiliului (denumit în continuare „Comitetul pentru Siguranță Aeriană”) ⁽⁴⁾.

- (5) În contextul Regulamentului (CE) nr. 2111/2005 și al Regulamentului (CE) nr. 473/2006 de punere în aplicare a regulamentului menționat anterior, Comitetul pentru Siguranță Aeriană a primit informații din partea Comisiei cu privire la consultările comune, aflate în curs de desfășurare, cu autoritățile competente și cu transportatorii aerieni din statele Republica Guineea, Indonezia, Kazahstan, Kârgâzstan, Liban, Iran, Madagascar, Republica Islamică Mauritania, Mozambic, Nepal, Filipine, și Zambia. De asemenea, Comitetul pentru Siguranță Aeriană a primit informații din partea Comisiei privind Albania, India, Yemen și Zimbabwe. Comitetul pentru Siguranță Aeriană a primit din partea Comisiei și informații cu privire la consultările tehnice cu Federația Rusă și la monitorizarea Libiei.
- (6) Comitetul pentru Siguranță Aeriană a audiat prezentările făcute de AESA cu privire la rezultatele analizei rapoartelor de audit realizate de Organizația Aviației Civile Internaționale (denumită în continuare „OACI”), în cadrul programului său universal de auditare a supravegherii siguranței (*Universal Safety Oversight Audit Programme – USOAP*). Statele membre au fost invitate să acorde prioritate inspecțiilor la platformă ale transportatorilor aerieni titulari ai unei licențe eliberate de statele în care OACI a identificat deficiențe semnificative în materie de siguranță (*Significant Safety Concerns – SSC*) sau de statele în care AESA a stabilit că există deficiențe semnificative ale sistemului de supraveghere a siguranței. Pe lângă consultările întreprinse de Comisie în temeiul Regulamentului (CE) nr. 2111/2005, acordarea de prioritate acestor inspecții la platformă va permite obținerea de informații suplimentare referitoare la performanțele în materie de siguranță ale transportatorilor aerieni titulari ai unei licențe eliberate de statele respective.
- (7) Comitetul pentru Siguranță Aeriană a audiat prezentările făcute de AESA cu privire la rezultatele analizei inspecțiilor la platformă efectuate în cadrul Programului de evaluare a siguranței aeronavelor străine (*Safety Assessment of Foreign Aircraft – SAFA*) în conformitate cu Regulamentul (UE) nr. 965/2012 al Comisiei ⁽⁵⁾.
- (8) Comitetul pentru Siguranță Aeriană a audiat de asemenea prezentările făcute de AESA cu privire la proiectele de asistență tehnică desfășurate în statele vizate de măsurile sau de monitorizarea prevăzute de Regulamentul (CE) nr. 2111/2005. Comitetul a fost informat în legătură cu planurile AESA și cu solicitările de continuare a asistenței tehnice și a cooperării în scopul creșterii capacității administrative și tehnice a autorităților aeronautice civile

⁽¹⁾ JO L 344, 27.12.2005, p. 15.⁽²⁾ JO L 143, 30.4.2004, p. 76.⁽³⁾ Regulamentul (CE) nr. 474/2006 al Comisiei din 22 martie 2006 de stabilire a listei comunitare a transportatorilor aerieni care fac obiectul unei interdicții de exploatare pe teritoriul Comunității menționate la capitolul II din Regulamentul (CE) nr. 2111/2005 al Parlamentului European și al Consiliului, JO L 84, 23.3.2006, p. 14.⁽⁴⁾ Regulamentul (CEE) nr. 3922/1991 al Consiliului din 16 decembrie 1991 privind armonizarea cerințelor tehnice și a procedurilor administrative în domeniul aviației civile, JO L 373, 31.12.1991, p. 4.⁽⁵⁾ Regulamentul (UE) nr. 965/2012 al Comisiei din 5 octombrie 2012 de stabilire a cerințelor tehnice și a procedurilor administrative referitoare la operațiunile aeriene în temeiul Regulamentului (CE) nr. 216/2008 al Parlamentului European și al Consiliului, JO L 296, 25.10.2012, p. 1.

pentru a contribui la soluționarea oricărei neconformități cu standardele internaționale aplicabile. De asemenea, statele membre au fost invitate să răspundă la aceste solicitări pe baze bilaterale, în coordonare cu Comisia și cu AESA. În această privință, Comisia a subliniat utilitatea furnizării de informații către comunitatea aeronautică internațională, în special prin intermediul bazei de date SCAN a OACI, cu privire la asistența tehnică acordată de Uniune și de către statele sale membre în vederea îmbunătățirii siguranței aviației la nivel mondial.

- (9) Comitetul pentru Siguranță Aeriană a audiat, de asemenea, o prezentare susținută de EUROCONTROL cu privire la stadiul și evoluțiile sistemului de alarmă care sprijină programul SAFA al UE. S-a atras atenția mai ales asupra statisticilor pentru mesajele de alertă pentru transportatorii interziși și asupra posibilităților îmbunătățiri ale sistemului.

Transportatori aerieni din Uniunea Europeană

- (10) Ca urmare a analizării, de către AESA, a informațiilor obținute în urma inspecțiilor la platformă SAFA efectuate în cazul aeronavelor transportatorilor aerieni din Uniune sau în urma inspecțiilor de standardizare efectuate de AESA, precum și a inspecțiilor și auditurilor pe domenii specifice efectuate de autoritățile aeronautice naționale, mai multe state membre au luat anumite măsuri pentru a asigura respectarea legislației și au informat Comisia și Comitetul pentru Siguranță Aeriană cu privire la măsurile respective. România a anunțat că certificatul de operator aerian (*Air Operator Certificate - AOC*) al transportatorului aerian Jetran Air a fost revocat, iar Spania a transmis informația că AOC-ul transportatorului aerian IMD Airways a expirat și că se află în curs de a fi revocat.
- (11) În cazul în care ar exista informații pertinente privind siguranța care ar indica riscuri iminente la adresa siguranței drept consecință a nerespectării de către transportatorii aerieni din Uniune a standardelor de siguranță corespunzătoare, statele membre și-au reafirmat disponibilitatea de a acționa după cum este necesar.

Transportatori aerieni din Republica Guineea

- (12) Astfel cum s-a convenit în cadrul reuniunii care a avut loc la Bruxelles în ianuarie 2013, autoritățile competente din Republica Guineea (DNAC) au furnizat în mod regulat informații cu privire la implementarea în curs a planului de acțiuni corective (PAC), care a fost aprobat de OACI în decembrie 2012, precum și cu privire la toate activitățile legate de acesta.
- (13) Ultimul raport privind progresele înregistrate, primit la 15 octombrie 2013, detaliază cele mai recente activități și evoluții în ceea ce privește implementarea PAC. Traducerea în limba franceză a reglementărilor în domeniul aviației civile din Republica Guineea (inspirate inițial și preluate în mare parte din reglementările existente în țările învecinate vorbitoare de limba engleză) a fost încheiată la începutul lunii august 2013. Transmiterea legii revizuite privind aviația civilă către parlament în vederea adoptării a avut loc la 21 august 2013. A fost adoptat sistemul de formare a inspectorilor propus de organizația de supraveghere a siguranței aviației aferentă grupului acordului de la Banjul (BAGASOO). Desemnarea punctului focal din Guineea

pentru mărfuri periculoase și notificarea acestuia către OACI au avut loc la 3 septembrie 2013.

- (14) La 30 august 2013, DNAC a prezentat OACI un PAC revizuit și actualizat. Toate acțiunile corective planificate pentru 2012 și pentru prima jumătate a anului 2013 au fost implementate și cele planificate pentru al treilea și al patrulea trimestru al anului 2013 sunt încă în curs de desfășurare. Validarea acestor acțiuni de către OACI urmează să aibă loc.
- (15) Întrucât toate certificatele de operator aerian (AOC) existente anterior au fost suspendate la sfârșitul lunii martie 2013, certificarea pe deplin conformă cu standardele OACI (în cinci faze) a unui transportator aerian național (PROBIZ Guineea, care exploatează o aeronavă Beechcraft King Air 90), cu ajutorul și sprijinul unei misiuni CAFAC/BAGASOO specifice, se află încă în curs de desfășurare, iar inspectorii DNAC beneficiază simultan de pregătire la locul de muncă în cadrul întregului proces. PROBIZ nu efectuează zboruri în Uniune.
- (16) DNAC a solicitat o misiune de validare coordonată a OACI (*ICAO Coordinated Validation Mission - ICVM*) pentru a valida progresele în ceea ce privește implementarea PAC, iar OACI planifică desfășurarea unei astfel de misiuni în mai 2014.
- (17) În cazul în care ar exista informații pertinente privind siguranța care ar indica riscuri iminente la adresa siguranței drept consecință a nerespectării standardelor internaționale de siguranță, Comisia ar fi nevoită să ia măsuri în conformitate cu Regulamentul (CE) nr. 2111/2005.

Transportatori aerieni din India

- (18) Comisia a făcut referire la continuarea dialogului cu autoritățile indiene în ceea ce privește supravegherea transportatorilor săi aerieni. În octombrie 2007 și în ianuarie 2010, Comisia s-a adresat în scris Direcției Generale pentru Aviație Civilă din India („DGCA”) cu privire la anumiți transportatori care se află sub responsabilitatea reglementară a DGCA și a fost mulțumită cu răspunsurile pe care le-a primit.
- (19) În ceea ce privește o actualizare referitoare la evenimente mai recente, în luna decembrie a anului 2012 a existat o misiune de validare coordonată a OACI (*ICAO Coordinated Validation Mission - ICVM*) care a condus la identificarea a două deficiențe semnificative în materie de siguranță (SSC). Prima SSC a fost legată de procesul de certificare pentru certificatele de operator aerian (AOC), iar a doua SSC a vizat autorizarea modificărilor și reparațiilor efectuate asupra aeronavelor cu o certificare de tip străină, înregistrate în India. La 30 aprilie 2013, Comisia s-a adresat din nou în scris autorităților indiene pentru a se interesa mai în detaliu în legătură cu cele două SSC și pentru a menționa alte chestiuni referitoare la monitorizarea de rutină de către AESA a informațiilor în materie de siguranță în ceea ce privește supravegherea siguranței pe teritoriul statului indian. DGCA a răspuns la 10 mai 2013 și a oferit detalii privind acțiunile corective în vederea remedierii celor două SSC. În august 2013, a fost desfășurată o a doua misiune de validare coordonată a OACI în India cu scopul de a verifica dacă India a implementat cu succes acțiunile corective care fuseseră convenite cu OACI. În urma acestei ICVM, OACI a retras constatările referitoare la cele două SSC. Raportul complet al ICVM nu este încă disponibil.

- (20) Este relevant de asemenea faptul că Administrația Aviației Federale (*Federal Aviation Administration - FAA*) din Statele Unite a efectuat o vizită în scopul evaluării siguranței la nivel internațional a aviației (*International Aviation Safety Assessment - IASA*) în august 2013. Așa cum stau lucrurile în prezent, statul indian și-a menținut starea de conformitate de categoria 1 a FAA. În cazul în care, în viitor, această stare de conformitate s-ar înrăutăți, Comisia ar trebui să ia în considerare în mod corespunzător inițierea unor consultări oficiale cu autoritățile indiene în conformitate cu articolul 3 alineatul (2) din Regulamentul (CE) nr. 473/2006.
- (21) Statele membre vor continua să verifice respectarea efectivă a standardelor de siguranță relevante, acordând prioritate inspecțiilor la platformă care urmează să fie efectuate asupra operatorilor aerieni din India, în conformitate cu Regulamentul (UE) nr. 965/2012.

Transportatori aerieni din Indonezia

- (22) Consultările cu autoritățile competente din Indonezia (și anume DGCA) continuă, în vederea monitorizării progreselor realizate de DGCA în a asigura că supravegherea în materie de siguranță a tuturor transportatorilor aerieni certificați în Indonezia se desfășoară în conformitate cu standardele de siguranță internaționale.
- (23) Compania aeriană PT. Citilink Indonesia s-a adresat în scris Comisiei la 2 august 2013 solicitând eliminarea sa din anexa A. Scrisoarea a fost însoțită de documente detaliate cu privire la încheierea procesului de certificare în cinci faze.
- (24) La 5 noiembrie 2013 a avut loc o reuniune tehnică la Bruxelles, la care au participat Citilink Indonesia, Comisia, AESA și statele membre, cu scopul examinării documentelor detaliate furnizate de compania aeriană. DGCA a fost invitată, de asemenea, la această reuniune, dar a considerat că participarea sa nu ar fi fost indispensabilă la momentul respectiv. Pe baza acestei reuniuni, Comisia va colabora cu DGCA cu scopul de a obține toate clarificările necesare pentru a hotărî dacă și când ar fi în măsură să propună ridicarea restricțiilor impuse transportatorului Citilink Indonesia.
- (25) În scrisoarea sa din data de 23 octombrie 2013, DGCA a furnizat, de asemenea, informații actualizate cu privire la ceilalți transportatori aerieni aflați sub supravegherea sa. DGCA a informat Comisia că transportatorul aerian PT Batik Air Indonesia i s-a eliberat un AOC cu numărul 121-050 la data de 23 aprilie 2013. Cu toate acestea, întrucât DGCA nu a furnizat dovezi din care să rezulte că supravegherea în materie de siguranță a acestui transportator aerian este asigurată în conformitate cu standardele internaționale de siguranță, se apreciază, pe baza criteriilor comune, că acest transportator ar trebui inclus în anexa A.
- (26) Comisia și Comitetul pentru Siguranță Aeriană continuă să încurajeze eforturile depuse de DGCA în vederea atingerii obiectivului acestuia de a crea un sistem aeronautic pe deplin conform cu standardele OACI.

Transportatori aerieni din Kazahstan

- (27) Comisia a continuat consultările active cu autoritățile competente din Kazahstan cu scopul de a fi informată și de a monitoriza progresele înregistrate de aceste autorități în ceea ce privește eforturile lor pe termen lung de a se asigura că supravegherea în materie de siguranță a tuturor transportatorilor aerieni certificați în Kazahstan respectă standardele de siguranță internaționale.
- (28) În special, într-o scrisoare din data de 8 august 2013, Comisia Aviației Civile (CAC) din Kazahstan a furnizat informații despre activitățile de recertificare în curs de desfășurare având drept obiectiv alinierea procedurilor și practicilor de eliberare și de supraveghere a certificatelor de operator din Kazahstan cu cele ale OACI. De asemenea, CAC a atras atenția asupra faptului că, în urma acestei alinieri, mai multe certificate de operator aerian au fost suspendate sau revocate.
- (29) La 18 octombrie 2013, Comisia a primit documente care au confirmat, pe de-o parte, revocarea a șase certificate de operator aerian (AOC) aparținând transportatorilor aerieni Mega, Samal, Euro-Asia Air International, Asia Continental Airlines, Deta Air și Kazair West (care fuseseră deja recertificate în categoria lucru aerian și eliminate din anexa A ⁽¹⁾) și, pe de altă parte, suspendarea, până la 4 august 2013, a AOC-urilor transportatorilor aerieni Semeyavia și Irtysh Air. Ulterior, CAC a indicat, de asemenea, că AOC-ul operatorului aerian Semeyavia a expirat între timp și că operatorul respectiv nu a solicitat o prelungire sau o reemitere. AOC al Irtysh Air a fost suspendat pentru încă o perioadă nedeterminată. Întrucât suspendarea unui AOC este o măsură temporară, care nu implică neapărat încetarea operațiunilor de zbor ale unui transportator aerian, Irtysh Air ar trebui să figureze în continuare în anexa A. În consecință, pe baza criteriilor comune, se apreciază că șase operatori aerieni (Mega, Samal, Euro-Asia Air International, Asia Continental Airlines, Deta Air și Semeyavia) ar trebui să fie eliminați din anexa A.
- (30) Comisia și Comitetul pentru Siguranță Aeriană sprijină măsurile luate de autoritățile competente din Kazahstan în privința creării unui sistem de supraveghere a aviației civile conform cu standardele internaționale de siguranță. În acest sens, Comisia invită autoritățile în cauză să accelereze și să intensifice eforturile în vederea implementării planului de acțiuni corective convenit cu OACI și să se concentreze în același timp pe remedierea imediată a celor două deficiențe semnificative în materie de siguranță. Comisia încurajează, de asemenea, participarea activă a Republicii Kazahstan la proiectul TRACECA al Uniunii privind siguranța aviației, în vederea creșterii cunoștințelor și a experienței inspectorilor CAC pentru siguranță.
- (31) Comisia își menține angajamentul de a organiza, cu asistența AESA și cu sprijinul statelor membre, o vizită la fața locului în Kazahstan și de a pregăti o reexaminare a cazului în cadrul Comitetului pentru Siguranță Aeriană, odată ce se vor înregistra suficiente progrese cu privire la remedierea deficiențelor în materie de siguranță identificate.

⁽¹⁾ Regulamentul de punere în aplicare (UE) nr. 1146/2012 al Comisiei din 3 decembrie 2012, JO L 333, 5.12.2012, p. 7.

(32) În ceea ce privește operațiunile de zbor ale Air Astana către Uniune, statele membre și AESA au confirmat că nu s-au constatat deficiențe specifice în urma inspecțiilor la platformă efectuate pe aeroporturile din Uniune în cadrul programului SAFA. Autoritățile competente din statele membre vor continua să verifice respectarea efectivă a standardelor de siguranță relevante, acordând prioritate inspecțiilor la platformă care urmează să fie efectuate asupra aeronavelor transportatorului Air Astana, în temeiul Regulamentului (UE) nr. 965/2012. Pe această bază, Comisia va pregăti o reexaminare a actualelor limitări ale operațiunilor transportatorului Air Astana pentru următoarea reuniune a Comitetului pentru Siguranță Aeriană.

