

Den Europæiske Unions Tidende

L 170



Dansk udgave

Retsforskrifter

53. årgang

6. juli 2010

Indhold

II Ikke-lovgivningsmæssige retsakter

FORORDNINGER

- ★ **Kommissionens forordning (EU) nr. 588/2010 af 5. juli 2010 om godkendelse af mindre ændringer i varespecifikationen for en betegnelse, der er opført i registret over beskyttede oprindelsesbetegnelser og beskyttede geografiske betegnelser Soprèssa Vicentina (BOB)** 1
- ★ **Kommissionens forordning (EU) nr. 589/2010 af 5. juli 2010 om ændring af Rådets forordning (EU) nr. 53/2010 for så vidt angår fangstbegrænsninger for tobis i EU-farvande i III a og EU-farvande i II a og IV** 7
- ★ **Kommissionens forordning (EU) nr. 590/2010 af 5. juli 2010 om ændring af forordning (EF) nr. 474/2006 om opstilling af fællesskabslisten over luftfartsselskaber med driftsforbud i Fællesskabet ⁽¹⁾** 9
- Kommissionens forordning (EU) nr. 591/2010 af 5. juli 2010 om faste importværdier med henblik på fastsættelse af indgangsprisen for visse frugter og grøntsager 31
- Kommissionens forordning (EU) nr. 592/2010 af 5. juli 2010 om ændring af de repræsentative priser og den tillægsimporttold for visse produkter inden for sukkersektoren, der er fastsat ved forordning (EF) nr. 877/2009 for produktionsåret 2009/10 33

Pris: 4 EUR

(Fortsættes på omslagets anden side)

(¹) EØS-relevant tekst

DA

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

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

AFGØRELSER

2010/375/EU:

- ★ **Kommissionens afgørelse af 18. juni 2010 om tildeling af de mængder kontrollerede stoffer, bortset fra hydrochlorfluorcarboner, der må anvendes til væsentlige eller kritiske laboratorie- og analyseformål i EU i 2010, jf. Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 1005/2009 om stoffer, der nedbryder ozonlaget (meddelt under nummer K(2010) 3850)** 35

2010/376/EU:

- ★ **Kommissionens afgørelse af 2. juli 2010 om sikkerhedskrav, der skal opfyldes af de europæiske standarder for visse produkter i børns sovemiljø i henhold til Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2001/95/EF** 39

FORRETNINGSORDENER OG PROCESREGLEMENTER

- ★ **Ændringer i de praktiske anvisninger til parterne** 49
- ★ **Ændringer i instruksen for Rettens justitssekretær** 53



II

(Ikke-lovgivningsmæssige retsakter)

FORORDNINGER

KOMMISSIONENS FORORDNING (EU) Nr. 588/2010

af 5. juli 2010

om godkendelse af mindre ændringer i varespecifikationen for en betegnelse, der er opført i registret over beskyttede oprindelsesbetegnelser og beskyttede geografiske betegnelser Soprèssa Vicentina (BOB)

EUROPA-KOMMISSIONEN HAR —

under henvisning til traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde,

under henvisning til Rådets forordning (EF) nr. 510/2006 af 20. marts 2006 om beskyttelse af geografiske betegnelser og oprindelsesbetegnelser for landbrugsprodukter og fødevarer ⁽¹⁾, særlig artikel 9, stk. 2, andet punktum, og

ud fra følgende betragtninger:

- (1) Kommissionen har i henhold til artikel 9, stk. 1, første afsnit, og artikel 17, stk. 2, i forordning (EF) nr. 510/2006 gennemgået Italiens ansøgning om godkendelse af en ændring af dele af varespecifikationen for den beskyttede oprindelsesbetegnelse »Soprèssa Vicentina«, der blev registreret i medfør af Kommissionens forordning (EF) nr. 2400/96 ⁽²⁾ som ændret ved forordning (EF) nr. 492/2003 ⁽³⁾.
- (2) Ansøgningens formål er at ændre varespecifikationen for at tydeliggøre mærkningsreglerne for de svin, der anvendes som råvare.

- (3) Kommissionen har gennemgået den pågældende ændring og konkluderet, at den er begrundet. Da der er tale om en mindre ændring, jf. artikel 9 i forordning (EF) nr. 510/2006, kan Kommissionen godkende den uden at følge den procedure, der er fastsat i samme forordnings artikel 5, 6 og 7 —

VEDTAGET DENNE FORORDNING:

Artikel 1

Varespecifikation for den beskyttede oprindelsesbetegnelse »Soprèssa Vicentina« ændres som anført i bilag I til nærværende forordning.

Artikel 2

Det ajourførte enhedsdokument er anført i bilag II til nærværende forordning.

Artikel 3

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

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

Udfærdiget i Bruxelles, den 5. juli 2010.

På Kommissionens vegne

José Manuel BARROSO

Formand

⁽¹⁾ EUT L 93 af 31.3.2006, s. 12.

⁽²⁾ EFT L 327 af 18.12.1996, s. 11.

⁽³⁾ EUT L 73 af 19.3.2003, s. 3.

BILAG I

I varespecifikationen for den beskyttede oprindelsesbetegnelse »Soprèssa Vicentina« foretages følgende ændring:

I artikel 2 »Beskrivelse af produktet«, punkt 2.1.3 »Alder ved slagtning,« indsættes »eller på øret«.

»Svinene skal være mindst ni måneder gamle ved slagtning, hvilket kontrolleres på grundlag af oplysningerne i det mærke, som er tatoveret på skinken senest 30 dage efter fødslen.«

erstattes af

»Svinene skal være mindst ni måneder gamle ved slagtning, hvilket kontrolleres på grundlag af oplysningerne i det mærke, som er tatoveret på skinken eller på øret senest 30 dage efter fødslen.«

BILAG II

ENHEDSDOKUMENT

Rådets forordning (EF) nr. 510/2006 om beskyttelse af geografiske betegnelser og oprindelsesbetegnelser

»SOPRÈSSA VICENTINA«

EU-Nr.: IT-PDO-0105-0145-10.8.2009

BGB () BOB (X)

1. Betegnelse

»Soprèssa Vicentina«

2. Medlemsstat eller tredjeland

Italien

3. Beskrivelse af landbrugsproduktet eller fødevareren**3.1. Produkttype**

Kategori 1.2. Kødprodukter

3.2. Beskrivelse af produktet med betegnelsen i punkt 1

Beskrivelse: »Soprèssa Vicentina« er et charcuteriprodukt, nærmere betegnet en mellemstor eller stor modnet pølse af fersk kød, som fremstilles ved forarbejdning af alle de værdifulde udskæringer af svinekød.

3.3. Råvarer (kun for forarbejdede produkter)

Som råvare til fremstilling af Soprèssa Vicentina anvendes svinekød fra dyr, der er født og opdrættet på bedrifter i Vicenza-provinsen.

3.4. Foder (kun for produkter af animalsk oprindelse)

Det er fra dyrenes fødsel til vækstfasens afslutning forbudt at anvende kødmel som foder, og i opfedningsfasen er det forbudt at anvende andre animalske foderprodukter end mælkeprodukter.

Foderet bør være i flydende form eller i form af vælling tilsat vand og om muligt valle. For at der kan opnås et fedtlag af høj kvalitet, må indholdet af linolsyre højest udgøre 2 % af foderets tørstof. Der må højest gives 15 liter valle og kærnemælk pr. dyr om dagen.

Kærnemælk er et biprodukt fra fremstilling af smør, og valle er et biprodukt fra fremstilling af ost.

3.5. Specifikke etaper af produktionen, som skal finde sted i det afgrænsede geografiske område

Svineavl: Som råvare til fremstilling af Soprèssa Vicentina anvendes svinekød fra dyr, der er født og opdrættet på bedrifter i Vicenza-provinsen.

Dyrene skal være racerene eller krydsede, men ikke genetisk manipuleret, og skal tilhøre traditionelle racer som f.eks. Large White, Landrace og Duroc, som er registreret i den italienske stambog eller i udenlandske stambøger, der er anerkendt af den italienske stambog, og hvis målsætninger for avl af tunge svin er forenelige med den italienske stambog.

De opdrættede svin skal kunne nå en høj slagtevægt (130 kg slagtet vægt).

Svinene skal være mindst ni måneder gamle ved slagtning, hvilket kontrolleres på grundlag af oplysningerne i det mærke, som er tatoveret på skinken (eller på øret) senest 30 dage efter fødslen. Svinestaldene skal være godt isoleret og ventileret, så der sikres en passende temperatur samt en optimal ventilation og udledning af skadelige gasser. Gulvene skal være af vandafvisende, isolerende og skridsikre materialer.

Alle foderanlæg og -redskaber skal være rustfrie og tilpasset fodertypen.

Der kan også anvendes frilandsgrise eller grise, der delvis er opdrættet på friland.

Slagtning af svinene: Svinene skal slagtes på slagterier, som er godkendt efter Italiens og EU's hygiejnebestemmelser, og som er beliggende inden for det område, der er omfattet af den beskyttede oprindelsesbetegnelse.

Svinenes slagtevægt skal være på mindst 130 kg (slagtet vægt).

Kød fra svin, hos hvilke dyrlægen under slagtningen har konstateret muskellidelser i udbrud (PSE, DFD eller tegn på tidligere betændelsestilstande eller traumer), udelukkes fra den efterfølgende forarbejdning.

Forarbejdning af kødet: Kødet skal tilvirkes og produkterne modnes på virksomheder beliggende inden for det afgrænsede område. Forarbejdningsvirksomhederne skal være godkendt efter Italiens og EU's hygiejnebestemmelser.

Opskrift og ingredienser: Ved fremstillingen af »Soprèssa Vicentina« anvendes de bedste stykker på slagtekroppen, dvs. skinke, nakke, skulder, flæsk, halsfedt og lænd.

Der tilsættes følgende ingredienser (angivet i maksimalt tilladte mængder):

- salt: 2 700 g i 100 kg pølsemasse
- peber, heraf ¼ som peberkorn: 300 g i 100 kg pølsemasse
- blanding af fint malede krydderier (kanel, kryddernelliker og rosmarin): 50 g i 100 kg pølsemasse
- hvidløg: 100 g i 100 kg pølsemasse
- sukker: 150 g i 100 kg pølsemasse
- kaliumnitrat i de tilladte mængder.

Tilberedningsmetode: Forarbejdningsmetoden er som følger:

De halve slagtekroppe opskæres i mindre stykker, som nedkøles ved en temperatur på 0 – 3 °C i mindst et døgn. Derefter udbenes, renses og afpudses kødet.

Kødstykkerne kommes i kødhakkeren, hvis hulskive skal have huller på 6 – 7 mm i diameter. Det hakkede kød opvarmes til en temperatur på 3 – 6 °C, og de sammenblandede ingredienser tilsættes. Der kan desuden tilsættes lokale bakteriekulturer for at sætte gang i gæringen. Derefter blandes det hele så godt sammen, at kødet og fedtet næsten ikke kan skelnes fra hinanden. Til sidst stoppes pølsemassen i naturtarme med en diameter på mindst 8 cm.

Der findes følgende størrelsesinddeling, afhængigt af fylkets vægt: 1-1,5 kg, 1,5-2,5 kg, 2,5-3,5 kg og 3,5-8 kg.

Tørring: Tørringen foregår således: a) afdrypning i 12 timer ved en temperatur på 20 – 24 °C, b) tørring i 4-5 dage ved aftagende temperatur, der begynder ved 22 – 24 °C og falder til 12 – 14 °C.

Modning: Modningstiden for »Soprèssa Vicentina«, inkl. afdrypning og tørring, afhænger af vægten:

- mindst 60 dage for vægtklassen 1-1,5 kg
- mindst 80 dage for vægtklassen 1,5-2,5 kg
- mindst 90 dage for vægtklassen 2,5-3,5 kg
- mindst 120 dage for vægtklassen 3,5-8 kg.

3.6. Særlige regler vedrørende udskæring, rivning eller emballering osv.

—

3.7. Specifikke mærkningsregler

Betegnelsen »Soprèssa Vicentina DOP« oversættes ikke og skal stå anført på etiketten med tydelig og uudslettelig skrift.

Logoet »Soprèssa Vicentina DOP« skal anføres på etiketten efter anvisningerne i den grafiske vejledning, jf. bilag A til varespecifikationen.

4. Afgrænsning af det geografiske område

Produktionsområdet for »Soprèssa Vicentina« omfatter hele Vicenza-provinsen.

5. Tilknytning til det geografiske område

5.1. Det geografiske områdes egenart

Modningsfaserne er kendetegnet ved de luftfugtighedsbetingelser, der følger temperaturforandringerne, og som sætter gang i den første og anden gæring af produktet.