Transportatori aerieni din Kârgâzstan

(33) În prezent sunt în curs de desfășurare consultări ale Comisiei cu autoritățile competente din Kârgâzstan în scopul identificării eventualilor transportatori aerieni ale căror certificare și supraveghere respectă standardele internaționale de siguranță și în privința cărora ar putea fi avută în vedere o relaxare treptată a restricțiilor.

(34) Cu toate acestea, ca și în cazul reuniunii Comitetului pentru Siguranță Aeriană (*Air Safety Committee - ASC*) din iunie 2013, autoritățile kârgâze nu au prezentat observații în scris pentru reuniunea acestuia din noiembrie 2013, care să-i permită Comisiei să pregătească o reexaminare a cazului. În plus, ca urmare a lipsei de dovezi din partea Republicii Kârgâzstan, Comisia nu poate propune eliminarea din lista comunitară a operatorilor kârgâzi ale căror certificate de operator aerian („AOC”) nu le permit să efectueze operațiuni de transport aerian comercial.

(35) La 24 octombrie 2013, Comisia a primit copii ale AOC-urilor și ale specificațiilor de operare ale operatorului recent certificat TEZ JET, care a început să opereze zboruri comerciale la 1 august 2013. Nu au fost primite copii ale documentelor referitoare la ceilalți trei transportatori aerieni recent certificați (Kyrgyz Airlines, S. Group International și Heli Sky), care în mod normal figurează pe site-ul internet oficial al autorității competente kârgâze. Întrucât autoritățile competente din Kârgâzstan nu au fost în măsură să furnizeze dovezi din care să rezulte că supravegherea în materie de siguranță a acestor patru transportatori aerieni este asigurată în conformitate cu standardele internaționale de siguranță, se apreciază, pe baza criteriilor comune, că transportatorii TEZ JET, Kyrgyz Airlines, S. Group International și Heli Sky ar trebui incluși în anexa A.

(36) Comisia invită autoritățile competente din Kârgâzstan să își intensifice eforturile de remediere a deficiențelor în materie de siguranță, incluzându-le pe cele identificate de OACI, și să comunice în mod regulat Comisiei orice progres înregistrat cu privire la supravegherea în materie de siguranță a transportatorilor aerieni certificați în Kârgâzstan, pentru a permite în cele din urmă Comisiei să prezinte o propunere Comitetului pentru Siguranță Aeriană în ceea ce privește reexaminarea cazului. Dacă se respectă această condiție, Comisia își menține angajamentul de a organiza, cu asistența AESA și cu sprijinul statelor membre, o vizită de evaluare a siguranței la fața locului pentru a verifica dacă autoritățile competente din

Kârgâzstan sunt în măsură să își exercite funcțiile de supraveghere în conformitate cu standardele internaționale, precum și pentru a pregăti reexaminarea acestui caz de către Comitetul pentru Siguranță Aeriană.

Transportatori aerieni din Liban

(37) De la 5 la 11 decembrie 2012, OACI a desfășurat o misiune ICVM în Liban și a revizuit progresele înregistrate în ceea ce privește remedierea deficiențelor identificate în cursul auditului USOAP asupra sistemului aviației civile din Liban, care a fost realizat de OACI în perioada cuprinsă între 1 și 9 iulie 2008. După această misiune ICVM, implementarea, în general insuficientă din punct de vedere al eficacității, a celor opt elemente critice (EC) a înregistrat o ușoară îmbunătățire.

(38) În timpul misiunii, echipa ICVM a identificat o SSC referitoare la procesul de certificare a operatorilor aerieni. S-a constatat că Libanul a eliberat sau a reînnoit AOC-urile și specificațiile de operare ale doi operatori internaționali de curse programate și că mai mulți deținători mai mici de AOC-uri s-au angajat în operațiuni de zbor pe plan internațional fără a efectua activitățile de certificare obligatorii. Comitetul OACI de validare a SSC a confirmat la 31 ianuarie 2013 că această SSC persistă.

(39) Analiza efectuată de Comisie, AESA și statele membre cu privire la raportul final al misiunii de validare coordonată a OACI din decembrie 2012 sugerează că Libanul se confruntă cu probleme în asigurarea implementării eficiente a standardelor și practicilor recomandate în două dintre domeniile USOAP analizate: navigabilitatea (AIR) și investigarea accidentelor (AIG). În plus, capacitatea statului de a garanta siguranța pare a fi afectată de probleme semnificative constatate în alte patru dintre domeniile USOAP analizate.

(40) La 12 noiembrie 2013, Comisia a invitat autoritățile competente din Liban la o reuniune de consultare tehnică, la care au participat AESA și reprezentantul unui stat membru al UE. În cursul acestei reuniuni, autoritățile competente din Liban au prezentat pe scurt informații despre viitoarea nouă lege privind aviația (Legea nr. 481/2002), care prevede crearea unei autorități aeronautice civile independente, dar care nu a fost adoptată din cauza instabilității politice din țară. Această adoptare depinde de instaurarea unui nou guvern, care va permite apoi numirea noului consiliului de administrație al autorității (ceea ce se preconizează pentru anul 2014). Autoritățile competente au declarat că au efectuat rapid sarcinile necesare pentru a remedia deficiențele constatate în planul de acțiuni corective (PAC) al OACI. Pe baza acestei reuniuni, autoritățile competente libaneze au fost invitate să furnizeze informații cu privire la supravegherea transportatorilor aerieni din Liban. Comisia și AESA vor evalua documentele primite, ținând cont de informațiile suplimentare de la OACI în ceea ce privește acțiunile întreprinse pentru a remedia SSC. De asemenea, Comisia încurajează participarea activă a Libanului la celula Uniunii de securitate aeronautică pentru țările mediteraneene (*Mediterranean Aviation Safety Cell - MASC*) cu scopul de a favoriza crearea programului de siguranță a statului (*State Safety Programme - SSP*) și de a consolida cadrul de reglementare a siguranței aviației în Liban.

(41) Pe baza situației descrise la considerentele (37)-(40), Comisia și Comitetul pentru Siguranță Aeriană sunt de părere că este necesară continuarea consultărilor cu autoritățile libaneze în conformitate cu articolul 3 alineatul (2) din Regulamentul (CE) nr. 473/2006.

Transportatori aerieni din Libia

(42) Consultările cu autoritățile competente din Libia (și anume LYCAA) continuă cu scopul de a confirma faptul că Libia înregistrează progrese în ceea ce privește eforturile sale de reformare a sistemului său de siguranță în domeniul aviației civile și în special în ceea ce privește garantarea faptului că supravegherea în materie de siguranță a tuturor transportatorilor aerieni certificați în Libia este efectuată în conformitate cu standardele de siguranță internaționale.

(43) La 7 octombrie 2013, Comisia s-a adresat în scris autorității LYCAA și a solicitat informații actualizate privind recertificarea transportatorilor aerieni din Libia. În răspunsul său din 29 octombrie 2013, LYCAA a solicitat să i se permită să prezinte, în cadrul unei reuniuni cu Comisia, progresele pe care le-a înregistrat, precum și să fie audiată de Comitetul pentru Siguranță Aeriană în noiembrie.

(44) În scrisoarea sa din data de 29 octombrie 2013, LYCAA a confirmat Comisiei faptul că va menține restricțiile actuale de zbor în Uniune pentru toți transportatorii aerieni și că orice modificare a reglementărilor existente ar face obiectul unui acord între LYCAA, Comisie și Comitetul pentru Siguranță Aeriană.

(45) Într-o reuniune din 7 noiembrie 2013, Comisia, AESA și reprezentanți ai statelor membre au purtat discuții cu LYCAA și cu transportatorii Libyan Airlines și Afriqyah Airways. În contextul acestor discuții, LYCAA a declarat că, în opinia sa, procesul de recertificare în cinci faze pentru Libyan Airlines a fost încheiat și că transportatorul aerian respectiv ar trebui să fie autorizat să efectueze zboruri în Uniune. Documentația privind activitățile întreprinse de LYCAA în cursul procesului de recertificare a fost înmănată Comisiei la reuniune.

(46) LYCAA și Libyan Airlines au fost audiate de Comitetul pentru Siguranță Aeriană la 19 noiembrie 2013. LYCAA a informat Comitetul pentru Siguranță Aeriană că procesul de recertificare în cinci faze pentru Libyan Airlines a fost încheiat și că, în opinia LYCAA, compania aeriană respectivă ar trebui să fie autorizată să exploateze rute în Uniune.

(47) Cu toate acestea, LYCAA a confirmat în mod explicit Comisiei și Comitetului pentru Siguranță Aeriană că orice relaxare a restricțiilor actuale de zbor în Uniune ar face obiectul unui acord între LYCAA, Comisie și Comitetul pentru Siguranță Aeriană.

(48) Comisia și Comitetul pentru Siguranță Aeriană au luat act de următoarele:

— documentele furnizate ca dovadă pentru recertificarea transportatorului Libyan Airlines, care au fost prezentate Comitetului, nu au putut fi evaluate suficient de bine în timp util înainte de reuniunea Comitetului;

— în urma întrebărilor membrilor Comitetului, a rezultat că numărul inspectorilor LYCAA ar fi insuficient pentru îndeplinirea sarcinilor autorității;

— zborurile pentru servicii medicale de urgență aeriene efectuate comercial de operatori din Libia nu fuseseră restricționate suficient de către LYCAA în spațiul aerian al Uniunii, ceea ce a contravenit acordului dintre LYCAA, Comisie și Comitetul pentru Siguranță Aeriană;

— unele dintre aceste zboruri au făcut obiectul inspecțiilor la platformă și în mai multe cazuri au fost constatate deficiențe semnificative.

(49) Comisia și Comitetul pentru Siguranță Aeriană au atras atenția asupra faptului că, înainte ca LYCAA să ia în considerare eliberarea unei autorizații de zbor în Uniune pentru transportatorii săi, este necesar să se demonstreze în mod satisfăcător Comisiei și Comitetului pentru Siguranță Aeriană că procesul de recertificare a fost încheiat efectiv și că se realizează o supraveghere continuă sustenabilă în conformitate cu standardele OACI. În cazul în care acest lucru nu este demonstrat în mod satisfăcător Comisiei și Comitetului pentru Siguranță Aeriană, Comisia ar fi obligată să ia măsuri imediate pentru a împiedica transportatorii aerieni să efectueze zboruri în Uniune.

Transportatori aerieni din Republica Islamică Mauritania

(50) În conformitate cu Regulamentul (UE) nr. 965/2012, statele membre au verificat respectarea efectivă a standardelor de siguranță relevante, prin intermediul inspecțiilor la platformă efectuate asupra aeronavelor transportatorilor aerieni care dețin licențe eliberate de Mauritania. Cea mai recentă analiză SAFA realizată de AESA arată că au fost efectuate cinci inspecții asupra aeronavelor transportatorului Mauritania Airlines International (MAI). Analiza realizată de AESA a lacunelor identificate în cursul acestor inspecții SAFA indică o tendință nedorită. Inspecțiile au scos la lumină o serie de deficiențe, printre care și unele care au un impact asupra siguranței, în special în ceea ce privește condițiile de întreținere. În urma analizei au mai fost efectuate încă două inspecții în octombrie 2013, care au confirmat tendința identificată și natura deficiențelor.

(51) AESA a informat autoritățile naționale din Mauritania (și anume ANAC) cu privire la aceste rezultate SAFA nesatisfăcătoare. ANAC a fost invitată să întreprindă acțiuni corective și să informeze agenția cu privire la aceste acțiuni. La 14 octombrie 2013, ANAC a răspuns menționând că primul zbor către Europa a avut loc pe 8 mai 2013 și că, potrivit indicatorului acestuia, ar putea fi remarcată o tendință de ameliorare. Inspectorii ANAC pentru siguranță au primit instrucțiuni speciale să interzică zborurile către Europa pentru aeronavele cu privire la care s-au făcut constatări SAFA clasificate în categoriile 2 sau 3.

(52) Spania a informat Comitetul pentru Siguranță Aeriană că a familiarizat recent alți patru inspectori ANAC cu inspecțiile SAFA, ceea ce ar trebui să conducă la o ameliorare a situației.

- (53) Comisia și Comitetul pentru Siguranță Aeriană au făcut observația că ANAC și MAI trebuie să continue ameliorarea situației. De asemenea, Comisia va reitera față de Mauritania importanța angajamentelor pe care și le-a asumat în ceea ce privește planul său de acțiuni corective, precum și necesitatea de a se efectua o analiză a cauzelor fundamentale. În plus, Comisia va solicita rapoartele periodice pe care ANAC și MAI ar trebui să le furnizeze.
- (54) În cazul în care rezultatele viitoarelor inspecții la platformă SAFA sau orice alte informații relevante în materie de siguranță vor indica o degradare a standardelor de siguranță sub un nivel acceptabil, Comisia ar fi nevoită să ia în considerare să întreprindă măsuri în conformitate cu Regulamentul (CE) nr. 2111/2005.

Transportatori aerieni din Mozambic

- (55) Autoritățile competente din Mozambic (și anume IACM) au raportat cu privire la implementarea în curs a PAC, care a fost prezentat organizației OACI și aprobat de aceasta. Ultimul raport privind progresele înregistrate, primit la 29 octombrie 2013, menționează faptul că IACM a continuat să abordeze constatările USOAP deschise în ceea ce privește chestiunile aferente din protocol, însă validarea de către OACI a progreselor raportate urmează să aibă loc și va fi notificată cât de repede posibil. Politica de formare profesională a IACM fost stabilită, iar programul de formare profesională corespunzător este în curs de elaborare.
- (56) Cu aceeași ocazie, IACM a raportat că a continuat procesul de recertificare a operatorilor aerieni în conformitate deplină cu standardele și practicile recomandate (*Standards and Recommended Practices - SARPS*) ale OACI. Până acum, 12 operatori [CFM – Transportes e Trabalho Aéreo S.A., Coastal Aviation, CR Aviation, ETA- Air Charter, Helicópteros Capital, Kaya Airlines Lda, Linhas Aéreas de Moçambique LAM, Moçambique Expresso SARL Mex, OHI, Safari Air, Solenta Aviation (denumire anterioară CFA-Mozambique) și TTA SARL] au fost recertificați conform listei furnizate de IACM. Întrucât autoritățile competente din Mozambic nu au fost în măsură să furnizeze dovezi din care să rezulte că supravegherea în materie de siguranță a acestor 12 transportatori aerieni este asigurată în conformitate cu standardele internaționale de siguranță, se apreciază, pe baza criteriilor comune, că transportatorii CFM – Transportes e Trabalho Aéreo S.A., Coastal Aviation, CR Aviation, ETA- Air Charter, Helicópteros Capital, Kaya Airlines Lda, Linhas Aéreas de Moçambique LAM, Moçambique Expresso SARL Mex, OHI, Safari Air, Solenta Aviation (denumire anterioară CFA-Mozambique) și TTA SARL ar trebui incluși în anexa A.
- (57) Ceilalți cinci operatori cuprinși anterior în anexa A (Aero-Serviços SARL, Aerovisão de Moçambique, Emílio Air Charter Lda, Unique Air Charter și VR Cropsprayers Lda) nu au fost recertificați. Deși nu sunt incluși pe lista operatorilor recertificați prezentată de autorități, acești cinci operatori aerieni figurează în continuare pe site-ul internet al IACM. Întrucât autoritățile competente din Mozambic nu au fost în măsură să furnizeze dovezi din care să rezulte că supravegherea în materie de siguranță a acestor cinci transportatori aerieni este asigurată în conformitate cu standardele internaționale de siguranță, se apreciază, pe baza criteriilor comune, că transportatorii Aero-Serviços SARL, Aerovisão de Moçambique, Emílio Air Charter Lda, Unique Air Charter și VR Cropsprayers Lda ar trebui să figureze în continuare în anexa A.
- (58) Au fost depuse în continuare eforturi îndreptate spre consolidarea capacităților, constând în recrutarea de profesioniști din țară, în total 15 membri de personal urmând să fie angajați înainte de sfârșitul anului 2013 (cu scopul de a consolida domeniile „Operațiuni și acordarea de licențe”, „Navigație și aerodromuri”, „Navi-gabilitate”, „Elaborarea de norme și asigurarea respectării normelor”, „Acorduri privind transportul aerian” și „Gestionare”) și angajarea altor patru membri de personal (în domeniul „Navigație și aerodromuri”) fiind preconizată pentru anul 2014. De asemenea, în octombrie 2013 a fost angajat un expert în domeniul „Aerodromuri, rute aeriene și mijloace de asistență de la sol” (*Aerodromes, Air Routes and Ground Aids - AGA*) în cadrul unui proiect sponsorizat de OACI, cu scopul de a consolida acest domeniu.
- (59) IACM a raportat, de asemenea, că transportatorul aerian Linhas Aéreas de Moçambique (LAM) a continuat să urmărească implementarea fazelor avansate, în special a fazei III, ale sistemului său de management al siguranței (SMS). Au fost numiți responsabili cu siguranța și agenți de siguranță în toate domeniile operaționale, iar formarea în domeniul SMS și achiziționarea de instrumente IT pentru integrarea sistemului de calitate în SMS sunt în curs de desfășurare. În paralel, în urma unui audit de succes desfășurat în iunie 2013, LAM și-a reinnoit certificarea IOSA (*IATA Operational Safety Audit Programme - Programul de audit de siguranță operațională al IATA*), care va fi valabilă până în octombrie 2015. De asemenea, sistemul de calitate al LAM a fost auditat cu succes în august 2013 și certificarea sa ISO 9001 a fost revalidată.
- (60) IACM a solicitat o misiune de validare coordonată a OACI (*ICAO Coordinated Validation Mission – ICVM*) pentru a valida progresele în ceea ce privește implementarea PAC, iar OACI planifică desfășurarea unei astfel de misiuni în aprilie 2014.
- (61) Comisia și Comitetul pentru Siguranță Aeriană au salutat progresele raportate de autoritățile competente din Mozambic în ceea ce privește remedierea deficiențelor identificate de OACI, în special a celor îndreptate spre consolidarea capacităților interne, și le-a încurajat să își continue eforturile în vederea definitivării activității lor de creare a unui sistem aviatic pe deplin conform cu standardele OACI.
- (62) Comisia și Comitetul pentru Siguranță Aeriană au recunoscut și au salutat, de asemenea, îmbunătățirile durabile raportate de LAM în ceea ce privește eforturile sale susținute de a adera la standardele internaționale de siguranță și de a le adopta.