5.2. Produktets egenart

Ved markedsføringen frembyder »Soprèssa Vicentina« følgende kendetegn:

Fysiske egenskaber

Udseende: Cylinderformet, indbundet med en farveløs, evt. elastisk, snor på langs (indsnøring), samt en række ringe af samme materiale på tværs over indsnøringen, som dækker hele Soprèssas længde. Indbinding med net er ikke tilladt. Hvis produktet indeholder hvidløg, kan der anvendes farvet snor, men kun ved endestykket (løkke). Ringene — mindst tre — anbringes med 2-4 cm mellemrum. Ydersiden er dækket af et hvidligt lag, som udvikles på naturlig vis under modningen.

Skærefladens udseende: Pøsemassen er både fast og mør. I skiveskåret stand ses en blanding med fedtpartikler, som er fordelt rundt om muskeldele på en sådan måde, at produktet forbliver blødt selv efter længere tids modning. Skiverne udviser lettere matte farver, hvor fedtet og det magre kød ikke er klart afgrænset. Pølsen er middel-grovkornet.

Kemiske egenskaber

Det samlede proteinindhold er på over 15 %, fedtindholdet på mellem 30 % og 43 %, indholdet af mineralsalte (aske) på mellem 3,5 % og 5 %, vandindholdet på højst 55 % og pH-værdien på mellem 5,4 og 6,2.

Mikrobiologiske egenskaber

Indhold af mesofile mikrober: overvejende mælkesyre bakterier og mikrokokker.

Organoleptiske egenskaber

Duft: krydret, evt. med duft af krydderurter, med eller uden hvidløg

Smag: fin, let sødlig og pebret eller hvidløgssmag

Farve: rosa til rødlig

Konsistens: mellemgrovkornet, let at tygge.

5.3. Årsagssammenhængen mellem det geografiske område og produktets kvalitet eller egenskaber (for BOB) eller produktets særlige egenskaber, omdømme eller andre kendetegn (for BGB)

Produktet »Soprèssa Vicentina« har i alle fremstillingsfaserne en tæt tilknytning til omgivelserne.

Hvad den menneskelige faktor angår, bevidnes produktets tilknytning til omgivelserne af, at der fra gammel tid har boet mange bønder og håndværkere i produktionsområdet, som med deres særlige traditioner for svineavl og forarbejdning og lagring af svinekødsprodukter har givet kimen til »Soprèssa Vicentina«, som er et helt enestående produkt, hvis tilberedning stort set er forblevet uændret.

Tilknytningen til det omgivende miljø fremgår af råvarens særlige egenskaber, som skyldes det traditionelle opfædningsfoder, der næsten udelukkende består af kvalitetskorn fra området.

Råvarens tilknytning til området fremgår endvidere af, at foderet, der fortrinsvis gives i form af vælling, indeholder valle, et biprodukt fra ostefremstilling. Der er tale om en gammel tradition, som bevidnes af, at Vicenza-provinsen er produktionsområde for to kendte BOB-oste (Asiago og Grana Padano).

Ved forarbejdningen af mælk til fremstilling af de nævnte oste fremkommer valle som biprodukt.

Dette biprodukt præges stærkt af mælkenes egenskaber og især af den proces, der anvendes til at adskille de stoffer, ostene fremstilles af, hvorefter de øvrige dele indgår i vallen.

Svinebrugene i Vicenza-området bruger denne valle som følge af de særlige egenskaber, det giver svinekødet og dermed også produkterne heraf.

De økonomiske aspekter ved anvendelsen af denne valle, der som følge af det store vandindhold er et yderst næringsfattigt produkt, har resulteret i, at vullen fra disse oste kun er blevet anvendt rent lokalt, og har således været medvirkende til, at den bruges som foder til svin, der anvendes til fremstilling af »Soprèssa Vicentina«.

Tilknytningen til omgivelserne bevidnes desuden af, at forarbejdningen foregår i små slagterier og forarbejdningsvirksomheder, som anvender svin fra lokale landbrugsbedrifter og viderefører den traditionelle metode til fremstilling af »Soprèssa Vicentina«, som er typisk for bondetraditionen i Vicenza-området.

Modningsfaserne er kendetegnet ved de luftfugtighedsbetingelser, der følger temperaturforandringerne, og som sætter gang i den første og anden gæring af produktet.

Den førnævnte sammenhæng med omgivelserne i både naturmæssig og menneskelig henseende har i høj grad præget dette produkt, hvis særlige kendetegn adskilte og stadig adskiller den Soprèssa, som fremstilles i Vicenza-området, fra lignende pølseprodukter fra andre områder. Dette bekræftes af det historiske kildemateriale.

Henvi sning til offentliggørelsen af varespecifikationen

Denne forvaltning har indledt den nationale indsigelsesprocedure ved at offentliggøre forslaget om anerkendelse af beskyttelsen af oprindelsesbetegnelsen »Soprèssa Vicentina« i Gazzetta Ufficiale della Repubblica Italiana (Italiens »statstidende«) nr. 73 af 28.3.2009.

Den konsoliderede udgave af varespecifikationen kan ses på følgende websted: www.politicheagricole.it/DocumentiPubblicazioni/Search_Documenti_Elenco.htm?txtTipoDocumento=Disciplinare%20in%20esame%20UE&txtDocArgomento=Prodotti%20di%20Qualit%E0>Prodotti%20Dop,%20Igp%20e%20Stg

eller direkte på ministeriets websted (www.politicheagricole.it) ved at klikke på »Prodotti di Qualità« (i skærmens venstre side) og derefter på »Disciplinari di Produzione all'esame dell'UE (Reg CE 510/2006)«.

KOMMISSIONENS FORORDNING (EU) Nr. 589/2010**af 5. juli 2010****om ændring af Rådets forordning (EU) nr. 53/2010 for så vidt angår fangstbegrænsninger for tobis i EU-farvande i III a og EU-farvande i II a og IV**

EUROPA-KOMMISSIONEN HAR —

under henvisning til traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde,

under henvisning til Rådets forordning (EU) nr. 53/2010 af 14. januar 2010 om fastsættelse for 2010 af fiskerimuligheder for visse fiskebestande og grupper af fiskebestande gældende for EU-farvande og for EU-fartøjer i andre farvande, som er omfattet af fangstbegrænsninger ⁽¹⁾, særlig artikel 5, stk. 3, og

ud fra følgende betragtninger:

- (1) I bilag IA til forordning (EU) nr. 53/2010 er der fastsat fangstbegrænsninger for tobis i ICES II a og IV.
- (2) Ifølge punkt 6 i bilag IID til forordning (EU) nr. 53/2010 skal Kommissionen revurdere den samlede tilladte fangstmængde (TAC'en) og kvoterne for tobis i de pågældende områder for 2010 på grundlag af rådgivning fra Det Internationale Havundersøgelsesråd (ICES) og Den Videnskabelige, Tekniske og Økonomiske Komité for Fiskeri (STECF).
- (3) Ifølge STECF resulterer formelen i punkt 6 i bilag IID til forordning (EU) nr. 53/2010 i en TAC på helt op til 400 000 tons.
- (4) Tobis er en nordsøbestand, der deles med Norge, men som Norge og EU for øjeblikket ikke forvalter i fælles-

skab. Foranstaltningerne i denne forordning er i overensstemmelse med konsultationerne med Norge, jf. bestemmelserne i det godkendte referat af konklusionerne fra fiskerikonsultationerne mellem Europa-Kommissionen og Norge den 26. januar 2010. Derfor bør EU's andel af den del af TAC'en, der må fiskes i EU-farvande i ICES II a og IV, fastsættes til 90 % af 400 000 tons.

- (5) På baggrund af forhandlinger med Norge bør den del af EU's andel af TAC'en, som tildeles Norge, forhøjes fra 20 000 tons til 27 000 tons til gengæld for muligheder for EU for at fiske efter andre arter i norske farvande.
- (6) Den Videnskabelige, Tekniske og Økonomiske Komité for Fiskeri anbefaler, at TAC'en forhøjes med 4,23 % for også at omfatte EU-farvande i ICES III a.
- (7) Bilag IA til forordning (EU) nr. 53/2010 bør derfor ændres i overensstemmelse hermed —

VEDTAGET DENNE FORORDNING:

Artikel 1

Bilag IA til forordning (EU) nr. 53/2010 ændres som angivet i bilaget til nærværende forordning.

Artikel 2

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

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

Udfærdiget i Bruxelles, den 5. juli 2010.

På Kommissionens vegne
José Manuel BARROSO
Formand

⁽¹⁾ EUT L 21 af 26.1.2010, s. 1.

BILAG

I bilag IA til forordning (EU) nr. 53/2010 foretages følgende ændringer:

Oplysningerne om tobisarter i EU-farvande i III a og EU-farvande i II a og IV affattes således:

»Art:	Tobisarter <i>Ammodytidae</i>	Område:
		EU-farvande i III a og EU-farvande i II a og IV ⁽¹⁾ SAN/2A3A4
Danmark	327 250 ⁽²⁾	
Det Forenede Kongerige	7 153 ⁽³⁾	
Tyskland	500 ⁽⁴⁾	
Sverige	12 017 ⁽⁵⁾	
EU	346 920 ⁽⁶⁾	Analytisk TAC Artikel 3 i forordning (EF) nr. 847/96 anvendes ikke Artikel 4 i forordning (EF) nr. 847/96 anvendes ikke Artikel 5, stk. 2, i forordning (EF) nr. 847/96 anvendes
Norge	27 500 ⁽⁷⁾	
Færøerne	2 500	
TAC	376 920	

⁽¹⁾ Undtagen farvande inden for 6 sømil fra Det Forenede Kongeriges basislinjer ved Shetlandsøerne, Fair Isle og Foula.

⁽²⁾ Hvoraf højst 311 289 tons må fiskes i EU-farvande i II a og IV. Den resterende mængde må kun fiskes i EU-farvande i ICES III a (SAN/*03A).

⁽³⁾ Hvoraf højst 6 804 tons må fiskes i EU-farvande i II a og IV. Den resterende mængde må kun fiskes i EU-farvande i ICES III a (SAN/*03A).

⁽⁴⁾ Hvoraf højst 476 tons må fiskes i EU-farvande i II a og IV. Den resterende mængde må kun fiskes i EU-farvande i ICES III a (SAN/*03A).

⁽⁵⁾ Hvoraf højst 11 431 tons må fiskes i EU-farvande i II a og IV. Den resterende mængde må kun fiskes i EU-farvande i ICES III a (SAN/*03A).

⁽⁶⁾ Hvoraf højst 330 000 tons må fiskes i EU-farvande i II a og IV. Den resterende mængde må kun fiskes i EU-farvande i ICES III a (SAN/*03A).

⁽⁷⁾ Skal fiskes i ICES IV.«

KOMMISSIONENS FORORDNING (EU) Nr. 590/2010

af 5. juli 2010

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

(EØS-relevant tekst)

EUROPA-KOMMISSIONEN HAR —

under henvisning til traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde,

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

ud fra følgende betragtninger:

- (1) Ved Kommissionens forordning (EF) nr. 474/2006 af 22. marts 2006 er der opstillet en fællesskabsliste over luftfartsselskaber med driftsforbud i Den Europæiske Union i henhold til kapitel II i forordning (EF) nr. 2111/2005⁽²⁾.
- (2) En række medlemsstater har givet Kommissionen oplysninger, som er relevante i forbindelse med en ajourføring af fællesskabslisten, jf. artikel 4, stk. 3, i forordning (EF) nr. 2111/2005. Tredjelande har også forelagt relevante oplysninger. Fællesskabslisten bør ajourføres på dette grundlag.
- (3) Kommissionen har underrettet alle berørte luftfartsselskaber, enten direkte eller — hvor dette ikke har været muligt — via de myndigheder, der har ansvaret for det lovpligtige tilsyn med luftfartsselskaberne, om de væsentligste kendsgerninger og betragtninger, på grundlag af hvilke der kan træffes afgørelse om enten at nedlægge driftsforbud for dem i Den Europæiske Union eller at ændre betingelserne for et driftsforbud for et luftfartsselskab, der er opført på Fællesskabslisten.
- (4) Kommissionen gav de berørte luftfartsselskaber lejlighed til at gennemgå de af medlemsstaterne fremlagte dokumenter, fremsætte skriftlige bemærkninger og give Kommissionen en mundtlig redegørelse inden for 10 arbejdsdage samt at give en mundtlig redegørelse til Udvalget for Luftfartssikkerhed, der er nedsat ved

Rådets forordning (EØF) nr. 3922/91 af 16. december 1991 om harmonisering af tekniske krav og administrative procedurer inden for civil luftfart⁽³⁾.

- (5) De myndigheder, som har ansvaret for at føre tilsyn med de berørte luftfartsselskaber, er blevet konsulteret af Kommissionen og i nogle tilfælde også af nogle medlemsstater.
- (6) Udvalget for Luftfartssikkerhed har hørt redegørelser fra Det Europæiske Luftfartssikkerhedsagentur (EASA) og Kommissionen om de tekniske bistandsprojekter, der er udført i lande, som berøres af forordning (EF) nr. 2111/2005. Det er blevet underrettet om anmodningerne om yderligere teknisk bistand og samarbejde for at forbedre civile luftfartsmyndigheders administrative og tekniske kapacitet med sigte på at afhjælpe eventuel manglende overholdelse af gældende internationale standarder.
- (7) Udvalget for Luftfartssikkerhed er også blevet underrettet om de håndhævelsesforanstaltninger, som EASA og medlemsstaterne har iværksat for at sikre den vedvarende luftdygtighed og vedligeholdelse af luftfartøjer, der er registreret i Den Europæiske Union og drives af luftfartsselskaber, der er certificeret af civile luftfartsmyndigheder i tredjelande.
- (8) Forordning (EF) nr. 474/2006 bør ændres i overensstemmelse hermed.

Den Europæiske Unions luftfartsselskaber

- (9) På baggrund af resultater af SAFA-rampeinspektioner for luftfartøjer fra visse EU-luftfartsselskaber og områdespecifikke inspektioner og audit, som er udført af deres nationale luftfartsmyndigheder, har nogle medlemsstater truffet visse håndhævelsesforanstaltninger. De oplyste Kommissionen og Udvalget for Luftfartssikkerhed om disse foranstaltninger: Det Forenede Kongeriges kompetente myndigheder tilbagekaldte luftfartsselskabet Trans Euro Air Limited's Air Operator Certificate (AOC) den 6. april 2010 og suspendede MK Airlines' AOC den 12. april 2010; Spaniens kompetente myndigheder suspendede luftfartsselskabet Baleares Link Express' AOC og licens den 9. juni 2010, og Slovakiets kompetente myndigheder tilbagekaldte luftfartsselskabet Seagle Air's licens den 11. december 2009 og Air Slovakia's den 3. maj 2010.

⁽¹⁾ EUT L 344 af 27.12.2005, s. 15.

⁽²⁾ EUT L 84 af 23.3.2006, s. 14.

⁽³⁾ EFT L 373 af 31.12.1991, s. 4.

Air Algérie

- (10) Ud fra en analyse af resultaterne af SAFA-inspektioner, der er udført på luftfartøjer, som Air Algérie siden januar 2009 har benyttet til sine operationer til EU, indledte Kommissionen et samråd med Algeriets kompetente myndigheder den 7. december 2009 og 5. februar 2010 med henblik på at få afhjulpet konstateringerne på områderne sikkerhed for gods om bord, luftfartøjers luftdygtighed og operationer og flyvebesætningscertifikater.
- (11) Algeriets kompetente myndigheder forelagde i deres svar af 15. marts 2010 oplysninger om foranstaltninger, der er iværksat som opfølgning på rampeinspektioner for at afhjælpe de afslørede sikkerhedsmangler.
- (12) Kommissionen sendte en yderligere anmodning om oplysninger den 6. maj 2010. De kompetente myndigheder forelagde yderligere oplysninger den 27. maj 2010. Efter et møde med Algeriets kompetente myndigheder, luftfartsselskabet samt Frankrigs kompetente myndigheder og EASA den 9. juni 2010 påtog Algeriets kompetente myndigheder sig at forelægge yderligere oplysninger forud for mødet i Udvalget for Luftfartssikkerhed, bl.a. en liste over de tilsynsaktiviteter, som myndigheden har udført hos Air Algérie. Oplysningerne blev sendt den 18. juni 2010. Myndighederne påtog sig også om kort tid at forelægge en detaljeret plan for afhjælpende foranstaltninger samt en tidsplan for verifikation og afslutning af denne. Sideløbende med dette udarbejdede Frankrigs kompetente myndigheder efter luftfartsselskabets anmodning et initiativ med henblik på at skabe øget opmærksomhed om og tilbyde uddannelse inden for rammerne af EU's SAFA-program.
- (13) Med henblik på at udvikle en løbende overvågning af luftfartsselskabets sikkerhedsresultater anmodede Kommissionen Algeriets kompetente myndigheder om også at forelægge månedlige rapporter om deres tilsynsaktiviteter i henseende til Air Algérie på områderne vedvarende luftdygtighed, vedligeholdelse og operationer, herunder verifikation af gennemførelsen af den plan for afhjælpende foranstaltninger, som vil skulle forelægges. Kommissionen tilskynder Algeriets kompetente myndigheder til at fortsætte deres indsats for at forbedre opfyldelsen af de gældende sikkerhedsstandarder.
- (14) I mellemtiden verificerer medlemsstaterne dette luftfartsselskabs faktiske opfyldelse af de relevante sikkerhedsstandarder i medfør af forordning (EF) nr. 351/2008 for at sikre, at antallet af inspektioner af Air Algérie forhøjes, så der skabes et grundlag for en fornyet vurdering af sagen i forbindelse med det kommende møde i Udvalget for Luftfartssikkerhed, som vil finde sted i november 2010.

Air Bangladesh

- (15) Kommissionen oplyste Udvalget for Luftfartssikkerhed om resultaterne af et besøg med henblik på at yde teknisk bistand, som Det Europæiske Luftfartssikkerhedsagentur udførte i Folkerepublikken Bangladesh efter ICAO's USOAP-audit af maj 2009. ICAO's USOAP-audit resulterede i, at der blev konstateret betydelige sikkerhedsmæssige betænkeligheder på områderne luftfartøjsoperationer, certificering og det tilsyn, som udføres af den civile luftfartsmyndighed i Bangladesh (CAAB). Under besøget blev det bemærket, at CAAB tydeligvis havde ydet en indsats på alle niveauer for at gennemføre handlingsplanen for afhjælpende foranstaltninger og havde udvist stor vilje til at overvinde de sikkerhedsproblemer, som er fremhævet i forbindelse med ICAO's audit. Kommissionen ser med tilfredshed på disse opmuntrende tiltag, men den følger nøje CAAB's fremskridt med hensyn til gennemførelsen af deres handlingsplan for afhjælpende foranstaltninger for at sikre, at der tages fat på de aktuelle sikkerhedsmangler uden unødigt forsinkelse.
- (16) Under besøget oplyste CAAB gruppen om, at et B747-269B med registreringsnummer S2-ADT er slettet af Bangladeshs register, og at operatøren Air Bangladesh har indstillet sine aktiviteter. CAAB meddelte officielt dette til Kommissionen den 16. maj 2010.
- (17) Det vurderes derfor i lyset af ovenstående og på grundlag af de fælles kriterier, at det førnævnte luftfartsselskab ikke længere bør være opført i bilag B.

Blue Wing Airlines

- (18) Der er beviser for alvorlige sikkerhedsmangler hos luftfartsselskabet Blue Wing Airlines certificeret i Suriname, som det fremgår af en række nyere ulykker og mangler, der er indberettet i forbindelse med medlemsstaternes rampeinspektioner.
- (19) Blue Wing Airlines var indblandet i en ulykke den 3. april 2008, der kostede 19 dødsopfre, en anden ulykke den 15. oktober 2009, der førte til tilskadekomne, og senere en ulykke den 15. maj 2010 med 8 dødsopfre. Det samlede antal ulykker, som er overgået dette luftfartsselskab i de seneste to år, giver anledning til alvorlige betænkeligheder, og det har samtidig været umuligt at drage erfaringer af de tidligere ulykker, fordi der ikke er udgivet en officiel rapport over ulykkeseftersforskningen.
- (20) Der er derudover beviser for alvorlig manglende overensstemmelse med de specifikke sikkerhedsstandarder, som er fastsat ved Chicago-konventionen, hvilket fremgik af de mangler, som Frankrigs kompetente myndigheder konstaterede i forbindelse med en nylig rampeinspektion⁽¹⁾ udført inden for rammerne af SAFA-programmet.

(¹) DGAC/F-2010-818.

- (21) Frankrigs kompetente myndigheder (DGAC) opfordrede Surinames kompetente myndigheder og Blue Wing Airlines til at forelægge de nødvendige garantier for sikkerheden for dette luftfartsselskabs operationer. Hverken Surinames kompetente myndigheder eller Blue Wing Airlines gav et svar, der gjorde det muligt at afdække de bagvedliggende årsager til ulykkerne og de sikkerhedsmangler, der er konstateret i forbindelse med rampeinspektioner, og forebygge gentagelser, og DGAC besluttede derfor at pålægge ekstraordinære foranstaltninger i form af et driftsforbud for alle Blue Wing Airlines' aktiviteter over fransk område fra den 1. juni 2010 og påtog sig øjeblikkeligt at underrette Kommissionen i henhold til artikel 6 i forordning (EF) nr. 473/2006.
- (22) Kommissionen iværksatte øjeblikkeligt drøftelser med Surinames kompetente myndigheder og Blue Wing Airlines med henblik på, at der på mødet i Udvalget for Luftfartssikkerhed hurtigt kunne træffes afgørelse om, hvorvidt de af Frankrig trufne foranstaltninger skulle udbredes til Den Europæiske Union. Den 25. juni 2010 hørte Kommissionen og medlemsstaterne Blue Wing Airlines, der blev bistået af dettes kompetente myndighed. Hverken Surinames kompetente myndigheder eller Blue Wing Airlines gav et svar, der gjorde det muligt at afdække de bagvedliggende årsager til ulykkerne og de sikkerhedsmangler, der er konstateret i forbindelse med rampeinspektioner, eller hvordan gentagelser forebygges.
- (23) I lyset af de hidtidige præstationer hos luftfartsselskabet, som allerede førhen havde forbud mod at beflyve EU, antallet og alvoren af ulykker⁽¹⁾,⁽²⁾, som har ramt dette luftfartsselskab, de afslørede sikkerhedsmangler og deres tilbøjelighed til at gentage sig vurderes det derfor på baggrund af de fælles kriterier, at den fortsatte drift af dette luftfartsselskab i EU vil udgøre en alvorlig sikkerhedsrisiko, som ikke ved hjælp af en medlemsstats foranstaltninger på tilfredsstillende vis kan afhjælpes i overensstemmelse med artikel 6, i forordning (EF) nr. 2111/2005, og at luftfartsselskabet Blue Wing Airlines derfor bør optages i bilag A.
- (25) EASA oplyste, at DGCA havde fremlagt en omfattende plan for afhjælpende foranstaltninger, som blev fundet acceptabel og aftalt den 29. april 2010. Ifølge denne plan gennemføres en række afhjælpende foranstaltninger gradvist frem til udgangen af 2011, og der iværksættes straks foranstaltninger for at afhjælpe alvorlige sikkerhedsmangler.
- (26) Desuden er Italiens kompetente myndigheder gået i gang med et omfattende partnerskabsprojekt sammen med Albanien kompetente myndigheder; det forventes påbegyndt i september 2010 med henblik på at bistå disse myndigheder med at opbygge deres tekniske og administrative kapacitet.
- (27) Den 28. maj 2010 blev der holdt drøftelser med Albanien kompetente myndigheder og EASA og med deltagelse af Italiens kompetente myndigheder, hvor det blev bekræftet, at gennemførelsen af denne handlingsplan skrider frem og følger tidsplanen. En første række foranstaltninger blev afsluttet, og de udgør en betydelig ændring af det hidtidige system: der er oprettet en uafhængig albansk civil luftfartsmyndighed (ACAA), og den indledte sit virke i maj 2010; den nyligt oprettede ACAA tilbagekaldte alle tidligere fritagelser, som var tildelt branchen, og forsikrede selskaberne om, at de med en manglende efterlevelse af lovgivningen senest den 1. juni 2010 ville udsætte sig for håndhævelsesforanstaltninger, f.eks. suspendering, begrænsning eller tilbagekaldelse af deres godkendelser. ACAA blev indbudt af Udvalget for Luftfartssikkerhed med henblik på at redegøre for den fornyede certificering af luftfartsselskaber.
- (28) ACAA blev hørt af Udvalget for Luftfartssikkerhed den 21. juni 2010 og bekræftede, at Belle Air og Albanian Airlines har gennemgået en fornyet certificering på behørig vis i juni 2010 i overensstemmelse med de gældende sikkerhedsregler. ACAA oplyste også, at Star Airways' AOC var suspenderet. Derudover påtog ACAA sig at undlade indtil videre at udstede flere AOC.