Transportatori aerieni din Nepal

- (63) În mai 2009, un audit al OACI a condus la constatări care au confirmat că gradul de implementare a standardelor internaționale de siguranță de către Nepal este afilă relativ cu mult sub media la nivel mondial.

- (64) Auditul a demonstrat că autoritatea competentă din Nepal (CAAN) nu a putut să asigure implementarea efectivă a standardelor internaționale de siguranță în domeniul operațiunilor aeriene, al navigabilității și al investigării accidentelor și că au existat constatări semnificative care au afectat capacitățile acestei țări și în domeniile legislației primare în sectorul aviației și al reglementărilor aeronautice civile, al organizării aviației civile, al acordării de licențe pentru personal și al pregătirii acestuia.
- (65) Într-o perioadă de doi ani, cuprinsă între august 2010 și septembrie 2012, în această țară au avut loc cinci accidente mortale în care au fost implicați cetățeni ai Uniunii și aeronave înmatriculate în Nepal. În plus, în 2013, au mai avut loc încă trei accidente. Rata ridicată a accidentelor ar putea reprezenta un indiciu al existenței unor deficiențe sistemice de siguranță.
- (66) Pe baza informațiilor provenite din consultările între CAAN, Comisie și AESA, Comitetul pentru Siguranță Aeriană a reexaminat situația în ceea ce privește siguranța aviației în Nepal pentru prima oară în cursul reuniunii Comitetului din iunie 2013.
- (67) În ciuda deficiențelor grave constatate și a numărului ridicat de accidente aviatice, Comitetul pentru Siguranță Aeriană a fost încurajat de inițiativele luate de autoritățile competente, însă a afirmat că o reexaminare a rezultatelor misiunii de validare coordonată a OACI și a altor informații privind siguranța ar putea conduce la luarea de măsuri de către Comisie în conformitate cu Regulamentul (CE) nr. 2111/2005.
- (68) OACI a desfășurat o misiune de validare coordonată (ICVM) în iulie 2013, care a pus în lumină o deficiență semnificativă în materie de siguranță (SSC) în ceea ce privește operațiunile aeronavelor. Planul inițial de acțiuni corective prezentat OACI de către CAAN în vederea corectării deficiențelor remarcate în cadrul SSC nu a fost finalizat în intervalul de timp prevăzut, iar SSC nu a fost înlăturată. Raportul complet al ICVM nu este încă disponibil.
- (69) La 19 noiembrie 2013, Comitetul pentru Siguranță Aeriană a audiat prezentări susținute de către CAAN în legătură cu acțiunile acestei autorități în ceea ce privește îmbunătățirea siguranței aviației în Nepal. Comisia și Comitetul pentru Siguranță Aeriană au constatat că, în ciuda eforturilor semnificative depuse de CAAN; există încă preocupări considerabile în ceea ce privește faptul că riscurile pentru siguranța aviației nu sunt limitate suficient.
- (70) De asemenea, Comitetul pentru Siguranță Aeriană a audiat prezentările susținute de transportatorii Airlines Operator Association of Nepal, Nepal Airlines, Buddha Air, Yeti Airlines, Tara Air și Shree Airlines.
- (71) Prezentările susținute de transportatorii aerieni au acoperit în principal managementul siguranței și instruirea piloților, iar Comitetul pentru Siguranță Aeriană a fost încurajat de atitudinea profesionistă a companiilor aeriene în ceea ce privește siguranța aviației în general.
- (72) În ciuda eforturilor depuse de CAAN, nu există dovezi suficiente ale unei ameliorări clare și durabile. Această observație este susținută de identificarea unei SSC de către OACI și de incapacitatea de a remedia cu eficacitate problemele constatate de aceasta.
- (73) Comisia și Comitetul pentru Siguranță Aeriană au remarcat faptul că, deși consideră că autoritatea CAAN se află în etapa de consolidare a capacităților, CAAN nu a dezvoltat încă în suficientă măsură capacitățile necesare pentru a asigura îndeplinirea obligațiilor sale internaționale.
- (74) Deși este posibil ca unii dintre transportatorii aerieni să dispună de suficiente resurse pentru a gestiona siguranța în conformitate cu obligațiile care le revin, Comisia și Comitetul pentru Siguranță Aeriană consideră că deficiențele autorității CAAN conduc la o situație în care aceasta nu poate garanta siguranța transportatorilor săi aerieni.
- (75) Pe baza situației descrise la considerentele (63)-(74) și pe baza criteriilor comune, se apreciază că toți transportatorii aerieni certificați în Nepal nu îndeplinesc standardele de siguranță corespunzătoare. Prin urmare, acești transportatori aerieni ar trebui să facă obiectul unei interdicții de exploatare și să fie incluși în anexa A.
- (76) Comisia, cu asistența AESA și a statelor membre, este pregătită să efectueze o vizită la fața locului în Nepal, dacă este posibil înainte de următoarea reuniune a Comitetului pentru Siguranță Aeriană, pentru a evalua mai aprofundat capacitățile autorității CAAN și ale transportatorilor aerieni principali din Nepal, cu scopul de a afla dacă ar fi posibilă o relaxare a interdicției de exploatare.
- (77) Comisia și Comitetul pentru Siguranță Aeriană recunosc dificultățile cu care se confruntă CAAN și vor analiza posibilitățile de a extinde programul deja existent de cooperare tehnică între CAAN și AESA.
- ### Transportatori aerieni din Filipine
- (78) Cebu Pacific a hotărât să nu participe la reuniunea din iunie a Comitetului pentru Siguranță Aeriană, din cauza unui accident suferit de acest transportator aerian la 2 iunie 2013 pe aeroportul internațional de la Davao, care s-a soldat cu o ieșire de pe pistă.
- (79) De la reuniunea din iunie a Comitetului pentru Siguranță Aeriană (ASC), Autoritatea Aeronautică Civilă din Filipine (CAAP) și transportatorul aerian Cebu Pacific au prezentat anumite documente pentru a permite Comisiei să obțină o imagine mai clară asupra acțiunilor privind siguranța întreprinse de transportatorul Cebu Pacific și de CAAP ca urmare a accidentului. Comisia și Comitetul pentru Siguranță Aeriană au luat notă de eforturile pozitive susținute depuse de CAAP și au salutat colaborarea transparentă cu Comisia în ceea ce privește accidentul.
- (80) Comisia a invitat reprezentanți ai CAAP și ai Cebu Pacific la o reuniune tehnică pentru a discuta mai în detaliu aceste acțiuni privind siguranța și alți factori relevanți cu privire la accident.

- (81) Statele membre au luat la cunoștință de faptul că transportatorul Philippine Airlines a reluat serviciile în Uniune la 4 noiembrie 2013, în urma eliminării sale din lista UE privind siguranța din anexa A în iulie 2013. Statele membre vor continua să verifice respectarea efectivă a standardelor de siguranță relevante, acordând prioritate inspecțiilor la platformă, în conformitate cu Regulamentul (UE) nr. 965/2012.

Transportatori aerieni din Federația Rusă

- (82) Aeronavele exploatare de anumiți transportatori aerieni certificați în Federația Rusă care efectuează zboruri înspre aeroporturile din Uniune sunt supuse unor inspecții la platformă SAFA prioritare, pentru a verifica respectarea de către acestea a standardelor internaționale de siguranță. Autoritățile competente ale statelor membre și AESA continuă să își informeze omologii din Federația Rusă cu privire la deficiențele identificate și îi invită să ia măsuri pentru a elimina orice neconformitate cu standardele OACI.
- (83) Între timp, Comisia continuă dialogul pe teme de siguranță a aviației cu autoritățile competente din Federația Rusă, în special pentru a asigura contracararea adecvată a tuturor riscurilor actuale asociate slabei performanțe în materie de siguranță a transportatorilor aerieni certificați în Federația Rusă.
- (84) La 7 noiembrie 2013, Comisia, asistată de AESA și de mai multe state membre, a organizat o reuniune cu reprezentanții Agenției de Transport Aerian a Federației Ruse (FATA), în cadrul căreia FATA a prezentat informații cu privire la măsurile luate de autoritate și de transportatorii aerieni în cauză pentru soluționarea problemelor constatate în cursul inspecțiilor la platformă SAFA. În special, FATA a declarat că ține sub control performanța transportatorilor aerieni și că este pregătită să intervină, în cazul în care este necesar. FATA utilizează în mod regulat rezultatele SAFA în procesul inspecțiilor de certificare sau al eliberării anumitor autorizații, pentru a verifica conformitatea transportatorilor aerieni cu normele.
- (85) La reuniunea din 7 noiembrie 2013 au fost invitați, de asemenea, reprezentanți ai transportatorului Kogalymavia, cu scopul de a răspunde la întrebări legate de o creștere importantă a raportului constatărilor în cadrul programului SAFA. Autoritatea competentă din Rusia a precizat că a efectuat o inspecție neprogramată asupra transportatorului Kogalymavia, care a evidențiat probleme grave în domeniul navigabilității, al operațiunilor de zbor și al managementului siguranței. Transportatorului aerian respectiv i s-a acordat un termen de o lună pentru a remedia toate problemele. Ulterior, în termen de două săptămâni, FATA va efectua o inspecție subsecventă și va hotărî dacă cu privire la limitarea, suspendarea sau revocarea certificatului de operator aerian (AOC) al acestei companii. Comisia a subliniat că flota și operațiunile acestui transportator aerian trebuie să fie reexamineate îndeaproape și că supravegherea continuă trebuie să fie ameliorată, pentru a confirma îmbunătățirea rapidă a stării tehnice a avioanelor și a siguranței zborurilor. Dacă situația transportatorului Kogalymavia nu se îmbunătățește sau măsurile autorităților nu sunt adecvate, Comisia va lua măsurile corespunzătoare. Deoarece o parte din flotă este

înregistrată în Irlanda, autoritatea competentă din Irlanda (IAA) va lua măsurile corespunzătoare.

- (86) Comisia și AESA vor continua să monitorizeze îndeaproape performanțele în materie de siguranță ale transportatorilor aerieni certificați în Federația Rusă, care efectuează zboruri către Uniune. În acest scop, autoritățile competente din statele membre vor verifica respectarea efectivă a standardelor de siguranță relevante, acordând prioritate inspecțiilor la platformă care urmează să fie efectuate asupra aeronavelor acestor transportatori în temeiul Regulamentului (UE) nr. 965/2012. Comisia va continua să facă schimb de informații legate de siguranță cu autoritățile competente din Federația Rusă în scopul de a verifica dacă problemele constatate în cadrul inspecțiilor la platformă SAFA au fost soluționate în mod adecvat de către transportatorii aerieni în cauză.
- (87) Dacă rezultatele inspecțiilor la platformă sau orice alte informații relevante în materie de siguranță ar indica faptul că nu se respectă standardele internaționale de siguranță, Comisia ar fi nevoită să ia măsuri în conformitate cu Regulamentul (CE) nr. 2111/2005.

Transportatori aerieni din Yemen (Yemen Airways)

- (88) Raportul investigației privind accidentul transportatorului Yemen Airways (Yemenia), care a avut loc la Moroni, în Insulele Comore, la data de 29 iunie 2009 (2254 UTC), a fost publicat la 25 iunie 2013. În conformitate cu standardele internaționale, raportul a fost publicat de către statul Comore, cu participarea altor state, cum ar fi Franța, Statele Unite și Yemen. Au existat îngrijorări în rândul unora dintre participanți în ceea ce privește timpul scurs între accident și publicarea raportului final.
- (89) Comisia și Comitetul pentru Siguranță Aeriană au salutat publicarea raportului final. În ceea ce privește concluziile, raportul afirmă, referitor la Yemenia, că accidentul s-a datorat acțiunilor necorespunzătoare ale echipajului, efectuate pentru a controla traiectoria de zbor a aeronavei, care au cauzat o desprindere aerodinamică, fără a mai fi posibilă o redresare, ceea ce a condus la impactul cu oceanul. Factorul care a precedat desprinderea aerodinamică a fost o manevră necontrolată de zbor la vedere în cursul unei apropieri cu manevre la vedere pe timp de noapte. În raport s-a adăugat că echipajul Yemenia probabil că nu a avut capacitatea mentală de a reacționa într-un mod adecvat la diversele semnale de alarmă din cabina de pilotaj. În plus, raportul a atras atenția asupra faptului că a lipsit o procedură clară pe care echipajul ar fi trebuit să o urmeze în cazul în care una sau ambele lumini de pistă pentru aliniere ar fi fost inutilizabile.
- (90) Raportul privind accidentul a oferit trei recomandări principale: în primul rând, autoritățile din Insulele Comore ar trebui să introducă măsuri permanente de urgență care să permită căutarea și salvarea ulterioară a unei aeronave implicate într-un accident care a avut loc pe mare în apropierea aerodromurilor sale; în al doilea rând, autoritățile din Yemen ar trebui să se asigure că toți membrii echipajelor care efectuează zboruri către Moroni au beneficiat de o instruire corectă în domeniul desfășurării de manevre de zbor la vedere aplicând proceduri obligatorii privind traiectul (MVI); în al

- treilea rând, autoritățile din Yemen ar trebui să reexamineze instruirea piloților transportatorului Yemenia, în special în ceea ce privește capacitatea lor de a reacționa în situații de urgență.
- (91) Având în vedere publicarea raportului, Comisia a organizat o reuniune la Bruxelles la 1 iulie 2013 la care au participat reprezentanți ai Comitetului arab pentru aviație civilă (ACAC) și ai Autorității meteorologice pentru aviație civilă (CAMA) din Yemen. Reuniunea a fost organizată pentru a oferi posibilitatea autorității CAMA să își prezinte punctele de vedere cu privire la principalele concluzii și recomandări din raportul privind accidentul. Într-o scrisoare din 10 septembrie, Comisia a declarat că, deși nu dorește să intre în detaliile tehnice ale raportului privind accidentul, dorește să se concentreze mai mult pe performanța în materie de siguranță a transportatorului Yemenia și pe supravegherea în materie de siguranță la care este supus acest transportator aerian, în special deoarece acesta transportă în mod regulat cetățeni europeni. Mai precis, Comisia a indicat că dorește să afle mai multe despre măsurile concrete luate de CAMA și Yemenia, în urma publicării raportului privind accidentul.
- (92) Întrucât nu a primit niciun răspuns, la 30 octombrie 2013 Comisia a transmis încă o scrisoare, punând accentul pe faptul că, pentru a evita o convocare în temeiul articolului 7 din Regulamentul (CE) nr. 2111/2005, este necesar un răspuns urgent la întrebările anterioare ale Comisiei.
- (93) Într-o scrisoare din data de 7 noiembrie 2013, CAMA a răspuns furnizând niște detalii privind acțiunile de siguranță pe care le-a întreprins ca urmare a accidentului. Aceste detalii vor trebui să constituie baza pentru o reuniune care urmează să fie aibă loc cu reprezentanți ai CAMA și Yemenia. În funcție de rezultatul acestei reuniuni, Comisia fie va menține consultările oficiale cu responsabilii pentru supravegherea reglementară a transportatorilor aerieni certificați în Yemen și cu Yemenia, fie va trebui să aibă în vedere o convocare în conformitate cu articolul 7 din Regulamentul (CE) nr. 2111/2005.
- (94) Regulamentul (CE) nr. 619/2009 al Comisiei din 13 iulie 2009 de modificare a Regulamentului (CE) nr. 474/2006 a stabilit că toți transportatorii aerieni certificați de autoritățile responsabile cu supravegherea reglementară din Zambia ar trebui să fie incluși în anexa A.
- (95) Incluziunea în anexa A în conformitate cu criteriile comune ale Regulamentului (CE) nr. 2111/2005 a fost sprijinită de dovezi, printre care s-au numărat problemele constatate în cursul unui audit realizat în cadrul programului universal al OACI de auditare a supravegherii siguranței (*Universal Safety Oversight Audit Programme – USOAP*) în februarie 2009, care a avut drept rezultat identificarea unei deficiențe semnificative în materie de siguranță (SSC) în ceea ce privește operațiunile aeronavelor, certificarea și supravegherea exercitată de Autoritatea Aeronautică Civilă din Zambia.
- (96) Ulterior, în decembrie 2012, OACI a vizitat Zambia sub auspiciile unei misiuni de validare coordonate a OACI (ICVM). Această ICVM a vizat SSC inițială identificată ca rezultat al auditului USOAP realizat de OACI în februarie 2009, precum și acțiunile corective prezentate de autoritățile din Zambia cu privire la SSC în cauză. În urma ICVM, Comitetul OACI de validare a deficiențelor semnificative în materie de siguranță a concluzionat că SSC identificată poate fi eliminată.
- (97) Comisia a furnizat informațiile actuale Comitetului pentru Siguranță Aeriană în ceea ce privește corespondența recentă pe care a avut-o cu autoritățile din Zambia.
- (98) Comisia și Comitetul pentru Siguranță Aeriană au fost încurajați de progresele înregistrate de Departamentul Aeronautic Civil din Zambia și au apelat la autoritățile din Zambia să își continue activitățile astfel încât, la momentul potrivit și după verificarea necesară, să poată fi avută în vedere o relaxare a restricțiilor actuale de exploatare.
- (99) Articolul 8 alineatul (2) din Regulamentul (CE) nr. 2111/2005 recunoaște necesitatea ca deciziile să fie luate cu rapiditate și, după caz, de urgență, având în vedere implicațiile la nivel de siguranță. În consecință, este esențial, în vederea protecției informațiilor sensibile și a reducerii la minimum a efectelor comerciale, ca deciziile luate în contextul actualizării listei transportatorilor aerieni care fac obiectul unei interdicții sau restricții de exploatare pe teritoriul Uniunii să fie publicate și să intre în vigoare imediat după adoptarea acestora.
- (100) Prin urmare, Regulamentul (CE) nr. 474/2006 ar trebui modificat în consecință.
- (101) Măsurile prevăzute în prezentul regulament sunt conforme cu avizul Comitetului pentru Siguranță Aeriană,

ADOPTĂ PREZENTUL REGULAMENT:

Articolul 1

Regulamentul (CE) nr. 474/2006 se modifică după cum urmează:

1. Anexa A se înlocuiește cu textul din anexa A la prezentul regulament.
2. Anexa B se înlocuiește cu textul din anexa B la prezentul regulament.