Luftfartsselskaber fra Albanien

- (24) Som opfølgning på redegørelsen fra Albanien kompetente myndigheder (DGCA) på mødet i Udvalget for Luftfartssikkerhed i marts 2010 og i henhold til bestemmelserne i forordning nr. 273/2010⁽³⁾ videreførte Kommissionen med bistand fra Det Europæiske Luftfartssikkerhedsagentur (EASA) aktivt drøftelserne med Albanien kompetente myndigheder for at følge op på resultaterne af den omfattende standardinspektion hos Albanien, som er gennemført i januar 2010. Den afsluttende inspektionsrapport af 7. marts 2010 afslørede væsentlige mangler på alle auditerede områder, hvor en øjeblikkelig afhjælpning var påkrævet.
- (29) ACAA tilskyndes til at træffe de nødvendige foranstaltninger for fortsat på effektiv og rettidig vis at gennemføre den handlingsplan, som er aftalt med EASA, hvor hovedvægten lægges på de konstaterede mangler, som giver anledning til sikkerhedsmæssige betænkeligheder, såfremt de ikke straks afhjælpes. ACAA opfordres især til at øge tempoet i sin kapacitetsopbygning, sikre sikkerhedstilsynet med alle luftfartsselskaber, der er certificeret i Albanien, i overensstemmelse med de gældende sikkerhedsforskrifter og træffe håndhævelsesforanstaltninger om fornødent.
- (30) ACAA forpligtede sig til jævnlige rapporter om de opnåede fremskridt med hensyn til gennemførelsen af dennes plan for afhjælpende foranstaltninger. Kommissionen vil med bistand fra EASA og med medlemsstaternes hjælp fortsat kontrolovervåge effektiviteten af ACAA's foranstaltninger og sikkerhedsresultaterne for luftfartsselskaber med licens i Albanien.

⁽¹⁾ 20. til 22. betragtning i forordning (EF) nr. 910/2006 af 20. juni 2006, EUT L 168 af 21.6.2006, s. 17.

⁽²⁾ 7. til 8. betragtning i forordning (EF) nr. 1400/2007 af 28. november 2007, EUT L 311 af 29.11.2007, s. 12.

⁽³⁾ 55. til 58. betragtning i forordning (EF) nr. 273/2010 af 30. marts 2010, EUT L 84 af 31.3.2010, s. 30.

Luftfartsselskaber fra Kongeriget Cambodja

- (31) De kompetente myndigheder i Cambodja (SSCA) oplyste om yderligere fremskridt med hensyn til gennemførelsen af deres plan for afhjælpende foranstaltninger, der blev udarbejdet for at afhjælpe mangler, som ICAO havde påvist i forbindelse med den audit, som blev udført i 2007 inden for rammerne af dens verdensomspændende program for kontrol med sikkerheden (USOAP).
- (32) ICAO Coordinated Validation Mission (ICVM), der blev gennemført i perioden 26. til 29. oktober 2009, bekræftede visse fremskridt, idet den manglende reelle gennemførelse af ICAO-standarder i oktober 2009 blev vurderet til 58 % – et fald fra 71 % i 2007. Men det blev dog også konkluderet, at der er behov for at videreføre en reel gennemførelse af alle afhjælpende foranstaltninger, især hvad angår SSCA's organisation og kapacitetsopbygning.
- (33) SSCA rapporterede, at de resterende luftfartsselskaber med licens fra Cambodja har fået deres AOC suspenderet eller tilbagekaldt. Blandt andet udløb Helicopter Cambodjas AOC den 15. oktober 2009, og det blev ikke fornyet; Sokha Airlines' AOC blev tilbagekaldt den 27. oktober 2009; Angkor Airways' og PMT Air's AOC blev tilbagekaldt den 21. april 2010. Dette havde til følge, at ICAO ikke længere havde væsentlige sikkerhedsmæssige betænkeligheder angående luftfartsselskaber med licens fra Kongeriget Cambodja ⁽¹⁾.
- (34) SSCA oplyste endvidere, at Siem Reap International Airways, hvis AOC er suspenderet, siden januar 2009 har engageret sig i en proces med henblik på fornyet certificering. SSCA erklærede, at luftfartsselskabet fik tildelt en yderligere periode på 4 måneder til at afslutte processen, og i modsat fald ville luftfartsselskabets AOC blive tilbagekaldt. I lyset af den usikkerhed, der omgærder Siem Reap International Airways' situation, vurderes det på grundlag af de fælles kriterier, at luftfartsselskabet fortsat bør være opført i bilag A.
- (35) Kommissionen noterer sig alle de håndhævelsesforanstaltninger, som SSCA har iværksat, og fremskridt med hensyn til gennemførelsen af handlingsplanen for afhjælpende foranstaltninger, hvormed det tilsigtes at afhjælpe de mangler, som ICAO har påpeget, og Kommissionen er rede til at støtte kapacitetsopbygningen hos Kongeriget Cambodjas kompetente myndighed med målrettet teknisk bistand.

Luftfartsselskaber fra Den Demokratiske Republik Congo

- (36) Alle luftfartsselskaber, der er certificeret i Den Demokratiske Republik Congo, er pålagt et driftsforbud i EU, og de er opført i bilag A. Kommissionen modtog oplysninger om, at Den Demokratiske Republik Congos

kompetente myndigheder har udstedt AOC til luftfartsselskabet Congo Express. Kommissionen indledte drøftelser med Den Demokratiske Republik Congos kompetente myndigheder for at få disse oplysninger bekræftet. De pågældende myndigheder undlod at svare.

- (37) Da der ikke forelægger dokumentation for ændringer med hensyn til Den Demokratiske Republik Congos kompetente myndigheders kapacitet til at føre tilsyn med luftfartsselskaber med licens fra denne stat i overensstemmelse med de gældende sikkerhedsstandarder, vurderes det på grundlag af de fælles kriterier, at Congo Express bør føjes til bilag A.

Luftfartsselskaber fra Den Gabonesiske Republik

- (38) Efter anmodning fra Kommissionen foretog Det Europæiske Luftfartssikkerhedsagentur (EASA) et besøg med henblik på at yde teknisk bistand i Den Gabonesiske Republik i perioden 11. - 15. januar 2010. Det fremgår af den rapport, som blev udarbejdet om besøget og udgivet den 6. april 2010, at Gabons kompetente myndigheder (ANAC) arbejder på at afhjælpe de mangler, der blev påpeget af ICAO i dennes audit, som blev udført i maj 2007, inden for rammerne af det verdensomspændende program for kontrol med sikkerheden (USOAP). Men i rapporten fremhæves også behovet for at videreføre opbygningen af ANAC's kapacitet med et passende budget og yderligere ansættelse og uddannelse af kvalificerede inspektører samt behovet for at sikre et robust løbende tilsyn med luftfartsselskaber med licens fra Den Gabonesiske Republik. Rapporten indeholder en køreplan, som er fastlagt sammen med ANAC, og som udspecificerer de afhjælpende foranstaltninger, der er nødvendige og nyttige for at afhjælpe ICAO's konstateringer. Ifølge denne køreplan forventes de nødvendige foranstaltninger ikke afsluttet før begyndelsen af 2011.
- (39) Den Gabonesiske Republiks kompetente myndigheder (ANAC) anmodede om at blive hørt af Udvalget for Luftfartssikkerhed og fremlagde sin redegørelse over de hidtidige fremskridt den 21. juni 2010. ANAC oplyste, at lovrammen er taget op til revision med henblik på at reformere landets civilluftfartskodeks, som ventes vedtaget senest den 31. december 2010, samt en gradvis oprettelse af et omfattende sæt gabonesiske bestemmelser for luftfarten, som vil træde i kraft gradvist i løbet af 2011. ANAC rapporterede om yderligere fremskridt med hensyn til sin kapacitetsopbygning i kraft af ansættelsen af yderligere inspektører, hvoraf 7 er i færd med at kvalificere sig. Derudover rapporterede ANAC om fremskridt angående tilsynet med luftfartsselskaberne og håndhævelsen af de nugældende sikkerhedsforskrifter (RACAM), hvilket kom til udtryk ved suspenderingen af SCD Aviations' AOC den 16. oktober 2009, advarslerne til luftfartsselskaberne Service, Gabon Airlines, National Regional Transport og SN2AG og bøderne, som er pålagt luftfartsselskaberne Allegiance og Sky Gabon. Antallet og arten af nogle af de påviste mangler afslører, at yderligere håndhævelsesforanstaltninger kan være påkrævet, hvis luftfartsselskaberne ikke gennemfører de gældende sikkerhedsstandarder.

⁽¹⁾ 12. betragtning i forordning (EF) nr. 1131/2008 af 14. november 2008, EUT L 306 af 15.11.2009, s. 48.

- (40) Afrijet Business Services med licens fra Gabon anmodede om at blive hørt af Udvalget for Luftfartssikkerhed med henblik på at få ophævet de begrænsninger, der for indværende er pålagt luftfartøjet af typen Falcon 900B med registreringsnummer TR-AFR, og indgav en skriftlig redegørelse herom. Luftfartsselskabet godtgjorde, at det omhandlede luftfartøjs operationer og vedligeholdelse udføres i overensstemmelse med de gældende sikkerhedsstandarder, hvilket ANAC bekræftede. På baggrund af de fælles kriterier vurderes det derfor, at der ikke er behov for at pålægge begrænsninger på Afrijet Business Services' operationer, som udføres med luftfartøjet af typen Falcon 900B med registreringsnummer TR-AFR, og at dette luftfartøj bør føjes til de luftfartøjer, som luftfartsselskabet må benytte til sine flyvninger til EU, jf. bilag B.
- (41) Kommissionen har indtil videre ikke modtaget dokumentation for en fuldstændig gennemførelse af passende afhjælpningsforanstaltninger hos de luftfartsselskaber, som er medtaget på fællesskabslisten, eller hos de myndigheder, der er ansvarlige for det lovpligtige tilsyn med disse luftfartsselskaber. Det vurderes derfor på grundlag af de fælles kriterier, at disse luftfartsselskaber fortsat skal være pålagt driftsforbud (bilag A) eller driftsmæssige begrænsninger (bilag B) alt efter omstændighederne.
- (42) Kommissionen ser med tilfredshed på de fremskridt, der er opnået med gennemførelsen af handlingsplanen for afhjælpende foranstaltninger, hvormed det tilsigtes at afhjælpe de mangler, som ICAO har påpeget, og opbygge kapacitet hos Gabons kompetente myndigheder, og Kommissionen er rede til at yde bistand, bl.a. ved at aflægge et kontrolbesøg på stedet for at validere resultaterne, når lovrammen er fastsat.

Luftfartsselskaber fra Republikken Indonesien

- (43) Indonesiens kompetente myndigheder (DGCA) rapporterede om store fremskridt med hensyn til at få afhjælpet alle konstateringer, som ICAO påviste i sin audit, der blev udført i februar 2007 inden for rammerne af det verdensomspændende program for kontrol med sikkerheden (USOAP). ICAO's Coordination and Validation Mission (ICVM), som blev udført i august 2009, bekræftede, at der er sket betydelige fremskridt, idet den manglende overholdelse af ICAO's standarder er reduceret til 20 %. Den 19. marts 2010 meddelte DGCA ICAO, at de resterende afhjælpende foranstaltninger er afsluttet.
- (44) DGCA oplyste, at deres evne til at føre tilsyn med luftfartssikkerheden er forbedret, idet deres budget er øget betragteligt i 2009 og 2010, og der er ansat 25 yderligere flyveoperationsinspektører og 8 kabinesikkerhedsinspektører, og disse suppleres af omfattende teknisk bistand fra ICAO og fra Australiens og Nederlandenes civile luftfartsmyndigheder, hvilket muliggjorde en yderligere ajourføring af bekendtgørelserne vedrørende civil luftfartssikkerhed (CASR).
- (45) Indonesiens kompetente myndigheder (DGCA) anmodede om at blive hørt af Udvalget for Luftfartssikkerhed med henblik på at få ophævet de begrænsninger, der for indværende er pålagt følgende tre luftfartsselskaber: Indonesia Air Asia, Metro Batavia og Lion Air; de indgav skriftlige redegørelser og mundtlige redegørelse den 22. juni 2010.
- (46) Indonesia Air Asias og DGCA's redegørelser bekræftede, at luftfartsselskabet havde gennemgået en fornyet certificering den 30. september 2009 i overensstemmelse med CASR, og at DGCA fører et passende tilsyn med dette luftfartsselskab. DGCA bekræftede, at luftfartsselskabet til fulde opfylder de gældende sikkerhedsstandarder. På grundlag af de fælles kriterier vurderes det, at Indonesia Air Asia bør slettes fra bilag A.
- (47) Metro Batavias og DGCA's redegørelser bekræftede, at luftfartsselskabet ligeledes havde gennemgået en fornyet certificering den 30. september 2009 i overensstemmelse med CASR, og at DGCA fører et passende tilsyn med dette luftfartsselskab. DGCA bekræftede, at luftfartsselskabet til fulde opfylder de gældende sikkerhedsstandarder. På grundlag af de fælles kriterier vurderes det, at Metro Batavia bør slettes fra bilag A.
- (48) Lion Airs redegørelse afslørede, at dette luftfartsselskab, som for øjeblikket driver en flåde på 50 luftfartøjer, siden 2004 har været udsat for 2 ulykker og 2 alvorlige hændelser. Luftfartsselskabet forelagde imidlertid ikke tilstrækkelige oplysninger om disse ulykker og hændelser og disses årsager, og det blev heller ikke dokumenteret, at der er truffet passende foranstaltninger for at undgå yderligere gentagelser; dette er særlig vigtigt på baggrund af den forventede betydelige forøgelse af flåden i de kommende år. Det var derudover ikke muligt at få vished for, at DGCA's tilsyn med operationerne er passende, idet der ikke er registreret konstateringer i forbindelse med mere end 100 inspektioner af flyveoperationer, som er registreret i 2009 og 2010. På grundlag af de fælles kriterier vurderes det derfor, at Lion Air stadig bør opføres i bilag A.
- (49) Kommissionen har indtil videre ikke modtaget dokumentation for en fuldstændig gennemførelse af passende afhjælpningsforanstaltninger hos de øvrige luftfartsselskaber, der er optaget på fællesskabslisten. Det vurderes derfor på grundlag af de fælles kriterier, at disse luftfartsselskaber fortsat skal være pålagt driftsforbud (bilag A).