Articolul 2

Prezentul regulament intră în vigoare în ziua următoare datei publicării în *Jurnalul Oficial al Uniunii Europene*.

Prezentul regulament este obligatoriu în toate elementele sale și se aplică direct în toate statele membre.

Adoptat la Bruxelles, 3 decembrie 2013.

*Pentru Comisie,
pentru președinte
Siim KALLAS
Vicepreședinte*

ANEXA A

LISTA TRANSPORTATORILOR AERIENI CARE FAC OBIECTUL UNEI INTERDICȚII GENERALE DE EXPLOATARE PE TERITORIUL UE ⁽¹⁾

Denumirea de persoană juridică a transportatorului aerian, așa cum este indicată pe AOC-ul acestuia (și denumirea comercială, dacă este diferită)	Numărul certificatului de operator aerian (AOC) sau numărul licenței de operare	Codul OACI de desemnare a companiei aeriene	Statul operatorului
BLUE WING AIRLINES	SRBWA-01/2002	BWI	Suriname
MERIDIAN AIRWAYS LTD	AOC 023	MAG	Republica Ghana
Toți transportatorii aerieni certificați de autoritățile responsabile cu supravegherea reglementară din Afganistan, inclusiv:			Republica Islamică Afganistan
ARIANA AFGHAN AIRLINES	AOC 009	AFG	Republica Islamică Afganistan
KAM AIR	AOC 001	KMF	Republica Islamică Afganistan
PAMIR AIRLINES	Necunoscut	PIR	Republica Islamică Afganistan
SAFI AIRWAYS	AOC 181	SFW	Republica Islamică Afganistan
Toți transportatorii aerieni certificați de autoritățile responsabile cu supravegherea reglementară din Angola, cu excepția transportatorului aerian TAAG Angola Airlines care figurează în anexa B, inclusiv:			Republica Angola
AEROJET	AO 008-01/11	TEJ	Republica Angola
AIR GICANGO	009	Necunoscut	Republica Angola
AIR JET	AO 006-01/11-MBC	MBC	Republica Angola
AIR NAVE	017	Necunoscut	Republica Angola
AIR26	AO 003-01/11-DCD	DCD	Republica Angola
ANGOLA AIR SERVICES	006	Necunoscut	Republica Angola
DIEXIM	007	Necunoscut	Republica Angola
FLY540	AO 004-01 FLYA	Necunoscut	Republica Angola
GIRA GLOBO	008	GGL	Republica Angola
HELIANG	010	Necunoscut	Republica Angola
HELIMALONGO	AO 005-01/11	Necunoscut	Republica Angola

⁽¹⁾ Transportatorii aerieni enumerați în anexa A ar putea fi autorizați să exercite drepturi de trafic în cazul în care utilizează aeronave închiriate cu echipaj, aparținând unui transportator aerian care nu face obiectul unei interdicții de exploatare, cu condiția respectării standardelor de siguranță aplicabile.

Denumirea de persoană juridică a transportatorului aerian, așa cum este indicată pe AOC-ul acestuia (și denumirea comercială, dacă este diferită)	Numărul certificatului de operator aerian (AOC) sau numărul licenței de operare	Codul OACI de desemnare a companiei aeriene	Statul operatorului
MAVEWA	016	Necunoscut	Republica Angola
SONAIR	AO 002-01/10-SOR	SOR	Republica Angola
Toți transportatorii aerieni certificați de autoritățile responsabile cu supravegherea reglementară din Benin, inclusiv:			Republica Benin
AERO BENIN	PEA Nr. 014/MDCTTTATP-PR/ANAC/DEA/SCS	AEB	Republica Benin
AFRICA AIRWAYS	Necunoscut	AFF	Republica Benin
ALAFIA JET	PEA Nr. 014/ANAC/MDCTTTATP-PR/DEA/SCS	Necunoscut	Republica Benin
BENIN GOLF AIR	PEA Nr. 012/MDCTTP-PR/ANAC/DEA/SCS.	BGL	Republica Benin
BENIN LITTORAL AIRWAYS	PEA Nr. 013/MDCTTTATP-PR/ANAC/DEA/SCS.	LTL	Republica Benin
COTAIR	PEA Nr. 015/MDCTTTATP-PR/ANAC/DEA/SCS.	COB	Republica Benin
ROYAL AIR	PEA Nr. 11/ANAC/MDCTTP-PR/DEA/SCS	BNR	Republica Benin
TRANS AIR BENIN	PEA Nr. 016/MDCTTTATP-PR/ANAC/DEA/SCS	TNB	Republica Benin
Toți transportatorii aerieni certificați de autoritățile responsabile cu supravegherea reglementară din Republica Congo, inclusiv:			Republica Congo
AERO SERVICE	RAC06-002	RSR	Republica Congo
CANADIAN AIRWAYS CONGO	RAC06-012	Necunoscut	Republica Congo
EMERAUDE	RAC06-008	Necunoscut	Republica Congo
EQUAFLIGHT SERVICES	RAC 06-003	EKA	Republica Congo
EQUAJET	RAC06-007	EKJ	Republica Congo
EQUATORIAL CONGO AIRLINES S.A.	RAC 06-014	Necunoscut	Republica Congo
MISTRAL AVIATION	RAC06-011	Necunoscut	Republica Congo

Denumirea de persoană juridică a transportatorului aerian, așa cum este indicată pe AOC-ul acestuia (și denumirea comercială, dacă este diferită)	Numărul certificatului de operator aerian (AOC) sau numărul licenței de operare	Codul OACI de desemnare a companiei aeriene	Statul operatorului
TRANS AIR CONGO	RAC 06-001	TSG	Republica Congo
Toți transportatorii aeriени certificați de autoritățile responsabile cu supravegherea reglementară din Republica Democratică Congo (RDC), inclusiv:			Republica Democratică Congo (RDC)
AFRICAN AIR SERVICES COMMUTER	104/CAB/MIN/TVC/2012	Necunoscut	Republica Democratică Congo (RDC)
AIR BARAKA	409/CAB/MIN/TVC/002/2011	Necunoscut	Republica Democratică Congo (RDC)
AIR CASTILLA	409/CAB/MIN/TVC/007/2010	Necunoscut	Republica Democratică Congo (RDC)
AIR FAST CONGO	409/CAB/MIN/TVC/0112/2011	Necunoscut	Republica Democratică Congo (RDC)
AIR KASAI	409/CAB/MIN/TVC/0053/2012	Necunoscut	Republica Democratică Congo (RDC)
AIR KATANGA	409/CAB/MIN/TVC/0056/2012	Necunoscut	Republica Democratică Congo (RDC)
AIR MALEBO	409/CAB/MIN/TVC/0122/2012	Necunoscut	Republica Democratică Congo (RDC)
AIR TROPIQUES	409/CAB/MIN/TVC/00625/2011	Necunoscut	Republica Democratică Congo (RDC)
ARMY GLOBAL BUSINESS AIRWAYS	409/CAB/MIN/TVC/029/2012	Necunoscut	Republica Democratică Congo (RDC)
BIEGA AIRWAYS	409/CAB/MIN/TVC/051/2012	Necunoscut	Republica Democratică Congo (RDC)
BLUE AIRLINES	106/CAB/MIN/TVC/2012	BUL	Republica Democratică Congo (RDC)
BLUE SKY	409/CAB/MIN/TVC/0028/2012	Necunoscut	Republica Democratică Congo (RDC)
BUSINESS AVIATION	409/CAB/MIN/TVC/048/09	ABB	Republica Democratică Congo (RDC)
BUSY BEE CONGO	409/CAB/MIN/TVC/0064/2010	Necunoscut	Republica Democratică Congo (RDC)
CETRACA	105/CAB/MIN/TVC/2012	CER	Republica Democratică Congo (RDC)
CHC STELLAVIA	409/CAB/MIN/TVC/0078/2011	Necunoscut	Republica Democratică Congo (RDC)

Denumirea de persoană juridică a transportatorului aerian, așa cum este indicată pe AOC-ul acestuia (și denumirea comercială, dacă este diferită)	Numărul certificatului de operator aerian (AOC) sau numărul licenței de operare	Codul OACI de desemnare a companiei aeriene	Statul operatorului
COMPAGNIE AFRICAINE D'AVIATION (CAA)	409/CAB/MIN/TVC/0050/2012	Necunoscut	Republica Democratică Congo (RDC)
CONGO EXPRESS AIRLINES	409/CAB/MIN/TVC/059/2012	EXY	Republica Democratică Congo (RDC)
DOREN AIR CONGO	102/CAB/MIN/TVC/2012	Necunoscut	Republica Democratică Congo (RDC)
EAGLES SERVICES	409/CAB/MIN/TVC/0196/2011	Necunoscut	Republica Democratică Congo (RDC)
EPHRATA AIRLINES	409/CAB/MIN/TVC/040/2011	Necunoscut	Republica Democratică Congo (RDC)
FILAIR	409/CAB/MIN/TVC/037/2008	Necunoscut	Republica Democratică Congo (RDC)
FLY CONGO	409/CAB/MIN/TVC/0126/2012	Necunoscut	Republica Democratică Congo (RDC)
GALAXY KAVATSI	409/CAB/MIN/TVC/0027/2008	Necunoscut	Republica Democratică Congo (RDC)
GILEMBE AIR SOUTENANCE (GISAIR)	409/CAB/MIN/TVC/0082/2010	Necunoscut	Republica Democratică Congo (RDC)
GOMA EXPRESS	409/CAB/MIN/TVC/0051/2011	Necunoscut	Republica Democratică Congo (RDC)
GOMAIR	409/CAB/MIN/TVC/011/2010	Necunoscut	Republica Democratică Congo (RDC)
GTRA	409/CAB/MIN/TVC/0060/2011	Necunoscut	Republica Democratică Congo (RDC)
INTERNATIONAL TRANS AIR BUSINESS (ITAB)	409/CAB/MIN/TVC/0065/2010	Necunoscut	Republica Democratică Congo (RDC)
JET CONGO AIRLINES	409/CAB/MIN/TVC/0011/2012	Necunoscut	Republica Democratică Congo (RDC)
KATANGA EXPRESS	409/CAB/MIN/TVC/0083/2010	Necunoscut	Republica Democratică Congo (RDC)
KATANGA WINGS	409/CAB/MIN/TVC/0092/2011	Necunoscut	Republica Democratică Congo (RDC)
KIN AVIA	409/CAB/MIN/TVC/0059/2010	Necunoscut	Republica Democratică Congo (RDC)
KORONGO AIRLINES	409/CAB/MIN/TVC/001/2011	Necunoscut	Republica Democratică Congo (RDC)
LIGNES AÉRIENNES CONGOLAISES (LAC)	Semnătură ministerială (ordonanța nr. 78/205)	LCG	Republica Democratică Congo (RDC)

Denumirea de persoană juridică a transportatorului aerian, așa cum este indicată pe AOC-ul acestuia (și denumirea comercială, dacă este diferită)	Numărul certificatului de operator aerian (AOC) sau numărul licenței de operare	Codul OACI de desemnare a companiei aeriene	Statul operatorului
MANGO AIRLINES	409/CAB/MIN/TVC/009/2011	Necunoscut	Republica Democratică Congo (RDC)
MAVIVI AIR TRADE	409/CAB/MIN/TVC/00/2011	Necunoscut	Republica Democratică Congo (RDC)
OKAPI AIRLINES	409/CAB/MIN/TVC/086/2011	OKP	Republica Democratică Congo (RDC)
PATRON AIRWAYS	409/CAB/MIN/TVC/0066/2011	Necunoscut	Republica Democratică Congo (RDC)
PEGASUS	409/CAB/MIN/TVC/021/2012	Necunoscut	Republica Democratică Congo (RDC)
SAFE AIR	409/CAB/MIN/TVC/021/2008	Necunoscut	Republica Democratică Congo (RDC)
SERVICES AIR	103/CAB/MIN/TVC/2012	Necunoscut	Republica Democratică Congo (RDC)
SION AIRLINES	409/CAB/MIN/TVC/0081/2011	Necunoscut	Republica Democratică Congo (RDC)
STELLAR AIRWAYS	409/CAB/MIN/TVC/056/2011	Necunoscut	Republica Democratică Congo (RDC)
SWALA AVIATION	409/CAB/MIN/TVC/0084/2010	Necunoscut	Republica Democratică Congo (RDC)
TRACEP CONGO	409/CAB/MIN/TVC/0085/2010	Necunoscut	Republica Democratică Congo (RDC)
TRANSAIR CARGO SERVICES	409/CAB/MIN/TVC/073/2011	Necunoscut	Republica Democratică Congo (RDC)
WALTAIR AVIATION	409/CAB/MIN/TVC/004/2011	Necunoscut	Republica Democratică Congo (RDC)
WILL AIRLIFT	409/CAB/MIN/TVC/0247/2011	Necunoscut	Republica Democratică Congo (RDC)
WIMBI DIRA AIRWAYS	409/CAB/MIN/TVC/039/2008	WDA	Republica Democratică Congo (RDC)
Toți transportatorii aerieni certificați de autoritățile responsabile cu supravegherea reglementară din Djibouti, inclusiv:			Djibouti
DAALLO AIRLINES	Necunoscut	DAO	Djibouti
Toți transportatorii aerieni certificați de autoritățile responsabile cu supravegherea reglementară din Guineea Ecuatorială, inclusiv:			Guineea Ecuatorială

Denumirea de persoană juridică a transportatorului aerian, așa cum este indicată pe AOC-ul acestuia (și denumirea comercială, dacă este diferită)	Numărul certificatului de operator aerian (AOC) sau numărul licenței de operare	Codul OACI de desemnare a companiei aeriene	Statul operatorului
CEIBA INTERCONTINENTAL	2011/0001/MTTCT/DGAC/SOPS	CEL	Guinea Ecuatorială
CRONOS AIRLINES	2011/0004/MTTCT/DGAC/SOPS	Necunoscut	Guinea Ecuatorială
PUNTO AZUL	2012/0006/MTTCT/DGAC/SOPS	Necunoscut	Guinea Ecuatorială
TANGO AIRWAYS	Necunoscut	Necunoscut	Guinea Ecuatorială
Toți transportatorii aerieni certificați de autoritățile responsabile cu supravegherea reglementară din Eritreea, inclusiv:			Eritreea
ERITREAN AIRLINES	AOC nr. 004	ERT	Eritreea
NASAIR ERITREA	AOC nr. 005	NAS	Eritreea
Toți transportatorii aerieni certificați de autoritățile responsabile cu supravegherea reglementară din Republica Gaboneză, cu excepția transportatorilor aerieni Gabon Airlines, Afrijet și SN2AG care figurează în anexa B, inclusiv:			Republica Gaboneză
AFRIC AVIATION	010/MTAC/ANAC-G/DSA	EKG	Republica Gaboneză
AIR SERVICES SA	004/MTAC/ANAC-G/DSA	RVS	Republica Gaboneză
AIR TOURIST (ALLEGIANCE)	007/MTAC/ANAC-G/DSA	LGE	Republica Gaboneză
NATIONALE ET REGIONALE TRANSPORT (NATIONALE)	008/MTAC/ANAC-G/DSA	NRG	Republica Gaboneză
SCD AVIATION	005/MTAC/ANAC-G/DSA	SCY	Republica Gaboneză
SKY GABON	009/MTAC/ANAC-G/DSA	SKG	Republica Gaboneză
SOLENTA AVIATION GABON	006/MTAC/ANAC-G/DSA	SVG	Republica Gaboneză
Toți transportatorii aerieni certificați de autoritățile responsabile cu supravegherea reglementară din Indonezia, cu excepția transportatorilor aerieni Garuda Indonesia, Airfast Indonesia, Mandala Airlines, Ekspres Transportasi Antarbenua și Indonesia Air Asia, inclusiv:			Republica Indonezia

Denumirea de persoană juridică a transportatorului aerian, așa cum este indicată pe AOC-ul acestuia (și denumirea comercială, dacă este diferită)	Numărul certificatului de operator aerian (AOC) sau numărul licenței de operare	Codul OACI de desemnare a companiei aeriene	Statul operatorului
AIR BORN INDONESIA	135-055	Necunoscut	Republica Indonezia
AIR PACIFIC UTAMA	135-020	Necunoscut	Republica Indonezia
ALFA TRANS DIRGANTATA	135-012	Necunoscut	Republica Indonezia
ANGKASA SUPER SERVICES	135-050	Necunoscut	Republica Indonezia
ASCO NUSA AIR	135-022	Necunoscut	Republica Indonezia
ASI PUDJIASTUTI	135-028	Necunoscut	Republica Indonezia
AVIASTAR MANDIRI	135-029	Necunoscut	Republica Indonezia
BATIK AIR	121-050	BTK	Republica Indonezia
CITILINK INDONESIA	121-046	CTV	Republica Indonezia
DABI AIR NUSANTARA	135-030	Necunoscut	Republica Indonezia
DERAYA AIR TAXI	135-013	DRY	Republica Indonezia
DERAZONA AIR SERVICE	135-010	DRZ	Republica Indonezia
DIRGANTARA AIR SERVICE	135-014	DIR	Republica Indonezia
EASTINDO	135-038	Necunoscut	Republica Indonezia
ENGGANG AIR SERVICE	135-045	Necunoscut	Republica Indonezia
ERSA EASTERN AVIATION	135-047	Necunoscut	Republica Indonezia
GATARI AIR SERVICE	135-018	GHS	Republica Indonezia
HEAVY LIFT	135-042	Necunoscut	Republica Indonezia
INDONESIA AIR TRANSPORT	121-034	IDA	Republica Indonezia
INTAN ANGKASA AIR SERVICE	135-019	Necunoscut	Republica Indonezia
JAYAWIJAYA DIRGANTARA	121-044	Necunoscut	Republica Indonezia
JOHNLIN AIR TRANSPORT	135-043	JLB	Republica Indonezia
KAL STAR	121-037	KLS	Republica Indonezia
KARTIKA AIRLINES	121-003	KAE	Republica Indonezia
KOMALA INDONESIA	135-051	Necunoscut	Republica Indonezia
KURA-KURA AVIATION	135-016	KUR	Republica Indonezia
LION MENTARI AIRLINES	121-010	LNI	Republica Indonezia

Denumirea de persoană juridică a transportatorului aerian, așa cum este indicată pe AOC-ul acestuia (și denumirea comercială, dacă este diferită)	Numărul certificatului de operator aerian (AOC) sau numărul licenței de operare	Codul OACI de desemnare a companiei aeriene	Statul operatorului
MANUNGGAL AIR SERVICE	121-020	Necunoscut	Republica Indonezia
MARTABUANA ABADION	135-049	Necunoscut	Republica Indonezia
MATTHEW AIR NUSANTARA	135-048	Necunoscut	Republica Indonezia
MERPATI NUSANTARA AIRLINES	121-002	MNA	Republica Indonezia
MIMIKA AIR	135-007	Necunoscut	Republica Indonezia
NATIONAL UTILITY HELICOPTER	135-011	Necunoscut	Republica Indonezia
NUSANTARA AIR CHARTER	121-022	Necunoscut	Republica Indonezia
NUSANTARA BUANA AIR	135-041	Necunoscut	Republica Indonezia
PACIFIC ROYALE AIRWAYS	121-045	Necunoscut	Republica Indonezia
PEGASUS AIR SERVICES	135-036	Necunoscut	Republica Indonezia
PELITA AIR SERVICE	121-008	PAS	Republica Indonezia
PENERBANGAN ANGKASA SEMESTA	135-026	Necunoscut	Republica Indonezia
PURA WISATA BARUNA	135-025	Necunoscut	Republica Indonezia
RIAU AIRLINES	121-016	RIU	Republica Indonezia
SAYAP GARUDA INDAH	135-004	Necunoscut	Republica Indonezia
SKY AVIATION	135-044	Necunoscut	Republica Indonezia
SMAC	135-015	SMC	Republica Indonezia
SRIWIJAYA AIR	121-035	SJY	Republica Indonezia
SURVEI UDARA PENAS	135-006	Necunoscut	Republica Indonezia
SURYA AIR	135-046	Necunoscut	Republica Indonezia
TRANSNUSA AVIATION MANDIRI	121-048	Necunoscut	Republica Indonezia
TRANSWISATA PRIMA AVIATION	135-021	Necunoscut	Republica Indonezia
TRAVEL EXPRESS AVIATION SERVICE	121-038	XAR	Republica Indonezia
TRAVIRA UTAMA	135-009	Necunoscut	Republica Indonezia
TRI MG INTRA ASIA AIRLINES	121-018	TMG	Republica Indonezia
TRIGANA AIR SERVICE	121-006	TGN	Republica Indonezia
UNINDO	135-040	Necunoscut	Republica Indonezia

Denumirea de persoană juridică a transportatorului aerian, așa cum este indicată pe AOC-ul acestuia (și denumirea comercială, dacă este diferită)	Numărul certificatului de operator aerian (AOC) sau numărul licenței de operare	Codul OACI de desemnare a companiei aeriene	Statul operatorului
WING ABADI AIRLINES	121-012	WON	Republica Indonezia
Toți transportatorii aerieni certificați de autoritățile responsabile cu supravegherea reglementară din Kazahstan, cu excepția transportatorului aerian Air Astana, inclusiv:			Republica Kazahstan
AIR ALMATY	AK-0453-11	LMY	Republica Kazahstan
AIR TRUST AIRCOMPANY	AK-0455-12	RTR	Republica Kazahstan
ATMA AIRLINES	AK-0437-10	AMA	Republica Kazahstan
AVIA-JAYNAR / AVIA-ZHAYNAR	AK-067-12	SAP	Republica Kazahstan
BEK AIR	AK-0463-12	BEK	Republica Kazahstan
BEYBARS AIRCOMPANY	AK-0442-11	BBS	Republica Kazahstan
BURUNDAYAVIA AIRLINES	AK-0456-12	BRY	Republica Kazahstan
COMLUX-KZ	AK-0449-11	KAZ	Republica Kazahstan
EAST WING	AK-0465-12	EWZ	Republica Kazahstan
EURO-ASIA AIR	AK-0441-11	EAK	Republica Kazahstan
FLY JET KZ	AK-0446-11	FJK	Republica Kazahstan
INVESTAVIA	AK-0447-11	TLG	Republica Kazahstan
IRTYSH AIR	AK-0439-11	MZA	Republica Kazahstan
JET AIRLINES	AK-0459-12	SOZ	Republica Kazahstan
JET ONE	AK-0468-12	JKZ	Republica Kazahstan
KAZAIR JET	AK-0442-11	KEJ	Republica Kazahstan
KAZAIRTRANS AIRLINE	AK-0466-12	KUY	Republica Kazahstan
KAZAVIASPAS	AK-0452-11	KZS	Republica Kazahstan
LUK AERO (FOSTA EASTERN EXPRESS)	AK-0464-12	LIS	Republica Kazahstan
PRIME AVIATION	AK-0448-11	PKZ	Republica Kazahstan
SCAT	AK-0460-12	VSV	Republica Kazahstan
ZHETYSU AIRCOMPANY	AK-0438-11	JTU	Republica Kazahstan

Denumirea de persoană juridică a transportatorului aerian, așa cum este indicată pe AOC-ul acestuia (și denumirea comercială, dacă este diferită)	Numărul certificatului de operator aerian (AOC) sau numărul licenței de operare	Codul OACI de desemnare a companiei aeriene	Statul operatorului
Toți transportatorii aerieni certificați de autoritățile responsabile cu supravegherea reglementară din Republica Kârgâzstan, inclusiv:			Republica Kârgâzstan
AIR BISHKEK (FOSTA EASTOK AVIA)	15	EAA	Republica Kârgâzstan
AIR MANAS	17	MBB	Republica Kârgâzstan
AVIA TRAFFIC COMPANY	23	AVJ	Republica Kârgâzstan
CENTRAL ASIAN AVIATION SERVICES (CAAS)	13	CRS	Republica Kârgâzstan
CLICK AIRWAYS	11	CGK	Republica Kârgâzstan
HELI SKY	Necunoscut	HAC	Republica Kârgâzstan
KYRGYZ TRANS AVIA	31	CCC	Republica Kârgâzstan
KYRGYZ AIRLINES	Necunoscut	KGZ	Republica Kârgâzstan
KYRGYZSTAN	03	LYN	Republica Kârgâzstan
MANAS AIRWAYS	42	BAM	Republica Kârgâzstan
S GROUP AVIATION	6	SGL	Republica Kârgâzstan
S GROUP INTERNATIONAL	Necunoscut	IND	Republica Kârgâzstan
SKY BISHKEK	Necunoscut	BIS	Republica Kârgâzstan
SKY KG AIRLINES	41	KGK	Republica Kârgâzstan
SKY WAY AIR	39	SAB	Republica Kârgâzstan
STATE AVIATION ENTERPRISE UNDER THE MINISTRY OF EMERGENCY SITUATIONS (SAEMES)	20	DAM	Republica Kârgâzstan
SUPREME AVIATION	40	SGK	Republica Kârgâzstan
TEZ JET	46	TEZ	Republica Kârgâzstan
VALOR AIR	07	VAC	Republica Kârgâzstan
Toți transportatorii aerieni certificați de autoritățile responsabile cu supravegherea reglementară din Liberia.			Liberia
Toți transportatorii aerieni certificați de autoritățile responsabile cu supravegherea reglementară din Republica Mozambic, inclusiv:			Republica Mozambic

Denumirea de persoană juridică a transportatorului aerian, așa cum este indicată pe AOC-ul acestuia (și denumirea comercială, dacă este diferită)	Numărul certificatului de operator aerian (AOC) sau numărul licenței de operare	Codul OACI de desemnare a companiei aeriene	Statul operatorului
AERO-SERVICOS SARL	MOZ-08	Necunoscut	Republica Mozambic
AEROVISAO DE MOZAMBIQUE	Necunoscut	Necunoscut	Republica Mozambic
CFM-TRANSPORTES E TRABALHO AEREO SA	MOZ-07	Necunoscut	Republica Mozambic
COASTAL AVIATION	MOZ-15	Necunoscut	Republica Mozambic
CR AVIATION	MOZ-14	Necunoscut	Republica Mozambic
EMILIO AIR CHARTER LDA	MOZ-05	Necunoscut	Republica Mozambic
ETA - AIR CHARTER	MOZ-04	Necunoscut	Republica Mozambic
HELICOPTEROS CAPITAL	MOZ-11	Necunoscut	Republica Mozambic
KAYA AIRLINES, LDA	MOZ-09	KYY	Republica Mozambic
MOZAMBIQUE AIRLINES (LINHAS AEREAS DE MOÇAMBIQUE LAM, S.A.)	MOZ-01	LAM	Republica Mozambic
MOÇAMBIQUE EXPRESSO, SARL MEX	MOZ-02	MEX	Republica Mozambic
OHI	MOZ-17	Necunoscut	Republica Mozambic
SAFARI AIR	MOZ-12	Necunoscut	Republica Mozambic
SOLENTA AVIATION (fosta CFA – MOZAMBIQUE, SA)	MOZ-10	Necunoscut	Republica Mozambic
TTA SARL	MOZ-16	Necunoscut	Republica Mozambic
UNIQUE AIR CHARTER	MOZ-13	Necunoscut	Republica Mozambic
VR CROPSPRAYERS LDA	MOZ-06	Necunoscut	Republica Mozambic
Toți transportatorii aerieni certificați de autoritățile responsabile cu supravegherea reglementară din Nepal, inclusiv:			Nepal
AIR DYNASTY HELI. S.	035-01	Necunoscut	Nepal
AIR KASTHAMANDAP	051/2009	Necunoscut	Nepal
BUDDHA AIR	014/96	Necunoscut	Nepal
BUDDHA AIR (INTERNATIONAL OPERATIONS)	058/2010	Necunoscut	Nepal
FISHTAIL AIR	017/01	Necunoscut	Nepal
GOMA AIR	064/2010	Necunoscut	Nepal

Denumirea de persoană juridică a transportatorului aerian, așa cum este indicată pe AOC-ul acestuia (și denumirea comercială, dacă este diferită)	Numărul certificatului de operator aerian (AOC) sau numărul licenței de operare	Codul OACI de desemnare a companiei aeriene	Statul operatorului
MAKALU AIR	057A/2009	Necunoscut	Nepal
MOUNTAIN HELICOPTERS	055/2009	Necunoscut	Nepal
MUKTINATH AIRLINES	081/2013	Necunoscut	Nepal
NEPAL AIRLINES CORPORATION	003/2000	RNA	Nepal
SHREE AIRLINES	030/02	Necunoscut	Nepal
SHREE AIRLINES (INTERNATIONAL OPERATIONS)	059/2010	Necunoscut	Nepal
SIMRIK AIR	034/00	Necunoscut	Nepal
SIMRIK AIRLINES	052/2009	Necunoscut	Nepal
SITA AIR	033/2000	Necunoscut	Nepal
TARA AIR	053/2009	MNA	Nepal
YETI AIRLINES DOMESTIC	037/2004	Necunoscut	Nepal
Toți transportatorii aerieni certificați de autoritățile responsabile cu supravegherea reglementară din Filipine, cu excepția transportatorului aerian Philippine Airlines, inclusiv:			Republica Filipine
AEROEQUIPMENT AVIATION	2010037	Necunoscut	Republica Filipine
AIR ASIA PHILIPPINES	2012047	APG	Republica Filipine
AIR JUAN AVIATION	2013053	Necunoscut	Republica Filipine
AIR PHILIPPINES CORPORATION	2009006	GAP	Republica Filipine
ASIA AIRCRAFT OVERSEAS PHILIPPINES INC.	2012048	Necunoscut	Republica Filipine
ASIAN AEROSPACE CORPORATION	2012050	Necunoscut	Republica Filipine
ASTRO AIR INTERNATIONAL	2012049	Necunoscut	Republica Filipine
AYALA AVIATION CORP.	4AN9900003	Necunoscut	Republica Filipine
CANADIAN HELICOPTERS PHILIPPINES INC.	2010026	Necunoscut	Republica Filipine
CEBU PACIFIC AIR	2009002	CEB	Republica Filipine
CM AERO SERVICES	20110401	Necunoscut	Republica Filipine
CYCLONE AIRWAYS	2010034	Necunoscut	Republica Filipine

Denumirea de persoană juridică a transportatorului aerian, așa cum este indicată pe AOC-ul acestuia (și denumirea comercială, dacă este diferită)	Numărul certificatului de operator aerian (AOC) sau numărul licenței de operare	Codul OACI de desemnare a companiei aeriene	Statul operatorului
FAR EAST AVIATION SERVICES	2009013	Necunoscut	Republica Filipine
INAE AVIATION CORP.	2010028	Necunoscut	Republica Filipine
INTERISLAND AIRLINES	2010023	Necunoscut	Republica Filipine
ISLAND AVIATION	2009009	SOY	Republica Filipine
ISLAND TRANSVOYAGER	2010022	Necunoscut	Republica Filipine
LION AIR	2009019	Necunoscut	Republica Filipine
MACRO ASIA AIR TAXI SERVICES	2010029	Necunoscut	Republica Filipine
MAGNUM AIR	2012051	Necunoscut	Republica Filipine
MISIBIS AVIATION & DEVELOPMENT CORP	2010020	Necunoscut	Republica Filipine
NORTHSKY AIR INC.	2011042	Necunoscut	Republica Filipine
OMNI AVIATION CORP.	2010033	Necunoscut	Republica Filipine
ROYAL AIR CHARTER SERVICES INC.	2010024	Necunoscut	Republica Filipine
ROYAL STAR AVIATION, INC.	2010021	Necunoscut	Republica Filipine
SOUTH EAST ASIAN AIRLINES	2009 004	Necunoscut	Republica Filipine
SOUTH EAST ASIAN AIRLINES (SEAIR) INTERNATIONAL	2012052	Necunoscut	Republica Filipine
SOUTHERN AIR FLIGHT SERVICES	2011045	Necunoscut	Republica Filipine
SUBIC SEAPLANE, INC.	2011035	Necunoscut	Republica Filipine
WCC AVIATION COMPANY	2009015	Necunoscut	Republica Filipine
ZEST AIRWAYS INCORPORATED	2009003	EZD	Republica Filipine
Toți transportatorii aerieni certificați de autoritățile responsabile cu supravegherea reglementară din São Tomé și Príncipe, inclusiv:			São Tomé și Príncipe
AFRICA CONNECTION	10/AOC/2008	ACH	São Tomé și Príncipe
BRITISH GULF INTERNATIONAL COMPANY LTD	01/AOC/2007	BGI	São Tomé și Príncipe
EXECUTIVE JET SERVICES	03/AOC/2006	EJZ	São Tomé și Príncipe
GLOBAL AVIATION OPERATION	04/AOC/2006	Necunoscut	São Tomé și Príncipe
GOLIAF AIR	05/AOC/2001	GLE	São Tomé și Príncipe

Denumirea de persoană juridică a transportatorului aerian, așa cum este indicată pe AOC-ul acestuia (și denumirea comercială, dacă este diferită)	Numărul certificatului de operator aerian (AOC) sau numărul licenței de operare	Codul OACI de desemnare a companiei aeriene	Statul operatorului
ISLAND OIL EXPLORATION	01/AOC/2008	Necunoscut	São Tomé și Príncipe
STP AIRWAYS	03/AOC/2006	STP	São Tomé și Príncipe
TRANSAFRIK INTERNATIONAL LTD	02/AOC/2002	TFK	São Tomé și Príncipe
TRANSCARG	01/AOC/2009	Necunoscut	São Tomé și Príncipe
TRANSLIZ AVIATION (TMS)	02/AOC/2007	TLZ	São Tomé și Príncipe
Toți transportatorii aerieni certificați de autoritățile responsabile cu supravegherea reglementară din Sierra Leone, inclusiv:			Sierra Leone
AIR RUM, LTD	Necunoscut	RUM	Sierra Leone
DESTINY AIR SERVICES, LTD	Necunoscut	DTY	Sierra Leone
HEAVYLIFT CARGO	Necunoscut	Necunoscut	Sierra Leone
ORANGE AIR SIERRA LEONE LTD	Necunoscut	ORJ	Sierra Leone
PARAMOUNT AIRLINES, LTD	Necunoscut	PRR	Sierra Leone
SEVEN FOUR EIGHT AIR SERVICES LTD	Necunoscut	SVT	Sierra Leone
TEEBAH AIRWAYS	Necunoscut	Necunoscut	Sierra Leone
Toți transportatorii aerieni certificați de autoritățile responsabile cu supravegherea reglementară din Sudan, inclusiv:			Republica Sudan
ALFA AIRLINES	054	AAJ	Republica Sudan
ALMAJAL AVIATION SERVICE	015	MGG	Republica Sudan
BADER AIRLINES	035	BDR	Republica Sudan
BENTIU AIR TRANSPORT	029	BNT	Republica Sudan
BLUE BIRD AVIATION	011	BLB	Republica Sudan
DOVE AIRLINES	052	DOV	Republica Sudan
ELIDINER AVIATION	008	DND	Republica Sudan
FOURTY EIGHT AVIATION	053	WHB	Republica Sudan
GREEN FLAG AVIATION	017	Necunoscut	Republica Sudan
HELEJETIC AIR	057	HJT	Republica Sudan