- (50) Kommissionen ser med tilfredshed på Indonesiens kompetente myndigheders indsats og fremskridt med hensyn til at afhjælpe sikkerhedsmanglerne på en varig måde.

Luftfartsselskaber fra Filippinerne

- (51) I forlængelse af forordning nr. 273/2010⁽¹⁾ videreførte Kommissionen aktivt drøftelserne med Filippinerne kompetente myndigheder (CAAP) angående de foranstaltninger, som myndighederne har truffet for at forbedre luftfartssikkerheden i Filippinerne og opfylde de gældende sikkerhedsstandarder.
- (52) Filippinerne kompetente myndigheder (CAAP) oplyste, at de havde iværksat en række foranstaltninger, som bl.a. indebærer: en omarbejdning af de gældende gennemførelsesbestemmelser og -forskrifter, der forventes afsluttet ved udgangen af 2010; yderligere kapacitetsopbygning hos CAAP via overførsel af kvalificerede inspektører, som pt. arbejder for ICAO inden for det tekniske bistandsprojekt, der forventes afsluttet ved udgangen af 2010, og ansættelse af yderligere personale; en fornyet audit og certificering af alle luftfartsselskaber, herunder luftfartsselskaber, som blev certificeret af CAAP før marts 2010; oprettelse af løbende tilsynsplaner for alle luftfartsselskaber, og styrkelse af håndhævelsesforanstaltninger i tilfælde af, at sikkerhedsmangler påvises.
- (53) CAAP oplyste, at de den 19. marts 2010 suspendede Pacific East Asia Cargo Airlines' (PEAC's) AOC — dette luftfartsselskab havde opretholdt sine operationer uden en tilstrækkelig certificering fra Filippinerne kompetente myndigheder.
- (54) Luftfartsselskabet Interisland Airlines Inc., der var blevet certificeret af CAAP den 16. marts 2010, var den 21. april 2010 udsat for en dødsulykke med et luftfartøj på dets AOC af typen Antonov 12BP med registreringsnummer UP-AN216. CAAP, der efterforskede ulykken, besluttede den 23. april 2010 at tilbagekalde Interisland Airlines Inc's AOC, og luftfartsselskabet indstillede derefter sine operationer. På grundlag af de fælles kriterier vurderes det derfor, at Interisland Airlines Inc. bør slettes fra bilag A.
- (55) Philippines Airlines anmodede at blive hørt af Udvalget for Luftfartssikkerhed med henblik på at redegøre for nylige fremskridt, og det blev hørt den 22. juni 2010. Luftfartsselskabet bekræftede, at CAAP havde foretaget en omfattende fornyet certificering af selskabet, at alle afhjælpende foranstaltninger var afsluttet på passende vis, og et nyt AOC blev udstedt den 17. juni 2010. Men da denne proces til fornyet certificering er afsluttet for nylig, og den tilhørende dokumentation blev indsendt sent, var det ikke muligt at verificere situationen på stedet, som det ellers var planen.
- (56) Cebu Pacific Airlines anmodede at blive hørt af Udvalget for Luftfartssikkerhed med henblik på at redegøre for nylige fremskridt, og det blev hørt den 22. juni 2010. Luftfartsselskabet bekræftede, at CAAP havde foretaget en omfattende fornyet certificering af selskabet, og at de nødvendige afhjælpende foranstaltninger pågik, men at flere endnu ikke var afsluttet, selvom der allerede den 7. juni 2010 blev udstedt et nyt AOC, hvori de operationelle specifikationer var begrænset til at udelukke transport af farligt gods og præcisionsindflyvninger i kategori II for ATR-72 flåden. Men da den tilhørende dokumentation blev indsendt sent, og nogle konstateringer endnu ikke var afsluttet, var det ikke muligt at verificere situationen på stedet, som det ellers var planen.
- (57) Der er stadig ikke fundet løsninger på de betydelige sikkerhedsmæssige betænkeligheder, som påvirker det sikkerhedsmæssige tilsyn med luftfartsselskaber med licens fra Filippinerne⁽²⁾, og som ICAO meddelte alle stater, der er parter i Chicagokonventionen, efter dennes USOAP-audit af Filippinerne i oktober 2009. CAAP oplyste, at de forelagde ICAO en omfattende handlingsplan for at afhjælpe de mangler, som denne organisation påpegede. De forelagde imidlertid ikke handlingsplanen for afhjælpende foranstaltninger og ICAO's vurdering af denne. Desuden oplyste CAAP, at Filippinerne ikke vil være i stand til at ansøge om en revision af det amerikanske FAA's aktuelle klassificering før fjerde kvartal af 2010.
- (58) Kommissionen anerkender de bestræbelser, som de kompetente myndigheder har iværksat for at reformere det civile luftfartssystem i Filippinerne. Det vurderes imidlertid i afventning af den faktiske gennemførelse af egnede afhjælpende foranstaltninger med henblik på at rette op på de mangler, som det amerikanske FAA og ICAO har påpeget, og på grundlag af de fælles kriterier, at Filippinerne kompetente myndigheder på nuværende tidspunkt stadig ikke er i stand til effektivt at gennemføre og håndhæve de relevante sikkerhedsstandarder hos alle luftfartsselskaber under myndighedernes lovpligtige kontrol. I lyset af de fælles kriterier vurderes det derfor, at alle luftfartsselskaber, der er certificeret i Filippinerne, undtagen Interisland Airlines Inc, fortsat bør være opført i bilag A.
- (59) Kommissionen er fortsat rede til at støtte Filippinerne indsats med et kontrolbesøg i nært samarbejde med ICAO og med deltagelse af medlemsstaterne og Det Europæiske Luftfartssikkerhedsagentur, om muligt inden det kommende møde i Udvalget for Luftfartssikkerhed, med henblik på at verificere CAAP's fremskridt og herunder operatørernes sikkerhedspræstationer.

⁽¹⁾ 74. til 87. betragtning i forordning (EF) nr. 273/2010 af 30. marts 2010, EUT L 84 af 31.3.2010, s. 33.

⁽²⁾ ICAO's konstatering OPS/01.

Iran Air

- (60) I medfør af forordning (EF) nr. 273/2010⁽¹⁾ gennemførte Kommissionen med bistand fra Det Europæiske Luftfarts-sikkerhedsagentur og med medlemsstaternes hjælp et sikkerhedskontrolbesøg i Den Islamiske Republik Iran i perioden 29. maj - 3. juni 2010 for at verificere, at de af de kompetente myndigheder (CAO-IRI) og Iran Air meddelte foranstaltninger gennemføres på tilfredsstillende vis.
- (61) Under besøget kunne CAO-IRI dokumentere, at deres tilsynssystem på området flyveoperationer opfylder hensigten med ICAO's dokument 8335 — Manual of Procedures for Operations Inspection, Certification and Continued Surveillance. Myndigheden havde derudover afhjulpet en tidligere påpeget svaghed i deres procedurer til opfølgning af audit, idet den har indført et trestrengt system til klassifikation af konstateringer, som åbner mulighed for straks at tage fat på hastende sikkerhedsspørgsmål. Myndigheden påviste også, at den havde truffet foranstaltninger for at imødegå sikkerhedsmæssige betænkeligheder angående iranske luftfartsselskaber, bl.a. Iran Air.
- (62) Men på området luftdygtighed og vedligeholdelse blev der konstateret flere tydelige svagheder i CAO-IRI's tilsyn med Iran Air, bl.a. foretages der ingen detaljeret gennemgang af vedligeholdelsesprogrammer og minimumsudstyrslister (MEL), hvilket fører til, at luftfartsselskabets fejl ikke afsløres.
- (63) CAO-IRI kunne endvidere ikke forelægge en konsolideret liste over hændelser, der var indtruffet i forbindelse med Iran Airs flyvninger, og de var dermed ikke i stand til at bedømme luftfartsselskabets sikkerhedsresultater overordnet set. CAO-IRI kunne imidlertid påvise, at de havde gennemført en detaljeret efterforskning af alle hændelser af betydning og fremsatte anbefalinger.
- (64) Under kontrolbesøget blev det tydeligt slået fast, at CAO-IRI er stærkt engageret i at indføre moderne sikkerhedshåndteringsteknikker, og at mærkbare fremskridt har fundet sted i løbet af de seneste seks måneder. Ekspertgruppen bemærkede også den åbne, samarbejdsvillige og konstruktive tilgang, som CAO-IRI lagde for dagen, når der skulle tages fat på påpegede mangler i deres procedurer.
- (65) For Iran Airs vedkommende peges der i rapporten på betydelige mangler angående håndteringen af luftdygtighed og vedligeholdelse. Der var bl.a. lavet grundlæggende fejl i vedligeholdelsesprogrammer, hvilket førte til væsentlige undladelser i programmet for sikkerhedsrelateret understyr ombord på Airbus A-320-flåden og Boeing 747-200 fragtfly. Derudover sikrede vedligeholdelses-systemet for Airbus A-320-flåden ikke, at udskudte punkter blev afhjulpet inden for de fastsatte tidsrum. Dertil kommer, at der ikke blev foretaget flyvedataover-vågning af Airbus A-320-flåden, og at dataindsamlings-raten var meget lav for de øvrige flåder. Endvidere konkluderes det i rapporten, at selskabet ikke tager højde for grundlæggende forhold i relation til dets luftfartøjers vedvarende luftdygtighed. Dette kommer navnlig til udtryk i forvaltningen af luftfartøjer af typen Airbus A320, Boeing 727 og Boeing 747.
- (66) I rapporten peges der dog også på klare forbedringer af Iran Air's kvalitetsstyringssystem og sikkerhedsstyringsprocesser, bl.a. hvad angår anvendelsen af Line Oriented Safety Audits og nedsættelsen af et »højststående sikkerhedsråd« under den administrerende direktørs formandskab, som havde til opgave at koordinere og føre tilsyn med aktiviteter til gennemførelse af robuste sikkerhedsstandarder i de operationelle afdelinger. Ligeledes fremhæves den åbne og samarbejdsvillige tilgang til at få løst påpegede sikkerhedsproblemer og luftfartsselskabets vilje til at indføre moderne sikkerhedsstyringsteknikker.
- (67) Iran Air forelagde en redegørelse for Udvalget for Luftfartssikkerhed og gav nærmere oplysninger om en handlingsplan for afhjælpende foranstaltninger, hvormed der tages højde for observationerne i forbindelse med kontrolbesøget på stedet.
- (68) Resultaterne af rampeinspektioner, som medlemsstaterne har udført i SAFA-programmets regi i de seneste 14 måneder, viser en støt forbedring af resultaterne, men resultaterne for A-320-luftfartøjerne er mærkbart ringere end luftfartsselskabets øvrige luftfartøjer.
- (69) Som følge af de verificerede mangler på området vedvarende luftdygtighed og vedligeholdelse og SAFA-inspektionernes resultater vurderes det ud fra de fælles kriterier, at alle luftfartøjer af typen A-320, Boeing B-727, B-747-100, Boeing B-747-200 og Boeing B-747-SP på luftfartsselskabets AOC ikke bør tillades at operere i Den Europæiske Union, og disse luftfartøjer bør derfor optages i bilag B. Luftfartsselskabet bør tillades at beflyve Den Europæiske Union på den betingelse, at dets operationer strengt begrænses til det nuværende niveau (antal afgang og destinationer) med de luftfartøjer, som tillades ifølge bilag B.
- (70) Kommissionen vil fortsat nøje overvåge Iran Airs præstationer. Men i lyset af Irans kompetente myndigheds udførelse af tilsynet for indeværende opfordrer Udvalget for Luftfartssikkerhed indtrængende Kommissionen til at intensivere sine drøftelser med disse myndigheder for at skabe varige løsninger på de påpegede sikkerhedsproblemer, og Kommissionen anmoder derfor CAO-IRI om at forelægge månedlige rapporter om verifikationen af gennemførelsen af handlingsplanen for afhjælpende foranstaltninger og forelægge oplysninger om alle tilsynsaktiviteter på området vedvarende luftdygtighed, vedligeholdelse og operationer, som CAO-IRI gennemfører hos Iran Air.

⁽¹⁾ 49. betragtning i forordning (EF) nr. 273/2010 af 30. marts 2010, EUT L 84 af 31.3.2010, s. 29.

- (71) Medlemsstaterne vil fortsat kontrollere Iran Airs faktiske overholdelse af de relevante sikkerhedsstandarder med opprioriterede rampeinspektioner, som udføres for dette luftfartsselskabs luftfartøjer i medfør af forordning (EF) nr. 351/2008.

Luftfartsselskaber fra Den Russiske Føderation

- (72) Den Russiske Føderations kompetente myndigheder oplyste på mødet den 22. juni 2010 Udvalget for Luftfartssikkerhed om, at de havde truffet en række foranstaltninger for at forbedre tilsynet med visse luftfartsselskaber efter at have modtaget oplysninger fra Kommissionen den 6. maj om et voksende antal sikkerhedsrelaterede konstateringer, som blev afdækket i forbindelse med rampeinspektioner.
- (73) Myndighederne oplyste bl.a., at de havde besluttet, at luftfartsselskabet YAK Service med virkning fra den 18. maj 2010 ikke længere tillades at operere i ECAC-stater. Men skulle det vise sig, at denne beslutning ikke håndhæves, forbeholder Kommissionen sig ret til at træffe egnede foranstaltninger i overensstemmelse med forordning (EF) nr. 2111/2005 med hensyn til dette luftfartsselskab.
- (74) I lighed med tidligere ajourføringer af forordning (EF) nr. 474/2006 oplyste Den Russiske Føderations kompetente myndigheder endvidere Udvalget for Luftfartssikkerhed om, at de som led i deres løbende proces for tilsyn med luftdygtigheden af luftfartøjer, som er opført i deres register, ændrede deres beslutning af 25. april 2008, hvorved de udelukkede luftfartøjer fra at beflyve Den Europæiske Union på 13 russiske luftfartsselskabers AOC. Luftfartøjerne var ikke udstyret til at udføre internationale flyvninger i henhold til ICAO-standarder (ikke udstyret med TAWS/EGPWS), og/eller deres luftdygtighedsbevis var udløbet og/eller ikke blevet fornyet. Udvalget for Luftfartssikkerhed fik i overensstemmelse hermed forelagt en liste over alle luftfartøjer, som opererer på grundlag af AOC i Rusland, tillige med det tilknyttede udstyr. Ud fra disse oplysninger udelukkes følgende luftfartøjer fra at operere til, i eller fra Den Europæiske Union, fordi de ikke har monteret det udstyr, som kræves ifølge ICAO's bilag 6:
- a) Aircompany Yakutia: Antonov AN-140: RA-41250; AN-24RV: RA-46496, RA-46665, RA-47304, RA-47352, RA-47353 og RA-47360; AN-26: RA-26660; AN-24-RB: RA-46470, RA-46496, RA-46510, RA-46665, RA-47304, RA-47352, RA-47353, RA-47360 og RA-47363.
- b) Atlant Soyuz: Tupolev TU-154M: RA-85672 og RA-85682 — begge luftfartøjer opereres på nuværende tidspunkt af andre luftfartsselskaber, der er certificeret i Den Russiske Føderation.
- c) Gazpromavia: Tupolev TU-154M: RA-85625 og RA-85774; Yakovlev Yak-40: RA-87511 og RA-88186; Yak-40K: RA-21505, RA-98109 og RA-88300; Yak-42D: RA-42437; alle (22) helikoptere Kamov Ka-26 (registreringsnummer ukendt); alle (49) helikoptere

Mi-8 (registreringsnummer ukendt); alle (11) helikoptere Mi-171 (registreringsnummer ukendt); alle (8) helikoptere Mi-2 (registreringsnummer ukendt); alle (1) helikopter EC-120B: RA-04116.

- d) Kavminvodyavia: Tupolev TU-154B: RA-85494 og RA-85457.
- e) Krasnoyarsky Airlines: Luftfartøjet af typen TU-154M RA-85682, som tidligere var opført på Krasnoyarsky Airlines' AOC, og som blev tilbagekaldt i 2009, opereres på nuværende tidspunkt af et andet luftfartsselskab, som er certificeret i Den Russiske Føderation.
- f) Kuban Airlines: Yakovlev Yak-42: RA-42331, RA-42336, RA-42350, RA-42538 og RA-42541.
- g) Orenburg Airlines: Tupolev TU-154B: RA-85602; alle TU-134 (registreringsnummer ukendt); alle Antonov An-24 (registreringsnummer ukendt); alle helikoptere Mi-2 (registreringsnummer ukendt); alle helikoptere Mi-8 (registreringsnummer ukendt).
- h) Siberia Airlines: Tupolev - ingen luftfartøjer.
- i) Tatarstan Airlines: Yakovlev Yak-42D: RA-42374 og RA-42433; alle Tupolev TU-134A herunder: RA-65065 og RA-65102; alle Antonov AN-24RV herunder: RA-46625 og RA-47818; luftfartøjerne af typen AN24RV med registreringsnummer RA-46625 og RA-47818 opereres på nuværende tidspunkt af et andet russisk luftfartsselskab.
- j) Ural Airlines: Tupolev TU-154B: RA-85508 (luftfartøjerne RA-85319, RA-85337, RA-85357, RA-85375, RA-85374 og RA-85432 opereres ikke på nuværende tidspunkt af finansielle årsager).
- k) UTAir: Tupolev TU-154M: RA-85733, RA-85755, RA-85806 og RA-85820; alle (25) TU-134: RA-65024, RA-65033, RA-65127, RA-65148, RA-65560, RA-65572, RA-65575, RA-65607, RA-65608, RA-65609, RA-65611, RA-65613, RA-65616, RA-65620, RA-65622, RA-65728, RA-65755, RA-65777, RA-65780, RA-65793, RA-65901, RA-65902, og RA-65977; luftfartøjerne RA-65143 og RA-65916 opereres af et andet russisk luftfartsselskab; alle (1) TU-134B: RA-65726; alle (7) Yakovlev Yak-40: RA-87348 (opereres ikke på nuværende tidspunkt af finansielle årsager), RA-87907, RA-87941, RA-87997, RA-88209, RA-88227 og RA-88280; alle helikoptere Mil-26: (registreringsnummer ukendt); alle helikoptere Mil-10: (registreringsnummer ukendt); alle helikoptere Mil-8 (registreringsnummer ukendt); alle helikoptere AS-355 (registreringsnummer ukendt); alle helikoptere BO-105 (registreringsnummer ukendt); luftfartøjer af typen AN-24B: RA-46388, luftfartøjerne RA-46267 og RA-47289 og luftfartøjer af typen AN-24RV: RA-46509, RA-46519 og RA-47800 opereres af et andet russisk luftfartsselskab.

- l) Rossija (STC Russia): Tupolev TU-134: RA-65979, luftfartøjerne RA-65904, RA-65905, RA-65911, RA-65921 og RA-65555 opereres af et andet russisk luftfartsselskab; Ilyushin IL-18: RA-75454 opereres af et andet russisk luftfartsselskab; Yakovlev Yak-40: RA-87203, RA-87968, RA-87971, RA-87972 og RA-88200 opereres af et andet russisk luftfartsselskab.
- (75) Med et forbedret samarbejde med Kommissionen og medlemsstaterne for øje har Udvalget for Luftfartssikkerhed anmodet Den Russiske Føderations kompetente myndigheder om at udpege et kontaktpunkt for al kommunikation med medlemmerne af Udvalget for Luftfartssikkerhed om anliggender vedrørende resultater af rampeinspektioner af russiske luftfartsselskaber i EU's lufthavne og af EU's luftfartsselskaber i Den Russiske Føderations lufthavne og at arbejde mod større åbenhed ved at udveksle sikkerhedsdata.
- (76) Inden for rammerne af et forbedret samarbejde og for at garantere retssikkerhed og en passende håndhævelse af foranstaltninger, som træffes for at udelukke luftfartsselskaber og luftfartøjer, der ikke opfylder de relevante sikkerhedsstandarder, blev det endvidere aftalt, at Den Russiske Føderations kompetente myndigheder sammen med Kommissionen og medlemsstater gennemgår Europa-Kommissionens og disse myndigheders fælles afgørelse af 24. april 2008, inden det kommende møde i Udvalget for Luftfartssikkerhed afholdes. Udvalget for Luftfartssikkerhed indvilgede i at evaluere de opnåede fremskridt på dets næste møde og i givet fald anmode Kommissionen om at forelægge de nødvendige foranstaltninger inden for rammerne af forordning (EF) nr. 2111/2005.
- (77) I mellemtiden verificerer medlemsstaterne fortsat den faktiske opfyldelse af de relevante sikkerhedsstandarder i medfør af forordning (EF) nr. 351/2008 for at sikre en forhøjelse af antallet af inspektioner, der udføres for

russiske luftfartsselskaber, så der skabes et grundlag for en fornyet vurdering af deres præstationer i forbindelse med det kommende møde i Udvalget for Luftfartssikkerhed, som vil finde sted i november 2010.

Almindelige betragtninger vedrørende de andre luftfartsselskaber, der er optaget i bilag A og B

- (78) Kommissionen har indtil videre ikke modtaget dokumentation for en fuldstændig gennemførelse af passende afhjælpningsforanstaltninger hos de andre luftfartsselskaber, som er medtaget på den fællesskabsliste, der blev ajourført den 30. marts 2010, eller hos de myndigheder, der er ansvarlige for det lovpligtige tilsyn med disse luftfartsselskaber, til trods for specifikke anmodninger herom fra Kommissionen. Det vurderes derfor på grundlag af de fælles kriterier, at disse luftfartsselskaber fortsat skal være pålagt driftsforbud (bilag A) eller driftsmæssige begrænsninger (bilag B) alt efter omstændighederne.
- (79) De i denne forordning fastsatte foranstaltninger er i overensstemmelse med udtalelse fra Udvalget for Luftfartssikkerhed —

VEDTAGET DENNE FORORDNING:

Artikel 1

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

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

Artikel 2

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

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

Udfærdiget i Bruxelles, den 5. juli 2010.

For Kommissionen
På formandens vegne
Dacian CIOLOȘ
Medlem af Kommissionen

BILAG A

LISTE OVER LUFTFARTSSELSKABER, FOR HVIS VEDKOMMENDE ALLE FORMER FOR DRIFT ER OMFATTET AF FORBUD I EU ⁽¹⁾

Luftfartsselskabets juridiske enheds navn som anført på dens AOC (og firmanavnet, hvis dette er anderledes)	Nummer på Air Operator's Certificate (AOC) eller licens	Luftfartsselskabets ICAO-kode	Operatørens hjemland
ARIANA AFGHAN AIRLINES	AOC 009	AFG	Afghanistan
BLUE WING AIRLINES	SRBWA-01/2002	BWI	Suriname
SIEM REAP AIRWAYS INTERNATIONAL	AOC/013/00	SRH	Kongeriget Cambodja
SILVERBACK CARGO FREIGHTERS	Ukendt	VRB	Republikken Rwanda
Alle luftfartsselskaber, som er certificeret af de myndigheder i Angola, der har ansvaret for det lovpligtige tilsyn, undtagen TAAG Angola Airlines, der er optaget i bilag B, herunder:			Republikken Angola
AEROJET	015	Ukendt	Republikken Angola
AIR26	004	DCD	Republikken Angola
AIR GEMINI	002	GLL	Republikken Angola
AIR GICANGO	009	Ukendt	Republikken Angola
AIR JET	003	MBC	Republikken Angola
AIR NAVE	017	Ukendt	Republikken Angola
ALADA	005	RAD	Republikken Angola
ANGOLA AIR SERVICES	006	Ukendt	Republikken Angola
DIEXIM	007	Ukendt	Republikken Angola
GIRA GLOBO	008	GGL	Republikken Angola
HELIANG	010	Ukendt	Republikken Angola
HELIMALONGO	011	Ukendt	Republikken Angola
MAVEWA	016	Ukendt	Republikken Angola
PHA	019	Ukendt	Republikken Angola
RUI & CONCEICAO	012	Ukendt	Republikken Angola
SAL	013	Ukendt	Republikken Angola
SERVISAIR	018	Ukendt	Republikken Angola
SONAIR	014	SOR	Republikken Angola
Alle luftfartsselskaber, som er certificeret af de myndigheder i Benin, der har ansvaret for det lovpligtige tilsyn, herunder:		—	Republikken Benin
AERO BENIN	PEA No 014/ MDCTTTATP-PR/ANAC/ DEA/SCS	Ukendt	Republikken Benin