Denumirea de persoană juridică a transportatorului aerian, așa cum este indicată pe AOC-ul acestuia (și denumirea comercială, dacă este diferită)	Numărul certificatului de operator aerian (AOC) sau numărul licenței de operare	Codul OACI de desemnare a companiei aeriene	Statul operatorului
KATA AIR TRANSPORT	009	KTV	Republica Sudan
KUSH AVIATION	060	KUH	Republica Sudan
MARSLAND COMPANY	040	MSL	Republica Sudan
MID AIRLINES	025	NYL	Republica Sudan
NOVA AIRLINES	046	NOV	Republica Sudan
SUDAN AIRWAYS	001	SUD	Republica Sudan
SUN AIR COMPANY	051	SNR	Republica Sudan
TARCO AIRLINES	056	TRQ	Republica Sudan
Toți transportatorii aerieni certificați de autoritățile responsabile cu supravegherea reglementară din Swaziland, inclusiv:			Swaziland
SWAZILAND AIRLINK	Necunoscut	SZL	Swaziland
Toți transportatorii aerieni certificați de autoritățile responsabile cu supravegherea reglementară din Zambia, inclusiv:			Zambia
ZAMBEZI AIRLINES	Z/AOC/001/2009	ZMA	Zambia

ANEXA B

LISTA TRANSPORTATORILOR AERIENI CARE FAC OBIECTUL UNOR RESTRICȚII DE EXPLOATARE PE TERITORIUL UE ⁽¹⁾

Denumirea de persoană juridică a transportatorului aerian, așa cum este indicată pe AOC-ul acestuia (și denumirea comercială, dacă este diferită)	Numărul certificatului de operator aerian (AOC)	Codul OACI de desemnare a companiei aeriene	Statul operatorului	Tipurile de aeronave restricționate	Numărul (numerele) de înmatriculare și, dacă sunt disponibile, numerele de serie	Statul de înmatriculare
TAAG ANGOLA AIRLINES	001	DTA	Republica Angola	Toată flota, exceptând: 5 aeronave de tip Boeing B777 și 4 aeronave de tip Boeing B737-700	Toată flota, exceptând: D2-TED, D2-TEE, D2-TEF, D2-TEG, D2-TEH, D2-TBF, D2-TBG, D2-TBH, D2-TBJ	Republica Angola
AIR ASTANA ⁽¹⁾	AK-0443-11	KZR	Kazahstan	Toată flota, cu excepția aeronavelor de tip Boeing B767, aeronavelor de tip Boeing B757, aeronavelor de tip Airbus A319/320/321	Toată flota, cu excepția aeronavelor din flota Boeing B767, menționate în AOC, aeronavelor din flota Boeing B757, menționate în AOC, aeronavelor din flota Airbus A319/320/321, menționate în AOC	Aruba (Regatul Țărilor de Jos)
AIR SERVICE COMORES	06-819/ TA-15/DGACM	KMD	Comore	Toată flota, exceptând: LET 410 UVP	Toată flota, exceptând: D6-CAM (851336)	Comore
AFRIJET ⁽²⁾	002/MTAC/ ANAC-G/DSA	ABS	Republica Gaboneză	Toată flota, exceptând: 2 aeronave de tip Falcon 50 și 2 aeronave de tip Falcon 900	Toată flota, exceptând: TR-LGV, TR-LGY, TR-AFJ și TR-AFR	Republica Gaboneză
GABON AIRLINES ⁽³⁾	001/MTAC/ ANAC	GBK	Republica Gaboneză	Toată flota, exceptând: o aeronavă de tip Boeing B767-200	Toată flota, exceptând: TR-LHP	Republica Gaboneză

⁽¹⁾ Transportatorii aeriени enumerați în anexa B ar putea fi autorizați să exercite drepturi de trafic în cazul în care utilizează aeronave închiriate cu echipaj, aparținând unui transportator aerian care nu face obiectul unei interdicții de exploatare, cu condiția respectării standardelor de siguranță aplicabile.

Denumirea de persoană juridică a transportatorului aerian, așa cum este indicată pe AOC-ul acestuia (și denumirea comercială, dacă este diferită)	Numărul certificatului de operator aerian (AOC)	Codul OACI de desemnare a companiei aeriene	Statul operatorului	Tipurile de aeronave restricționate	Numărul (numerele) de înmatriculare și, dacă sunt disponibile, numerele de serie	Statul de înmatriculare
NOUVELLE AIR AFFAIRES GABON (SN2AG)	003/MTAC/ANAC-G/DSA	NVS	Republica Gaboneză	Toată flota, exceptând: o aeronavă de tip Challenger CL-601 și o aeronavă de tip HS-125-800	Toată flota, exceptând: TR-AAG, ZS-AFG	Republica Gaboneză; Republica Africa de Sud
AIRLIFT INTERNATIONAL (GH) LTD	AOC 017	ALE	Republica Ghana	Toată flota, exceptând: 2 aeronave de tip DC8-63F	Toată flota, exceptând: 9G-TOP și 9G-RAC	Republica Ghana
IRAN AIR (*)	FS100	IRA	Republica Islamică Iran	Toată flota, exceptând: 14 aeronave de tip Airbus A300, 8 aeronave de tip Airbus A310, o aeronavă de tip Boeing B737	Toată flota, exceptând: 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	Republica Islamică Iran
AIR KORYO	GAC-AOC/KOR-01	KOR	Republica Populară Democrată Coreeană	Toată flota, exceptând: 2 aeronave de tip TU-204	Toată flota, exceptând: P-632, P-633	Republica Populară Democrată Coreeană
AIR MADAGASCAR	5R-M01/2009	MDG	Madagascar	Toată flota, exceptând: 3 aeronave de tip Boeing B737-300, 2 aeronave de tip ATR 72-500, o aeronavă de tip ATR 42-500,	Toată flota, exceptând: 5R-MFH, 5R-MFI, 5R-MFL, 5R-MJE, 5R-MJF, 5R-MJG, 5R-MVT, 5R-MGC, 5R-MGD, 5R-MGF	Republica Madagascar

Denumirea de persoană juridică a transportatorului aerian, așa cum este indicată pe AOC-ul acestuia (și denumirea comercială, dacă este diferită)	Numărul certificatului de operator aerian (AOC)	Codul OACI de desemnare a companiei aeriene	Statul operatorului	Tipurile de aeronave restricționate	Numărul (numerele) de înmatriculare și, dacă sunt disponibile, numerele de serie	Statul de înmatriculare
				o aeronavă de tip ATR 42-320 și 3 aeronave de tip DHC 6-300		

(¹) Pentru nivelul său actual de operațiuni în Uniune, Air Astana este autorizat să utilizeze numai tipurile de aeronave menționate, cu condiția ca acestea să fie înmatriculate în Aruba și ca toate modificările aduse AOC-ului să fie prezentate în timp util Comisiei și Eurocontrol.

(²) Afrijet este autorizat să utilizeze numai aeronavele menționate pentru nivelul său actual de operațiuni în Uniune.

(³) Gabon Airlines este autorizat să utilizeze numai aeronavele menționate pentru nivelul său actual de operațiuni în Uniune.

(⁴) Iran Air este autorizat să efectueze zboruri către Uniune utilizând aeronavele indicate în condițiile prevăzute la considerentul 69 din Regulamentul (UE) nr. 590/2010, JO L 170, 6.7.2010, p. 15.

REGULAMENTUL (UE) NR. 1265/2013 AL COMISIEI**din 4 decembrie 2013****de interzicere a pescuitului de sebastă în zona NAFO 3LN de către navele aflate sub pavilionul Portugaliei**

COMISIA EUROPEANĂ,

având în vedere Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene,

având în vedere Regulamentul (CE) nr. 1224/2009 al Consiliului din 20 noiembrie 2009 de stabilire a unui sistem comunitar de control pentru asigurarea respectării normelor politicii comune în domeniul pescuitului⁽¹⁾, în special articolul 36 alineatul (2),

întrucât:

- (1) Regulamentul (UE) nr. 40/2013 al Consiliului din 21 ianuarie 2013 de stabilire, pentru 2013, a posibilităților de pescuit disponibile în apele UE și, pentru navele din UE, în anumite ape din afara UE pentru anumite stocuri de pește și grupe de stocuri de pește care fac obiectul unor negocieri sau acorduri internaționale⁽²⁾ stabilește cotele pentru 2013.
- (2) Conform informațiilor primite de Comisie, capturile din stocul menționat în anexa la prezentul regulament efectuate de nave care arborează pavilionul statului membru menționat în aceeași anexă sau care sunt înmatriculate în respectivul stat membru au epuizat cota alocată pentru 2013.

- (3) Prin urmare, este necesară interzicerea pescuitului din acest stoc,

ADOPTĂ PREZENTUL REGULAMENT:

*Articolul 1***Epuizarea cotei**

Cota de pescuit alocată pentru 2013 statului membru menționat în anexa la prezentul regulament pentru stocul indicat în aceeași anexă se consideră epuizată de la data stabilită în respectiva anexă.

*Articolul 2***Interdicții**

Activitățile de pescuit din stocul menționat în anexa la prezentul regulament efectuate de nave care arborează pavilionul statului membru menționat în aceeași anexă sau care sunt înmatriculate în respectivul stat membru se interzic începând de la data stabilită în anexă. După această dată, se interzic păstrarea la bord, transferul, transbordarea sau debarcarea peștelui din stocul respectiv capturat de către navele în cauză.

*Articolul 3***Intrarea în vigoare**

Prezentul regulament intră în vigoare în ziua următoare datei publicării în *Jurnalul Oficial al Uniunii Europene*.

Prezentul regulament este obligatoriu în toate elementele sale și se aplică direct în toate statele membre.

Adoptat la Bruxelles, 4 decembrie 2013.

Pentru Comisie,
pentru președinte

Lowri EVANS

Director general pentru afaceri maritime și pescuit

⁽¹⁾ JO L 343, 22.12.2009, p. 1.

⁽²⁾ JO L 23, 25.1.2013, p. 54.

ANEXĂ

Nr.	70/TQ40
Stat membru	Portugalia
Stoc	RED/N3LN.
Specie	Sebastă (<i>Sebastes spp.</i>)
Zonă	NAFO 3LN
Termen-limită	20.11.2013

REGULAMENTUL DE PUNERE ÎN APLICARE (UE) NR. 1266/2013 AL COMISIEI

din 5 decembrie 2013

de înregistrare a unei denumiri în Registrul denumirilor de origine protejate și al indicațiilor geografice protejate [Holsteiner Tilsiter (IGP)]

COMISIA EUROPEANĂ,

având în vedere Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene,

având în vedere Regulamentul (UE) nr. 1151/2012 al Parlamentului European și al Consiliului din 21 noiembrie 2012 privind sistemele din domeniul calității produselor agricole și alimentare ⁽¹⁾, în special articolul 52 alineatul (2),

întrucât:

- (1) Regulamentul (UE) nr. 1151/2012 a abrogat și a înlocuit Regulamentul (CE) nr. 510/2006 al Consiliului din 20 martie 2006 privind protecția indicațiilor geografice și a denumirilor de origine ale produselor agricole și alimentare ⁽²⁾.
- (2) În conformitate cu articolul 6 alineatul (2) din Regulamentul (CE) nr. 510/2006, cererea de înregistrare a denumirii „Holsteiner Tilsiter” depusă de Germania a fost publicată în *Jurnalul Oficial al Uniunii Europene* ⁽³⁾.
- (3) Asociațiile Dairy Australia Limited, Dairy Companies Association of New Zealand, precum și Consortium for Common Food Names au depus declarații de opoziție cu privire la înregistrare, în conformitate cu articolul 7 alineatul (3) litera (b) din Regulamentul (CE) nr. 510/2006. Respectivile declarații de opoziție au fost considerate admisibile în temeiul articolului 7 alineatul (3) din regulamentul menționat.
- (4) În speță, în cadrul declarațiilor de opoziție vizate mai sus, se subliniază că înregistrarea denumirii în cauză ar compromite existența unor denumiri, mărci comerciale sau produse comercializate legal de cel puțin cinci ani la data publicării prevăzute la articolul 6 alineatul (2) și că denumirea propusă spre înregistrare ar fi generică.

- (5) Prin scrisoarea din 2 mai 2013, Comisia a invitat părțile interesate să inițieze consultările care se impun.
- (6) În termenul de trei luni prevăzut, Germania și opozații au ajuns la un acord, care a fost notificat Comisiei la 16 iulie 2013.
- (7) Din consultările menționate mai sus reiese că principala preocupare a opozațiilor este legată de statutul termenilor „Tilsit” și „Tilsiter”, acesta din urmă făcând parte din denumirea compusă „Holsteiner Tilsiter”. Or, protecția solicitată de producător vizează doar întreaga denumire compusă menționată mai sus. Conform articolului 13 alineatul (1) ultimul paragraf din Regulamentul (UE) nr. 1151/2012, denumirile „Tilsit” și „Tilsiter” pot fi folosite în continuare pe teritoriul Uniunii, cu condiția respectării principiilor și normelor aplicabile în cadrul ordinii juridice a Uniunii Europene.
- (8) Denumirea „Holsteiner Tilsiter” îndeplinește prin urmare condițiile pentru a fi înscrisă în Registrul denumirilor de origine protejate și al indicațiilor geografice protejate,

ADOPTĂ PREZENTUL REGULAMENT:

Articolul 1

Se înregistrează denumirea care figurează în anexa la prezentul regulament.

Prin derogare de la primul paragraf, denumirile „Tilsit” și „Tilsiter” pot fi folosite în continuare pe teritoriul Uniunii, cu condiția respectării principiilor și normelor aplicabile în cadrul ordinii juridice a acesteia.

*Articolul 2*Prezentul regulament intră în vigoare în a douăzecea zi de la data publicării sale în *Jurnalul Oficial al Uniunii Europene*.

Prezentul regulament este obligatoriu în toate elementele sale și se aplică direct în toate statele membre.

Adoptat la Bruxelles, 5 decembrie 2013.

Pentru Comisie
Președintele
José Manuel BARROSO

⁽¹⁾ JO L 343, 14.12.2012, p. 1.⁽²⁾ JO L 93, 31.3.2006, p. 12.⁽³⁾ JO C 288, 25.9.2012, p. 9.

ANEXA

Produse agricole destinate consumului uman enumerate în anexa I la tratat:

Clasa 1.3. Brânzeturi

GERMANIA

Holsteiner Tilsiter (IGP)

REGULAMENTUL DE PUNERE ÎN APLICARE (UE) NR. 1267/2013 AL COMISIEI**din 5 decembrie 2013****de modificare pentru a 207-a oară a Regulamentului (CE) nr. 881/2002 al Consiliului de instituire a unor măsuri restrictive specifice împotriva anumitor persoane și entități care au legătură cu rețeaua Al-Qaida**

COMISIA EUROPEANĂ,

având în vedere Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene,

având în vedere Regulamentul (CE) nr. 881/2002 al Consiliului din 27 mai 2002 de instituire a unor măsuri restrictive specifice împotriva anumitor persoane și entități care au legătură cu rețeaua Al-Qaida ⁽¹⁾, în special articolul 7 alineatul (1) litera (a) și articolul 7a alineatul (1),

întrucât:

- (1) Anexa I la Regulamentul (CE) nr. 881/2002 conține lista persoanelor, a grupurilor și a entităților cărora li se aplică înghețarea fondurilor și a resurselor economice în temeiul regulamentului respectiv.
- (2) La data de 25 noiembrie 2013, Comitetul pentru sancțiuni al Consiliului de Securitate al Organizației Națiunilor Unite (CSONU) a hotărât să adauge o persoană fizică pe lista sa de persoane, grupuri și

entități cărora ar trebui să li se aplice înghețarea fondurilor și a resurselor economice.

- (3) Prin urmare, anexa I la Regulamentul (CE) nr. 881/2002 ar trebui actualizată în consecință.
- (4) Pentru a garanta eficacitatea măsurilor prevăzute în prezentul regulament, acesta ar trebui să intre în vigoare imediat,

ADOPTĂ PREZENTUL REGULAMENT:

Articolul 1

Anexa I la Regulamentul (CE) nr. 881/2002 se modifică în conformitate cu anexa la prezentul regulament.

*Articolul 2*Prezentul regulament intră în vigoare la data publicării în *Jurnalul Oficial al Uniunii Europene*.

Prezentul regulament este obligatoriu în toate elementele sale și se aplică direct în toate statele membre.

Adoptat la Bruxelles, 5 decembrie 2013.

*Pentru Comisie,
pentru președinte**Șeful Serviciului Instrumente de Politică Externă*⁽¹⁾ JO L 139, 29.5.2002, p. 9.

ANEXĂ

Anexa I la Regulamentul (CE) nr. 881/2002 se modifică după cum urmează:

La rubrica „Persoane fizice” se adaugă următoarea mențiune:

„Abd-Al-Hamid **Al-Masli** [*alias* (a) Abd-al-Hamid Muhammad Abd-al-Hamid Al-Masli, (b) Abd-al-Hamid Musalli, (c) Hamid Masli, (d) Hamza al-Darnawi, (e) Hamzah al-Darnawi, (f) Hamza Darnawi, (g) Hamzah Darnawi, (h) Hamzah Dirnawi, (i) Hamza Darnavi, (j) Hamza al-Darnavi, (k) Abdullah Darnawi, (l) Abu-Hamzah al-Darnawi]. Data nașterii: 1976. Locul nașterii: (a) Darnah, Libia, (b) Danar, Libia. Cetățenie: libiană. Alte informații: se presupune că se află în Waziristan, zonele tribale administrate la nivel federal, Pakistan. Data desemnării menționate la articolul 2a alineatul (4) litera (b): 26.11.2013.”