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

Luftfartsselskabets juridiske enheds navn som anført på dens AOC (og firmanavnet, hvis dette er anderledes)	Nummer på Air Operator's Certificate (AOC) eller licens	Luftfartsselskabets ICAO-kode	Operatørens hjemland
AFRICA AIRWAYS	Ukendt	AFF	Republikken Benin
ALAFIA JET	PEA No 014/ANAC/ MDCTTTATP-PR/DEA/SCS	Ikke oplyst	Republikken Benin
BENIN GOLF AIR	PEA No 012/MDCTTP-PR/ ANAC/DEA/SCS.	Ukendt	Republikken Benin
BENIN LITTORAL AIRWAYS	PEA No 013/ MDCTTTATP-PR/ANAC/ DEA/SCS.	LTL	Republikken Benin
COTAIR	PEA No 015/ MDCTTTATP-PR/ANAC/ DEA/SCS.	COB	Republikken Benin
ROYAL AIR	PEA No 11/ANAC/ MDCTTP-PR/DEA/SCS	BNR	Republikken Benin
TRANS AIR BENIN	PEA No 016/ MDCTTTATP-PR/ANAC/ DEA/SCS	TNB	Republikken Benin
Alle luftfartsselskaber, som er certificeret af de myndigheder i Republikken Congo, der har ansvaret for det lovpligtige tilsyn, herunder:			Republikken Congo
AERO SERVICE	RAC06-002	RSR	Republikken Congo
EQUAFLIGHT SERVICES	RAC 06-003	EKA	Republikken Congo
SOCIETE NOUVELLE AIR CONGO	RAC 06-004	Ukendt	Republikken Congo
TRANS AIR CONGO	RAC 06-001	Ukendt	Republikken Congo
Alle luftfartsselskaber, som er certificeret af de myndigheder i Den Demokratiske Republik Congo (RDC), der har ansvaret for det lovpligtige tilsyn, herunder:		—	Den Demokratiske Republik Congo (RDC)
AFRICAN AIR SERVICES COMMUTER	409/CAB/MIN/TVC/051/ 09	Ukendt	Den Demokratiske Republik Congo (RDC)
AIR KASAI	409/CAB/MIN/TVC/036/ 08	Ukendt	Den Demokratiske Republik Congo (RDC)
AIR KATANGA	409/CAB/MIN/TVC/031/ 08	Ukendt	Den Demokratiske Republik Congo (RDC)
AIR TROPIQUES	409/CAB/MIN/TVC/029/ 08	Ukendt	Den Demokratiske Republik Congo (RDC)
BLUE AIRLINES	409/CAB/MIN/TVC/028/ 08	BUL	Den Demokratiske Republik Congo (RDC)
BRAVO AIR CONGO	409/CAB/MIN/TC/0090/ 2006	BRV	Den Demokratiske Republik Congo (RDC)
BUSINESS AVIATION	409/CAB/MIN/TVC/048/ 09	Ukendt	Den Demokratiske Republik Congo (RDC)
BUSY BEE CONGO	409/CAB/MIN/TVC/052/ 09	Ukendt	Den Demokratiske Republik Congo (RDC)
CETRACA AVIATION SERVICE	409/CAB/MIN/TVC/026/ 08	CER	Den Demokratiske Republik Congo (RDC)

Luftfartsselskabets juridiske enheds navn som anført på dens AOC (og firmanavnet, hvis dette er anderledes)	Nummer på Air Operator's Certificate (AOC) eller licens	Luftfartsselskabets ICAO-kode	Operatørens hjemland
CHC STELLAVIA	409/CAB/MIN/TC/0050/2006	Ukendt	Den Demokratiske Republik Congo (RDC)
CONGO EXPRESS	409/CAB/MIN/TVC/083/2009	EXY	Den Demokratiske Republik Congo (RDC)
COMPAGNIE AFRICAINE D'AVIATION (CAA)	409/CAB/MIN/TVC/035/08	Ukendt	Den Demokratiske Republik Congo (RDC)
DOREN AIR CONGO	409/CAB/MIN/TVC/0032/08	Ukendt	Den Demokratiske Republik Congo (RDC)
ENTREPRISE WORLD AIRWAYS (EWA)	409/CAB/MIN/TVC/003/08	EWS	Den Demokratiske Republik Congo (RDC)
FILAIR	409/CAB/MIN/TVC/037/08	Ukendt	Den Demokratiske Republik Congo (RDC)
GALAXY KAVATSI	409/CAB/MIN/TVC/027/08	Ukendt	Den Demokratiske Republik Congo (RDC)
GILEMBE AIR SOUTENANCE (GISAIR)	409/CAB/MIN/TVC/053/09	Ukendt	Den Demokratiske Republik Congo (RDC)
GOMA EXPRESS	409/CAB/MIN/TC/0051/2006	Ukendt	Den Demokratiske Republik Congo (RDC)
GOMAIR	409/CAB/MIN/TVC/045/09	Ukendt	Den Demokratiske Republik Congo (RDC)
HEWA BORA AIRWAYS (HBA)	409/CAB/MIN/TVC/038/08	ALX	Den Demokratiske Republik Congo (RDC)
INTERNATIONAL TRANS AIR BUSINESS (ITAB)	409/CAB/MIN/TVC/033/08	Ukendt	Den Demokratiske Republik Congo (RDC)
KIN AVIA	409/CAB/MIN/TVC/042/09	Ukendt	Den Demokratiske Republik Congo (RDC)
LIGNES AÉRIENNES CONGOLAISES (LAC)	Ministers underskrift (anordning nr. 78/205)	LCG	Den Demokratiske Republik Congo (RDC)
MALU AVIATION	409/CAB/MIN/TVC/04008	Ukendt	Den Demokratiske Republik Congo (RDC)
MANGO AVIATION	409/CAB/MIN/TVC/034/08	Ukendt	Den Demokratiske Republik Congo (RDC)
SAFE AIR COMPANY	409/CAB/MIN/TVC/025/08	Ukendt	Den Demokratiske Republik Congo (RDC)
SERVICES AIR	409/CAB/MIN/TVC/030/08	Ukendt	Den Demokratiske Republik Congo (RDC)
SWALA AVIATION	409/CAB/MIN/TVC/050/09	Ukendt	Den Demokratiske Republik Congo (RDC)
TMK AIR COMMUTER	409/CAB/MIN/TVC/044/09	Ukendt	Den Demokratiske Republik Congo (RDC)
TRACEP CONGO AVIATION	409/CAB/MIN/TVC/046/09	Ukendt	Den Demokratiske Republik Congo (RDC)
TRANS AIR CARGO SERVICES	409/CAB/MIN/TVC/024/08	Ukendt	Den Demokratiske Republik Congo (RDC)
WIMBI DIRA AIRWAYS	409/CAB/MIN/TVC/039/08	WDA	Den Demokratiske Republik Congo (RDC)

Luftfartsselskabets juridiske enheds navn som anført på dens AOC (og firmanavnet, hvis dette er anderledes)	Nummer på Air Operator's Certificate (AOC) eller licens	Luftfartsselskabets ICAO-kode	Operatørens hjemland
ZAABU INTERNATIONAL	409/CAB/MIN/TVC/049/09	Ukendt	Den Demokratiske Republik Congo (RDC)
Alle luftfartsselskaber, som er certificeret af de myndigheder i Djibouti, der har ansvaret for det lovpligtige tilsyn, herunder:			Djibouti
DAALLO AIRLINES	Ukendt	DAO	Djibouti
Alle luftfartsselskaber, som er certificeret af de tilsynsansvarlige myndigheder i Ækvatorialguinea, herunder:			Ækvatorial-guinea
CRONOS AIRLINES	Ukendt	Ukendt	Ækvatorial-guinea
CEIBA INTERCONTINENTAL	Ukendt	CEL	Ækvatorial-guinea
EGAMS	Ukendt	EGM	Ækvatorial-guinea
EUROGUINEANA DE AVIACION Y TRANSPORTES	2006/001/MTTCT/DGAC/SOPS	EUG	Ækvatorial-guinea
GENERAL WORK AVIACION	002/ANAC	Ikke oplyst	Ækvatorial-guinea
GETRA — GUINEA ECUATORIAL DE TRANSPORTES AEREOS	739	GET	Ækvatorial-guinea
GUINEA AIRWAYS	738	Ikke oplyst	Ækvatorial-guinea
STAR EQUATORIAL AIRLINES	Ukendt	Ukendt	Ækvatorial-guinea
UTAGE — UNION DE TRANSPORT AEREO DE GUINEA ECUATORIAL	737	UTG	Ækvatorial-guinea
Alle luftfartsselskaber, som er certificeret af de myndigheder i Indonesien, der har ansvaret for det lovpligtige tilsyn, undtagen Garuda Indonesia, Airfast Indonesia, Mandala Airlines, and Ekspres Transportasi Antarbenua, Indonesia Air Asia og Metro Batavia herunder:			Republikken Indonesien
AIR PACIFIC UTAMA	135-020	Ukendt	Republikken Indonesien
ALFA TRANS DIRGANTATA	135-012	Ukendt	Republikken Indonesien
ASCO NUSA AIR	135-022	Ukendt	Republikken Indonesien
ASI PUDJIASTUTI	135-028	Ukendt	Republikken Indonesien
AVIASTAR MANDIRI	135-029	Ukendt	Republikken Indonesien
CARDIG AIR	121-013	Ukendt	Republikken Indonesien
DABI AIR NUSANTARA	135-030	Ukendt	Republikken Indonesien
DERAYA AIR TAXI	135-013	DRY	Republikken Indonesien
DERAZONA AIR SERVICE	135-010	DRZ	Republikken Indonesien
DIRGANTARA AIR SERVICE	135-014	DIR	Republikken Indonesien
EASTINDO	135-038	Ukendt	Republikken Indonesien
GATARI AIR SERVICE	135-018	GHS	Republikken Indonesien
INDONESIA AIR TRANSPORT	135-034	IDA	Republikken Indonesien

Luftfartsselskabets juridiske enheds navn som anført på dens AOC (og firmanavnet, hvis dette er anderledes)	Nummer på Air Operator's Certificate (AOC) eller licens	Luftfartsselskabets ICAO-kode	Operatørens hjemland
INTAN ANGKASA AIR SERVICE	135-019	Ukendt	Republikken Indonesien
JOHNLIN AIR TRANSPORT	135-043	Ukendt	Republikken Indonesien
KAL STAR	121-037	KLS	Republikken Indonesien
KARTIKA AIRLINES	121-003	KAE	Republikken Indonesien
KURA-KURA AVIATION	135-016	KUR	Republikken Indonesien
LION MENTARI AIRLINES	121-010	LNI	Republikken Indonesien
MANUNGAL AIR SERVICE	121-020	Ukendt	Republikken Indonesien
MEGANTARA	121-025	MKE	Republikken Indonesien
MERPATI NUSANTARA AIRLINES	121-002	MNA	Republikken Indonesien
MIMIKA AIR	135-007	Ukendt	Republikken Indonesien
NATIONAL UTILITY HELICOPTER	135-011	Ukendt	Republikken Indonesien
NUSANTARA AIR CHARTER	121-022	Ukendt	Republikken Indonesien
NUSANTARA BUANA AIR	135-041	Ukendt	Republikken Indonesien
NYAMAN AIR	135-042	Ukendt	Republikken Indonesien
PELITA AIR SERVICE	121-008	PAS	Republikken Indonesien
PENERBANGAN ANGKASA SEMESTA	135-026	Ukendt	Republikken Indonesien
PURA WISATA BARUNA	135-025	Ukendt	Republikken Indonesien
REPUBLIC EXPRESS AIRLINES	121-040	RPH	Republikken Indonesien
RIAU AIRLINES	121-016	RIU	Republikken Indonesien
SAMPOERNA AIR NUSANTARA	135-036	SAE	Republikken Indonesien
SAYAP GARUDA INDAH	135-004	Ukendt	Republikken Indonesien
SKY AVIATION	135-044	Ukendt	Republikken Indonesien
SMAC	135-015	SMC	Republikken Indonesien
SRIWIJAYA AIR	121-035	SJY	Republikken Indonesien
SURVEI UDARA PENAS	135-006	Ukendt	Republikken Indonesien
TRANSWISATA PRIMA AVIATION	135-021	Ukendt	Republikken Indonesien
TRAVEL EXPRESS AVIATION SERVICE	121-038	XAR	Republikken Indonesien
TRAVIRA UTAMA	135-009	Ukendt	Republikken Indonesien
TRI MG INTRA ASIA AIRLINES	121-018	TMG	Republikken Indonesien
TRIGANA AIR SERVICE	121-006	TGN	Republikken Indonesien
UNINDO	135-040	Ukendt	Republikken Indonesien
WING ABADI AIRLINES	121-012	WON	Republikken Indonesien