REGULAMENTUL DE PUNERE ÎN APLICARE (UE) NR. 1268/2013 AL COMISIEI**din 5 decembrie 2013****de stabilire a valorilor forfetare de import pentru fixarea prețului de intrare pentru anumite fructe și legume**

COMISIA EUROPEANĂ,

având în vedere Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene,

având în vedere Regulamentul (CE) nr. 1234/2007 al Consiliului din 22 octombrie 2007 de instituire a unei organizări comune a piețelor agricole și privind dispoziții specifice referitoare la anumite produse agricole („Regulamentul unic OCP”) ⁽¹⁾,având în vedere Regulamentul de punere în aplicare (UE) nr. 543/2011 al Comisiei din 7 iunie 2011 de stabilire a normelor de aplicare a Regulamentului (CE) nr. 1234/2007 al Consiliului în sectorul fructelor și legumelor și în sectorul fructelor și legumelor procesate ⁽²⁾, în special articolul 136 alineatul (1),

întrucât:

- (1) Regulamentul de punere în aplicare (UE) nr. 543/2011 prevede, ca urmare a rezultatelor negocierilor comerciale multilaterale din cadrul Runde Uruguay, criteriile pentru stabilirea de către Comisie a valorilor forfetare de import

din țări terțe pentru produsele și perioadele menționate în partea A din anexa XVI la regulamentul respectiv.

- (2) Valoarea forfetară de import se calculează în fiecare zi lucrătoare, în conformitate cu articolul 136 alineatul (1) din Regulamentul de punere în aplicare (UE) nr. 543/2011, ținând seama de datele zilnice variabile. Prin urmare, prezentul regulament trebuie să intre în vigoare la data publicării în *Jurnalul Oficial al Uniunii Europene*,

ADOPTĂ PREZENTUL REGULAMENT:

Articolul 1

Valorile forfetare de import prevăzute la articolul 136 din Regulamentul de punere în aplicare (UE) nr. 543/2011 sunt stabilite în anexa la prezentul regulament.

*Articolul 2*Prezentul regulament intră în vigoare la data publicării în *Jurnalul Oficial al Uniunii Europene*.

Prezentul regulament este obligatoriu în toate elementele sale și se aplică direct în toate statele membre.

Adoptat la Bruxelles, 5 decembrie 2013.

Pentru Comisie,
pentru președinte

Jerzy PLEWA

Director general pentru agricultură și dezvoltare rurală

⁽¹⁾ JO L 299, 16.11.2007, p. 1.⁽²⁾ JO L 157, 15.6.2011, p. 1.

ANEXĂ

Valorile forfetare de import pentru fixarea prețului de intrare pentru anumite fructe și legume

(EUR/100 kg)		
Codul NC	Codul țării terțe ⁽¹⁾	Valoarea forfetară de import
0702 00 00	AL	45,1
	MA	70,5
	TN	75,5
	TR	69,5
	ZZ	65,2
0707 00 05	AL	59,9
	MA	142,4
	TR	105,2
	ZZ	102,5
0709 93 10	MA	141,3
	TR	117,8
	ZZ	129,6
0805 10 20	AR	33,6
	AU	88,3
	TR	59,5
	UY	36,0
	ZA	56,5
	ZW	22,6
	ZZ	49,4
0805 20 10	AU	135,6
	MA	61,1
	TR	100,8
	ZA	150,1
	ZZ	111,9
0805 20 30, 0805 20 50, 0805 20 70, 0805 20 90	TR	67,4
	ZZ	67,4
0805 50 10	TR	73,1
	ZZ	73,1
0808 10 80	BA	42,7
	MK	34,4
	NZ	160,5
	US	131,9
	ZA	200,6
	ZZ	114,0
0808 30 90	TR	130,9
	US	211,2
	ZZ	171,1

⁽¹⁾ Nomenclatura țărilor stabilită prin Regulamentul (CE) nr. 1833/2006 al Comisiei (JO L 354, 14.12.2006, p. 19). Codul „ZZ” desemnează „alte origini”.

DECIZII

DECIZIA PARLAMENTULUI EUROPEAN ȘI A CONSILIULUI

din 11 septembrie 2013

privind mobilizarea Fondului de solidaritate al Uniunii Europene în conformitate cu punctul 26 din Acordul interinstituțional din 17 mai 2006 între Parlamentul European, Consiliu și Comisie privind disciplina bugetară și buna gestiune financiară

(2013/714/UE)

PARLAMENTUL EUROPEAN ȘI CONSILIUL UNIUNII EUROPENE,

având în vedere Acordul interinstituțional din 17 mai 2006 între Parlamentul European, Consiliu și Comisie privind disciplina bugetară și buna gestiune financiară ⁽¹⁾, în special punctul 26,

având în vedere Regulamentul (CE) nr. 2012/2002 al Consiliului din 11 noiembrie 2002 de instituire a Fondului de solidaritate al Uniunii Europene ⁽²⁾,

având în vedere propunerea Comisiei Europene,

întrucât:

- (1) Uniunea Europeană a creat un Fond de solidaritate al Uniunii Europene („fondul”) pentru a-și exprima solidaritatea cu populația din regiunile afectate de catastrofe.
- (2) Acordul interinstituțional din 17 mai 2006 permite mobilizarea fondului în limita unui plafon anual de 1 miliard EUR.
- (3) Regulamentul (CE) nr. 2012/2002 cuprinde dispozițiile care permit mobilizarea Fondului.

- (4) Slovenia, Croația și Austria au depus cereri pentru mobilizarea fondului, referitoare la catastrofe în urma unor inundații,

ADOPTĂ PREZENTA DECIZIE:

Articolul 1

În cadrul bugetului general al Uniunii Europene aferent exercițiului financiar 2013, se mobilizează din Fondul de solidaritate al Uniunii Europene suma de 14 607 942 EUR în credite de angajament și credite de plată.

Articolul 2

Prezenta decizie se publică în *Jurnalul Oficial al Uniunii Europene*.

Adoptată la Strasbourg, 11 septembrie 2013.

Pentru Parlamentul European
Președintele
M. SCHULZ

Pentru Consiliu
Președintele
V. LEŠKEVIČIUS

⁽¹⁾ JO C 139, 14.6.2006, p. 1.

⁽²⁾ JO L 311, 14.11.2002, p. 3.

DECIZIA CONSILIULUI

din 2 decembrie 2013

privind stabilirea poziției care urmează să fie adoptată în numele Uniunii Europene în cadrul Conferinței ministeriale a Organizației Mondiale a Comerțului referitor la aderarea Republicii Yemen la Organizația Mondială a Comerțului

(2013/715/UE)

CONSILIUL UNIUNII EUROPENE,

având în vedere Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene, în special articolul 91, articolul 100 alineatul (2) și articolul 207 alineatul (4) primul paragraf, coroborate cu articolul 218 alineatul (9),

având în vedere propunerea Comisiei Europene,

întrucât:

- (1) La 12 aprilie 2000, Guvernul Republicii Yemen a depus o cerere de aderare la Acordul de instituire a Organizației Mondiale a Comerțului (OMC) de la Marrakech, în temeiul articolului XII din respectivul acord.
- (2) La 17 și 19 iulie 2000 a fost constituit un grup de lucru privind aderarea Republicii Yemen, pentru a se ajunge la un acord cu privire la condițiile de aderare acceptabile atât pentru Republica Yemen, cât și pentru toți membrii OMC.
- (3) Comisia, în numele Uniunii, a negociat o serie completă de angajamente de deschidere a pieței din partea Republicii Yemen, care corespund cererilor Uniunii.
- (4) Respectivele angajamente sunt în prezent încorporate în Protocolul de aderare a Republicii Yemen la OMC.
- (5) Aderarea Republicii Yemen la OMC ar trebui să aibă o contribuție pozitivă și de durată la procesul de reformă economică și dezvoltare durabilă din această țară.

(6) În consecință, Protocolul de aderare ar trebui să fie aprobat.

(7) Conform articolului XII din Acordul de instituire a OMC, condițiile de aderare trebuie convenite între membrul aderent și OMC, iar Conferința Ministerială a OMC aprobă condițiile de aderare din partea OMC.

(8) Prin urmare, este oportun să se stabilească poziția care urmează să fie adoptată în numele Uniunii în cadrul Conferinței Ministeriale a OMC referitor la aderarea Republicii Yemen la OMC,

ADOPTĂ PREZENTA DECIZIE:

Articolul 1

Poziția care urmează a fi adoptată în numele Uniunii Europene în cadrul Conferinței Ministeriale a OMC referitor la aderarea Republicii Yemen la OMC este în favoarea aderării.

Articolul 2

Prezenta decizie intră în vigoare la data adoptării.

Adoptată la Bruxelles, 2 decembrie 2013.

Pentru Consiliu

Președintele

E. GUSTAS

DECIZIA DE PUNERE ÎN APLICARE A COMISIEI

din 4 decembrie 2013

de modificare a Deciziei de punere în aplicare 2011/861/UE de acordare a unei derogări temporare de la regulile de origine prevăzute în anexa II la Regulamentul (CE) nr. 1528/2007 al Consiliului, pentru a ține seama de situația specială din Kenya în ceea ce privește fileul de ton

[notificată cu numărul C(2013) 8537]

(2013/716/UE)

COMISIA EUROPEANĂ,

având în vedere Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene,

având în vedere Regulamentul (CE) nr. 1528/2007 al Consiliului din 20 decembrie 2007 privind aplicarea regimurilor aplicabile produselor originare din anumite state care fac parte din grupul statelor din Africa, zona Caraibelor și Pacific (ACP) prevăzute în acordurile de stabilire sau care duc la stabilirea acordurilor de parteneriat economic ⁽¹⁾, în special articolul 36 alineatul (4) din anexa II,

întrucât:

(1) La 19 decembrie 2011, Comisia a adoptat Decizia de punere în aplicare 2011/861/UE ⁽²⁾ de acordare a unei derogări temporare de la regulile de origine prevăzute în anexa II la Regulamentul (CE) nr. 1528/2007, pentru a ține seama de situația specială din Kenya în ceea ce privește fileul de ton. Prin Decizia de punere în aplicare 2012/208/UE a Comisiei ⁽³⁾ s-a acordat o prelungire a acestei derogări temporare până la 31 decembrie 2013.

(2) La 22 iulie 2013, în conformitate cu articolul 36 din anexa II la Regulamentul (CE) nr. 1528/2007, Kenya a solicitat o nouă prelungire a respectivei derogări de la regulile de origine prevăzute în anexa în cauză pentru 2 000 de tone de file de ton pentru perioada cuprinsă între 1 ianuarie 2014 și 31 decembrie 2014. La 3 octombrie 2013, Kenya a prezentat informații suplimentare împreună cu o solicitare revizuită pentru 1 500 de tone de file de ton pentru perioada cuprinsă între 1 ianuarie 2014 și 30 septembrie 2014.

(3) Conform informațiilor furnizate de Kenya, livrările de ton rămân neobișnuit de reduse raportat la variația sezonieră normală, iar proprietarii de nave nu doresc să își asume riscul de a furniza ton crud din cauza actelor de piraterie.

Prin urmare, Kenya nu este încă în măsură să respecte regulile de origine prevăzute în anexa II la Regulamentul (CE) nr. 1528/2007 după expirarea derogării la 31 decembrie 2013.

(4) Având în vedere că situația din Kenya în ceea ce privește fileul de ton nu s-a ameliorat încă suficient, o prelungire a derogării este justificată. Ar trebui să se acorde o prelungire până la 30 septembrie 2014.

(5) Prin urmare, Decizia de punere în aplicare 2011/861/UE ar trebui modificată în consecință.

(6) Măsurile prevăzute de prezenta decizie sunt conforme cu avizul Comitetului Codului vamal,

ADOPTĂ PREZENTA DECIZIE:

Articolul 1

Decizia de punere în aplicare 2011/861/UE se modifică după cum urmează:

1. articolul 2 se înlocuiește cu următorul text:

„Articolul 2

Derogarea prevăzută la articolul 1 se aplică produselor și cantităților stabilite în anexă, provenind din Kenya, care sunt declarate pentru a fi puse în liberă circulație pe teritoriul Uniunii în perioada 1 ianuarie 2011-30 septembrie 2014 sau până la data aplicării provizorii a Acordului de parteneriat economic dintre Comunitatea Africii de Est, pe de-o parte, și Uniunea Europeană și statele sale membre, pe de altă parte, în cazul în care această dată este anterioară.”;

2. articolul 6 se înlocuiește cu următorul text:

„Articolul 6

Prezenta decizie se aplică de la 1 ianuarie 2011 până la 30 septembrie 2014.”;

3. anexa se înlocuiește cu textul din anexa la prezenta decizie.

Articolul 2

Prezenta decizie se aplică de la 1 ianuarie 2014.

⁽¹⁾ JO L 348, 31.12.2007, p. 1.

⁽²⁾ Decizia de punere în aplicare 2011/861/UE a Comisiei din 19 decembrie 2011 de acordare a unei derogări temporare de la regulile de origine prevăzute în anexa II la Regulamentul (CE) nr. 1528/2007 al Consiliului, pentru a ține seama de situația specială din Kenya în ceea ce privește fileul de ton (JO L 338, 21.12.2011, p. 61).

⁽³⁾ Decizia de punere în aplicare 2012/208/UE a Comisiei din 20 aprilie 2012 de modificare a Deciziei de punere în aplicare 2011/861/UE de acordare a unei derogări temporare de la regulile de origine prevăzute în anexa II la Regulamentul (CE) nr. 1528/2007 al Consiliului, pentru a ține seama de situația specială din Kenya în ceea ce privește fileul de ton (JO L 110, 24.4.2012, p. 39).

Articolul 3

Prezenta decizie se adresează statelor membre.

Adoptată la Bruxelles, 4 decembrie 2013.

Pentru Comisie
Algirdas ŠEMETA
Membru al Comisiei

ANEXĂ

„ANEXĂ

Nr. de ordine	Codul NC	Descrierea produselor	Perioade	Cantități (în tone)
09.1667	1604 14 16	File de ton	De la 1.1.2011 până la 31.12.2011	2 000
			De la 1.1.2012 până la 31.12.2012	2 000
			De la 1.1.2013 până la 31.12.2013	2 000
			De la 1.1.2014 până la 30.9.2014	1 500"

DECIZIA DE PUNERE ÎN APLICARE A COMISIEI

din 4 decembrie 2013

de stabilire a contribuției financiare a Uniunii la cheltuielile efectuate în contextul măsurilor de urgență luate pentru combaterea gripei aviare în Germania în 2011

[notificată cu numărul C(2013) 8545]

(Numai versiunea în limba germană este autentică)

(2013/717/UE)

COMISIA EUROPEANĂ,

în Decizia 90/424/CEE a Consiliului ⁽³⁾ stabilește norme privind cheltuielile eligibile pentru sprijin financiar din partea Uniunii.

având în vedere Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene,

având în vedere Decizia 2009/470/CE a Consiliului din 25 mai 2009 privind anumite cheltuieli în domeniul veterinar ⁽¹⁾, în special articolul 4,

întrucât:

(1) În conformitate cu articolul 84 din regulamentul financiar și cu articolul 94 din Regulamentul delegat (UE) nr. 1268/2012 al Comisiei din 29 octombrie 2012 privind normele de aplicare a Regulamentului (UE, Euratom) nr. 966/2012 al Parlamentului European și al Consiliului privind normele financiare aplicabile bugetului general al Uniunii ⁽²⁾ (numite în continuare „normele de aplicare”), angajarea cheltuielilor din bugetul Uniunii este precedată de o decizie de finanțare care menționează elementele esențiale ale acțiunii care implică respectivele cheltuieli și care este adoptată de instituție sau de autoritățile cărora instituția le-a delegat competențele corespunzătoare.

(2) Decizia 2009/470/CE stabilește procedurile care reglementează contribuția financiară a Uniunii la măsuri veterinare specifice, inclusiv la măsuri de urgență. Pentru a contribui la eradicarea gripei aviare în cel mai scurt timp posibil, Uniunea ar trebui să contribuie financiar la cheltuielile eligibile suportate de statele membre. Articolul 4 alineatul (3) prima și a doua liniuță din decizia respectivă stabilește norme privind procentajul care trebuie aplicat costurilor suportate de statele membre.

(3) Articolul 3 din Regulamentul (CE) nr. 349/2005 al Comisiei din 28 februarie 2005 de stabilire a normelor privind finanțarea comunitară a intervențiilor de urgență și a combaterii anumitor boli ale animalelor menționate

(4) Decizia de punere în aplicare 2012/132/UE a Comisiei din 15 februarie 2012 privind contribuția financiară din partea Uniunii la măsurile de urgență pentru combaterea gripei aviare în Germania, Italia și Țările de Jos în 2011 ⁽⁴⁾ a acordat o contribuție financiară din partea Uniunii pentru măsurile de urgență luate pentru combaterea gripei aviare, printre altele, în Germania, în 2011. La data de 10 aprilie 2012, Germania a prezentat o cerere oficială de rambursare, în conformitate cu articolul 7 alineatele (1) și (2) din Regulamentul (CE) nr. 349/2005.

(5) Plata contribuției financiare a Uniunii trebuie să fie supusă condiției ca activitățile planificate să fi fost realizate efectiv și ca autoritățile să fi furnizat toate informațiile necesare în termenele stabilite.

(6) În conformitate cu articolul 3 alineatul (4) din Decizia 2009/470/CE, Germania a informat fără întârziere Comisia și celelalte state membre cu privire la măsurile aplicate în conformitate cu legislația Uniunii privind notificarea și eradicarea, precum și cu privire la rezultatele acestora. În conformitate cu articolul 7 din Regulamentul (CE) nr. 349/2005, cererea de rambursare a fost însoțită de un raport financiar, de documente justificative, de un raport epidemiologic pentru fiecare exploatare în care au fost sacrificate sau distruse animale, precum și de rezultatele auditurilor respective.

(7) În consecință, poate fi stabilită, în prezent, valoarea totală a contribuției financiare a Uniunii la cheltuielile eligibile suportate în vederea eradicării gripei aviare în Germania în 2011.

(8) Măsurile prevăzute în prezenta decizie sunt conforme cu avizul Comitetului permanent pentru lanțul alimentar și sănătatea animală,

⁽¹⁾ JO L 155, 18.6.2009, p. 30.⁽²⁾ JO L 362, 31.12.2012, p. 1.⁽³⁾ JO L 55, 1.3.2005, p. 12.⁽⁴⁾ JO L 59, 1.3.2012, p. 34.

ADOPTĂ PREZENTA DECIZIE:

Articolul 1

Contribuția financiară a Uniunii la cheltuielile legate de eradicarea gripei aviare în Germania în 2011 este stabilită la 774 103,56 EUR.

Articolul 2

Prezenta decizie constituie o decizie de finanțare în sensul articolului 84 din regulamentul financiar și se adresează Republicii Federale Germania.

Adoptată la Bruxelles, 4 decembrie 2013.

Pentru Comisie
Tonio BORG
Membru al Comisiei

DECIZIA DE PUNERE ÎN APLICARE A COMISIEI

din 4 decembrie 2013

de modificare a anexei I la Decizia 2004/211/CE în ceea ce privește rubrica referitoare la Brazilia din lista țărilor terțe și a părților acestora din care sunt autorizate importuri în Uniune de ecvidee vii și de material seminal, de ovule și de embrioni din specia ecvină, de modificare a punctului (D) din anexa II la Decizia 92/260/CEE în ceea ce privește testele pentru depistarea morvei și de modificare a Deciziilor 92/260/CEE, 93/196/CEE și 93/197/CEE în ceea ce privește anumite denumiri geografice

[notificată cu numărul C(2013) 8553]

(Text cu relevanță pentru SEE)

(2013/718/UE)

COMISIA EUROPEANĂ,

având în vedere Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene,

având în vedere Directiva 92/65/CEE a Consiliului din 13 iulie 1992 de definire a cerințelor de sănătate animală care reglementează schimburile și importurile în Comunitate de animale, material seminal, ovule și embrioni care nu se supun, în ceea ce privește cerințele de sănătate animală, reglementărilor comunitare speciale prevăzute în anexa A punctul I la Directiva 90/425/CEE ⁽¹⁾, în special articolul 17 alineatul (3) litera (a),

având în vedere Directiva 2009/156/CE a Consiliului din 30 noiembrie 2009 privind condițiile de sănătate animală care reglementează circulația și importul de ecvidee provenind din țări terțe ⁽²⁾, în special articolul 12 alineatele (1) și (4), articolul 15 litera (a), articolul 16 alineatul (2), și articolul 19 literele (a) și (b),

întrucât:

- (1) Directiva 92/65/CEE stabilește condițiile aplicabile importurilor în Uniune, printre altele, de material seminal, ovule și embrioni din specia ecvină. Respectivul condiții trebuie să fie cel puțin echivalente celor aplicate pentru comerțul între statele membre.
- (2) Directiva 2009/156/CE stabilește condițiile de sănătate animală pentru importul în Uniune de ecvidee vii. Directiva prevede că se autorizează numai importurile în Uniune de ecvidee care provin din țări terțe sau, în cazul în care se aplică regionalizarea, din părți din teritoriile țărilor terțe, care sunt indemne, de șase luni, de morvă.
- (3) Decizia 2004/211/CE a Comisiei ⁽³⁾ stabilește o listă a țărilor terțe sau a părților acestora, în cazul în care se aplică regionalizarea, din care statele membre autorizează

importurile de ecvidee și de material seminal, de ovule și de embrioni din specia ecvină și precizează celelalte condiții care se aplică acestor importuri. Brazilia este în prezent inclusă în lista prezentată în anexa I la Decizia 2004/211/CE.

- (4) Decizia 92/260/CEE a Comisiei ⁽⁴⁾ stabilește condițiile de sănătate animală și normele privind certificarea veterinară pentru admiterea temporară a cailor înregistrați.
- (5) Decizia 93/195/CEE a Comisiei ⁽⁵⁾ stabilește condițiile de sănătate animală și normele privind certificarea veterinară pentru reintroducerea cailor înregistrați pentru curse, competiții și evenimente culturale, după exportul temporar.
- (6) Decizia 93/196/CEE a Comisiei ⁽⁶⁾ stabilește condițiile de sănătate animală și normele privind certificarea veterinară pentru importurile de ecvidee destinate sacrificării.
- (7) Decizia 93/197/CEE a Comisiei ⁽⁷⁾ stabilește condițiile de sănătate animală și normele de certificare veterinară aplicabile importului de ecvidee înregistrate și importului de ecvidee pentru reproducție și producție.
- (8) Morva este prezentă în unele părți ale teritoriului Braziliei; în consecință, sunt permise numai importurile de ecvidee și de material seminal, de ovule și de embrioni de ecvidee care provin din regiunea BR-1 a teritoriului țării terțe respective, prezentată în coloana 4 din anexa I la Decizia 2004/211/CE. Statele Rio Grande do Sul, Santa Catarina, Paraná, São Paulo, Mato Grosso do Sul, Goiás, Distrito Federal, Espírito Santo, Rondônia și Mato Grosso sunt în prezent incluse în regiunea BR-1 din Brazilia.

⁽¹⁾ JO L 268, 14.9.1992, p. 54.⁽²⁾ JO L 192, 23.7.2010, p. 1.⁽³⁾ Decizia 2004/211/CE a Comisiei din 6 ianuarie 2004 de elaborare a listei țărilor terțe și a părților din teritoriile acestor țări din care statele membre autorizează importurile de ecvidee vii și de material seminal, de ovule și embrioni din specia ecvină și de modificare a Deciziilor 93/195/CEE și 94/63/CE (JO L 73, 11.3.2004, p. 1).⁽⁴⁾ Decizia 92/260/CEE a Comisiei din 10 aprilie 1992 privind măsurile sanitare și certificarea veterinară pentru admiterea temporară a cailor înregistrați (JO L 130, 15.5.1992, p. 67).⁽⁵⁾ Decizia 93/195/CEE a Comisiei din 2 februarie 1993 privind condițiile de sănătate animală și certificarea veterinară pentru reintroducerea cailor înregistrați pentru curse, competiții și evenimente culturale, după exportul temporar (JO L 86, 6.4.1993, p. 1).⁽⁶⁾ Decizia 93/196/CEE a Comisiei din 5 februarie 1993 privind condițiile de sănătate animală și certificarea veterinară pentru importurile de ecvidee destinate sacrificării (JO L 86, 6.4.1993, p. 7).⁽⁷⁾ Decizia 93/197/CEE a Comisiei din 5 februarie 1993 privind condițiile de sănătate animală și certificarea veterinară la importul de ecvidee înregistrate și ecvidee pentru reproducție și producție (JO L 86, 6.4.1993, p. 16).

- (9) La 18 aprilie, 16 mai și 25 iunie 2013, Brazilia a notificat Organizația Mondială pentru Sănătatea Animalelor (OIE) cu privire la confirmarea unor cazuri de morvă la cai de pe teritoriul statelor São Paulo, Minas Gerais, Espírito Santo și Rondônia. În consecință, Brazilia a încetat emiterea de certificate de sănătate animală în conformitate cu Directiva 2009/156/CE pentru întregul grup al statelor federale incluse în regiunea BR-1.
- (10) La 9 iulie 2013, Brazilia a informat Comisia cu privire la măsurile întreprinse pentru a împiedica introducerea morvei în zonele din această țară terță care sunt enumerate în Decizia 2004/211/CE și în care boala nu este prezentă. Aceste măsuri includ cel puțin un test pentru depistarea morvei cu un rezultat negativ înainte de deplasarea ecvideelor din statele în care a fost înregistrată prezența morvei către orice grup de ecvidee din aceste state și către oricare alt stat din Brazilia. Brazilia a confirmat că statul Rio de Janeiro a rămas indemn de morvă de la ultimul caz raportat la 16 iulie 2012.
- (11) Prin scrisoarea din 30 octombrie 2013, Brazilia a informat în legătură cu un caz de morvă în statul Paraná.
- (12) Întrucât statele São Paulo, Espírito Santo, Rondonia și Paraná nu mai sunt indemne de morvă și autoritățile competente din Brazilia au furnizat garanții în ceea ce privește absența bolii în celelalte state federale incluse în regiunea BR-1 și în statul Rio de Janeiro, rubrica pentru această regiune din anexa I la Decizia 2004/211/CE ar trebui modificată în vederea eliminării statelor São Paulo, Espírito Santo, Rondônia și Paraná din lista actuală și a adăugării statului Rio de Janeiro în această listă.
- (13) Deoarece riscul de a fi contractat morvă este mai mic pentru caii înregistrați decât pentru alte categorii de ecvidee, importul în Uniune de ecvidee din Brazilia ar trebui să fie autorizat numai pentru cai înregistrați, în conformitate cu Deciziile 92/260/CEE, 93/195/CEE și 93/197/CEE.
- (14) La 25 februarie 2013, Comisia a publicat raportul⁽¹⁾ unui audit privind exporturile în Uniune de ecvidee și de materiale germinative ale acestora, efectuat în Brazilia în octombrie 2012. În conformitate cu raportul respectiv, este necesar să se suspende importurile de material seminal, ovule și embrioni de animale din specia ecvină provenind din Brazilia, până în momentul realizării și al verificării măsurilor corective recomandate.
- (15) Brazilia face parte din grupul sanitar D menționat în anexa I la Decizia 92/260/CEE, iar caii înregistrați care vor fi admiși temporar în Uniune trebuie să îndeplinească condițiile de sănătate animală și de certificare veterinară stabilite în modelul de certificat de sănătate D din anexa II la decizia respectivă. Pentru a se asigura că exemplarele cabaline înregistrate admise temporar în Uniune sunt indemne de morvă, este necesar să se includă în partea III „Informații cu privire la starea de sănătate” din modelul de certificat respectiv o confirmare a faptului că animalele înregistrate au fost supuse unui test de fixare a complementului pentru depistarea morvei, care a avut rezultat negativ la o diluție a serului de 1 la 10 și care a fost efectuat pe o probă de sânge prelevată în cele 10 zile premergătoare expedierii în Uniune.
- (16) Din motive de claritate și de coerență a legislației Uniunii, listele țărilor prevăzute la punctul III litera (d) a treia liniuță în fiecare dintre modelele de certificate de la A la E din anexa II la Decizia 92/260/CEE ar trebui să fie modificate pentru a se ține seama de denumirile geografice actuale, stabilite deja în anexa I la decizia respectivă.
- (17) Este necesar să se adapteze nota de subsol 3 din anexa II la Decizia 93/196/CEE, în scopul de a clarifica faptul că sunt interzise importurile în Uniune de ecvidee pentru sacrificare care provin din Brazilia.
- (18) Din motivele menționate la considerentul 13, este necesar să se precizeze în anexa I la Decizia 93/197/CEE că condițiile de sănătate animală și de certificare veterinară din anexa II punctul D se aplică în cazul Braziliei numai importurilor de cai înregistrați.
- (19) Prin urmare, Deciziile 92/260/CEE, 93/196/CEE, 93/197/CEE și 2004/211/CE ar trebui modificate în consecință.
- (20) Măsurile prevăzute în prezenta decizie sunt conforme cu avizul Comitetului permanent pentru lanțul alimentar și sănătatea animală,

ADOPTĂ PREZENTA DECIZIE:

Articolul 1

Anexa II la Decizia 92/260/CEE se modifică în conformitate cu anexa I la prezenta decizie.

Articolul 2

Anexa II la Decizia 93/196/CEE se modifică în conformitate cu anexa II la prezenta decizie.

Articolul 3

Anexa I la Decizia 93/197/CEE se modifică în conformitate cu anexa III la prezenta decizie.

Articolul 4

Anexa I la Decizia 2004/211/CE se modifică în conformitate cu anexa IV la prezenta decizie.

⁽¹⁾ Raport de audit 2012-6398, disponibil la adresa: http://ec.europa.eu/food/fvo/rep_details_en.cfm?rep_id=3022

Articolul 5

Prezenta decizie se adresează statelor membre.

Adoptată la Bruxelles, 4 decembrie 2013.

Pentru Comisie
Tonio BORG
Membru al Comisiei

ANEXA I

Anexa II la Decizia 92/260/CEE se modifică după cum urmează:

1. În modelul de certificat de sănătate A, în partea III, litera (d) a treia liniuță se înlocuiește cu următorul text:

„— Emiratele Arabe Unite, Australia, Belarus, Canada, Elveția, Groenlanda, Hong Kong, Islanda, Japonia, Republica Coreea, Muntenegru, fosta Republică iugoslavă a Macedoniei, Macao, Malaysia (peninsulă), Norvegia, Noua Zeelandă, Serbia, Rusia ⁽¹⁾, Singapore, Thailanda, Ucraina, Statele Unite ale Americii”.

2. În modelul de certificat de sănătate B, în partea III, litera (d) a treia liniuță se înlocuiește cu următorul text:

„— Emiratele Arabe Unite, Australia, Belarus, Canada, Elveția, Groenlanda, Hong Kong, Islanda, Japonia, Republica Coreea, Muntenegru, fosta Republică iugoslavă a Macedoniei, Macao, Malaysia (peninsulă), Norvegia, Noua Zeelandă, Serbia, Rusia ⁽¹⁾, Singapore, Thailanda, Ucraina, Statele Unite ale Americii”.

3. În modelul de certificat de sănătate C, în partea III, litera (d) a treia liniuță se înlocuiește cu următorul text:

„— Emiratele Arabe Unite, Australia, Belarus, Canada, Elveția, Groenlanda, Hong Kong, Islanda, Japonia, Republica Coreea, Muntenegru, fosta Republică iugoslavă a Macedoniei, Macao, Malaysia (peninsulă), Norvegia, Noua Zeelandă, Serbia, Rusia ⁽¹⁾, Singapore, Thailanda, Ucraina, Statele Unite ale Americii”.

4. În modelul de certificat de sănătate D, partea III se modifică după cum urmează:

(a) litera (d) a treia liniuță se înlocuiește cu următorul text:

„— Emiratele Arabe Unite, Australia, Belarus, Canada, Elveția, Groenlanda, Hong Kong, Islanda, Japonia, Republica Coreea, Muntenegru, fosta Republică iugoslavă a Macedoniei, Macao, Malaysia (peninsulă), Norvegia, Noua Zeelandă, Serbia, Rusia ⁽¹⁾, Singapore, Thailanda, Ucraina, Statele Unite ale Americii”;

(b) se adaugă următoarea literă (l):

„(l) ⁽³⁾ Dacă exemplarul cabalin provine din Brazilia ⁽¹⁾, a fost supus unui test de fixare a complementului pentru depistarea morvei care a avut rezultat negativ la o diluție a serului de 1 la 10 și care a fost efectuat pe o probă de sânge prelevată la data de ⁽⁴⁾ ⁽⁵⁾, adică în cursul celor 10 zile premergătoare expierii.”

(5) În modelul de certificat de sănătate E, în partea III, litera (d) a treia liniuță se înlocuiește cu următorul text:

„— Emiratele Arabe Unite, Australia, Belarus, Canada, Elveția, Groenlanda, Hong Kong, Islanda, Japonia, Republica Coreea, Muntenegru, fosta Republică iugoslavă a Macedoniei, Macao, Malaysia (peninsulă), Norvegia, Noua Zeelandă, Serbia, Rusia ⁽¹⁾, Singapore, Thailanda, Ucraina, Statele Unite ale Americii”.

ANEXA II

În anexa II la Decizia 93/196/CEE, nota de subsol ⁽³⁾ se înlocuiește cu următorul text:

„⁽³⁾ Grupuri sanitare în conformitate cu Anexa I la Decizia 2004/211/EC a Comisiei:

- Grup A Elveția (CH), Groenlanda (GL), Islanda (IS)
- Grup B Australia (AU), Belarus (BY), Muntenegru (ME), fosta Republică iugoslavă a Macedoniei (MK), Noua Zeelandă (NZ), Serbia (RS), Rusia ⁽¹⁾ (RU), Ucraina (UA)
- Grup C Canada (CA), Statele Unite ale Americii (US)
- Grup D Argentina (AR), Chile (CL), Paraguay (PY), Uruguay (UY)
- Grup E Algeria (DZ), Israel (IL), Maroc (MA), Tunisia (TN)”

ANEXA III

În anexa I la Decizia 93/197/CEE, textul referitor la Grupul sanitar D se înlocuiește cu următorul text:

„Grupul sanitar D⁽¹⁾

Argentina (AR), Barbados⁽³⁾ (BB), Bermuda⁽³⁾ (BM), Bolivia⁽³⁾ (BO), Brazilia⁽²⁾⁽³⁾ (BR), Chile (CL), Cuba⁽³⁾ (CU), Jamaica⁽³⁾ (JM), Mexic⁽²⁾ (MX), Peru⁽²⁾⁽³⁾ (PE), Paraguay (PY), Uruguay (UY)”.

ANEXA IV

În anexa I la Decizia 2004/211/CE, rubrica referitoare la Brazilia se înlocuiește cu următorul text:

		BR-0	Întreg teritoriul țării	D	—	—	—	—	—	—	—	—	—
„BR	Brazilia	BR-1	Statele: Rio Grande do Sul, Santa Catarina, Mato Grosso do Sul, Goiás, Distrito Federal, Rio de Janeiro, Mato Grosso	D	X	X	X	—	—	—	—	—	—”

EUR-Lex (<http://new.eur-lex.europa.eu>) oferă acces direct și gratuit la dreptul Uniunii Europene. Acest site permite consultarea *Jurnalului Oficial al Uniunii Europene*, inclusiv a tratatelor, a legislației, a jurisprudenței și a actelor pregătitoare ale legislației.

Pentru mai multe informații despre Uniunea Europeană, consultați: <http://europa.eu>



Oficiul pentru Publicații al Uniunii Europene
2985 Luxemburg
LUXEMBURG

RO