Luftfartsselskabets juridiske enheds navn som anført på dens AOC (og firmanavnet, hvis dette er anderledes)	Nummer på Air Operator's Certificate (AOC) eller licens	Luftfartsselskabets ICAO-kode	Operatørens hjemland
Alle luftfartsselskaber, som er certificeret af de myndigheder i Kasakhstan, der har ansvaret for det lovpligtige tilsyn, undtagen Air Astana, der er optaget i bilag B, herunder:			Republikken Kasakhstan
AERO AIR COMPANY	Ukendt	Ukendt	Republikken Kasakhstan
AEROPRAKT KZ	Ukendt	APK	Republikken Kasakhstan
AIR ALMATY	AK-0331-07	LMY	Republikken Kasakhstan
AIR COMPANY KOKSHETAU	AK-0357-08	KRT	Republikken Kasakhstan
AIR DIVISION OF EKA	Ukendt	Ukendt	Republikken Kasakhstan
AIR FLAMINGO	Ukendt	Ukendt	Republikken Kasakhstan
AIR TRUST AIRCOMPANY	Ukendt	Ukendt	Republikken Kasakhstan
AK SUNKAR AIRCOMPANY	Ukendt	AKS	Republikken Kasakhstan
ALMATY AVIATION	Ukendt	LMT	Republikken Kasakhstan
ARKHABAY	Ukendt	KEK	Republikken Kasakhstan
ASIA CONTINENTAL AIRLINES	AK-0345-08	CID	Republikken Kasakhstan
ASIA CONTINENTAL AVIALINES	AK-0371-08	RRK	Republikken Kasakhstan
ASIA WINGS	AK-0390-09	AWA	Republikken Kasakhstan
ASSOCIATION OF AMATEUR PILOTS OF KAZAKHSTAN	Ukendt	Ukendt	Republikken Kasakhstan
ATMA AIRLINES	AK-0372-08	AMA	Republikken Kasakhstan
ATYRAU AYE JOLY	AK-0321-07	JOL	Republikken Kasakhstan
AVIA-JAYNAR	Ukendt	Ukendt	Republikken Kasakhstan
BEYBARS AIRCOMPANY	Ukendt	Ukendt	Republikken Kasakhstan
BERKUT AIR/BEK AIR	AK-0311-07	BKT/BEK	Republikken Kasakhstan
BERKUT KZ	Ukendt	Ukendt	Republikken Kasakhstan
BURUNDAYAVIA AIRLINES	AK-0374-08	BRY	Republikken Kasakhstan
COMLUX	AK-0352-08	KAZ	Republikken Kasakhstan
DETA AIR	AK-0344-08	DET	Republikken Kasakhstan
EAST WING	AK-0332-07	EWZ	Republikken Kasakhstan
EASTERN EXPRESS	AK-0358-08	LIS	Republikken Kasakhstan
EURO-ASIA AIR	AK-0384-09	EAK	Republikken Kasakhstan
EURO-ASIA AIR INTERNATIONAL	Ukendt	KZE	Republikken Kasakhstan
FENIX	Ukendt	Ukendt	Republikken Kasakhstan
FLY JET KZ	AK-0391-09	FJK	Republikken Kasakhstan
IJT AVIATION	AK-0335-08	DVB	Republikken Kasakhstan
INVESTAVIA	AK-0342-08	TLG	Republikken Kasakhstan

Luftfartsselskabets juridiske enheds navn som anført på dens AOC (og firmanavnet, hvis dette er anderledes)	Nummer på Air Operator's Certificate (AOC) eller licens	Luftfartsselskabets ICAO-kode	Operatørens hjemland
IRTYSH AIR	AK-0381-09	MZA	Republikken Kasakhstan
JET AIRLINES	AK-0349-09	SOZ	Republikken Kasakhstan
JET ONE	AK-0367-08	JKZ	Republikken Kasakhstan
KAZAIR JET	AK-0387-09	KEJ	Republikken Kasakhstan
KAZAIRTRANS AIRLINE	AK-0347-08	KUY	Republikken Kasakhstan
KAZAIRWEST	Ukendt	Ukendt	Republikken Kasakhstan
KAZAVIA	Ukendt	KKA	Republikken Kasakhstan
KAZAVIASPAS	Ukendt	KZS	Republikken Kasakhstan
KOKSHETAU	AK-0357-08	KRT	Republikken Kasakhstan
MEGA AIRLINES	AK-0356-08	MGK	Republikken Kasakhstan
MIRAS	AK-0315-07	MIF	Republikken Kasakhstan
NAVIGATOR	Ukendt	Ukendt	Republikken Kasakhstan
ORLAN 2000 AIRCOMPANY	Ukendt	KOV	Republikken Kasakhstan
PANKH CENTER KAZAKHSTAN	Ukendt	Ukendt	Republikken Kasakhstan
PRIME AVIATION	Ukendt	Ukendt	Republikken Kasakhstan
SALEM AIRCOMPANY	Ukendt	KKS	Republikken Kasakhstan
SAMAL AIR	Ukendt	SAV	Republikken Kasakhstan
SAYAKHAT AIRLINES	AK-0359-08	SAH	Republikken Kasakhstan
SEMEYAVIA	Ukendt	SMK	Republikken Kasakhstan
SCAT	AK-0350-08	VSV	Republikken Kasakhstan
SKYBUS	AK-0364-08	BYK	Republikken Kasakhstan
SKYJET	AK-0307-09	SEK	Republikken Kasakhstan
SKYSERVICE	Ukendt	Ukendt	Republikken Kasakhstan
TYAN SHAN	Ukendt	Ukendt	Republikken Kasakhstan
UST-KAMENOGORSK	AK-0385-09	UCK	Republikken Kasakhstan
ZHETYSU AIRCOMPANY	Ukendt	JTU	Republikken Kasakhstan
ZHERSU AVIA	Ukendt	RZU	Republikken Kasakhstan
ZHEZKAZGANAIR	Ukendt	Ukendt	Republikken Kasakhstan
Alle luftfartsselskaber, som er certificeret af de tilsynsansvarlige myndigheder i Den Kirgisiske Republik, herunder:			Den Kirgisiske Republik
AIR MANAS	17	MBB	Den Kirgisiske Republik
ASIAN AIR	Ukendt	AAZ	Den Kirgisiske Republik
AVIA TRAFFIC COMPANY	23	AVJ	Den Kirgisiske Republik

Luftfartsselskabets juridiske enheds navn som anført på dens AOC (og firmanavnet, hvis dette er anderledes)	Nummer på Air Operator's Certificate (AOC) eller licens	Luftfartsselskabets ICAO-kode	Operatørens hjemland
AEROSTAN (EX BISTAIR-FEZ BISHKEK)	08	BSC	Den Kirgisiske Republik
CLICK AIRWAYS	11	CGK	Den Kirgisiske Republik
DAMES	20	DAM	Den Kirgisiske Republik
EASTOK AVIA	15	EEA	Den Kirgisiske Republik
GOLDEN RULE AIRLINES	22	GRS	Den Kirgisiske Republik
ITEK AIR	04	IKA	Den Kirgisiske Republik
KYRGYZ TRANS AVIA	31	KTC	Den Kirgisiske Republik
KYRGYZSTAN	03	LYN	Den Kirgisiske Republik
KYRGYZSTAN AIRLINE	Ukendt	KGA	Den Kirgisiske Republik
MAX AVIA	33	MAI	Den Kirgisiske Republik
S GROUP AVIATION	6	SGL	Den Kirgisiske Republik
SKY GATE INTERNATIONAL AVIATION	14	SGD	Den Kirgisiske Republik
SKY WAY AIR	21	SAB	Den Kirgisiske Republik
TENIR AIRLINES	26	TEB	Den Kirgisiske Republik
TRAST AERO	05	TSJ	Den Kirgisiske Republik
VALOR AIR	07	VAC	Den Kirgisiske Republik
Alle luftfartsselskaber, som er certificeret af de tilsynsansvarlige myndigheder i Liberia		—	Liberia
Alle luftfartsselskaber, som er certificeret af de myndigheder i Den Gabonesiske Republik, der har ansvaret for det lovpligtige tilsyn, undtagen Gabon Airlines, Afrijet og SN2AG, der er optaget i bilag B, herunder:			Den Gabonesiske Republik
AIR SERVICES SA	004/MTAC/ANAC-G/DSA	RVS	Den Gabonesiske Republik
AIR TOURIST (ALLEGIANCE)	007/MTAC/ANAC-G/DSA	LGE	Den Gabonesiske Republik
NATIONALE ET REGIONALE TRANSPORT (NATIONALE)	008/MTAC/ANAC-G/DSA	NRG	Den Gabonesiske Republik
SCD AVIATION	005/MTAC/ANAC-G/DSA	SCY	Den Gabonesiske Republik
SKY GABON	009/MTAC/ANAC-G/DSA	SKG	Den Gabonesiske Republik
SOLENTA AVIATION GABON	006/MTAC/ANAC-G/DSA	Ukendt	Den Gabonesiske Republik
Alle luftfartsselskaber, som er certificeret af de myndigheder i Filippinerne, der har ansvaret for det lovpligtige tilsyn, herunder:			Republikken Filippinerne
AEROWURKS AERIAL SPRAYING SERVICES	4AN2008003	Ukendt	Republikken Filippinerne
AIR PHILIPPINES CORPORATION	2009006	Ukendt	Republikken Filippinerne
AIR WOLF AVIATION INC.	200911	Ukendt	Republikken Filippinerne
AIRTRACK AGRICULTURAL CORPORATION	4AN2005003	Ukendt	Republikken Filippinerne
ASIA AIRCRAFT OVERSEAS PHILIPPINES INC.	4AN9800036	Ukendt	Republikken Filippinerne

Luftfartsselskabets juridiske enheds navn som anført på dens AOC (og firmanavnet, hvis dette er anderledes)	Nummer på Air Operator's Certificate (AOC) eller licens	Luftfartsselskabets ICAO-kode	Operatørens hjemland
AVIATION TECHNOLOGY INNOVATORS, INC.	4AN2007005	Ukendt	Republikken Filippinerne
AVIATOUR'S FLY'N INC.	200910	Ukendt	Republikken Filippinerne
AYALA AVIATION CORP.	4AN9900003	Ukendt	Republikken Filippinerne
BEACON	Ukendt	Ukendt	Republikken Filippinerne
BENDICE TRANSPORT MANAGEMENT INC.	4AN2008006	Ukendt	Republikken Filippinerne
CANADIAN HELICOPTERS PHILIPPINES INC.	4AN9800025	Ukendt	Republikken Filippinerne
CEBU PACIFIC AIR	2009002	Ukendt	Republikken Filippinerne
CHEMTRAD AVIATION CORPORATION	2009018	Ukendt	Republikken Filippinerne
CM AERO	4AN2000001	Ukendt	Republikken Filippinerne
CORPORATE AIR	Ukendt	Ukendt	Republikken Filippinerne
CYCLONE AIRWAYS	4AN9900008	Ukendt	Republikken Filippinerne
FAR EAST AVIATION SERVICES	2009013	Ukendt	Republikken Filippinerne
F.F. CRUZ AND COMPANY, INC.	2009017	Ukendt	Republikken Filippinerne
HUMA CORPORATION	2009014	Ukendt	Republikken Filippinerne
INAEC AVIATION CORP.	4AN2002004	Ukendt	Republikken Filippinerne
ISLAND AVIATION	2009009	Ukendt	Republikken Filippinerne
ISLAND TRANSVOYAGER	2010022	Ukendt	Republikken Filippinerne
LION AIR, INCORPORATED	2009019	Ukendt	Republikken Filippinerne
MACRO ASIA AIR TAXI SERVICES	4AN9800035	Ukendt	Republikken Filippinerne
MINDANAO RAINBOW AGRICULTURAL DEVELOPMENT SERVICES	2009016	Ukendt	Republikken Filippinerne
MISIBIS AVIATION & DEVELOPMENT CORP	2010020	Ukendt	Republikken Filippinerne
OMNI AVIATION CORP.	4AN2002002	Ukendt	Republikken Filippinerne
PACIFIC EAST ASIA CARGO AIRLINES, INC.	4AS9800006	Ukendt	Republikken Filippinerne
PACIFIC AIRWAYS CORPORATION	Ukendt	Ukendt	Republikken Filippinerne
PACIFIC ALLIANCE CORPORATION	Ukendt	Ukendt	Republikken Filippinerne
PHILIPPINE AIRLINES	2009001	Ukendt	Republikken Filippinerne
PHILIPPINE AGRICULTURAL AVIATION CORP.	4AN9800015	Ukendt	Republikken Filippinerne
ROYAL AIR CHARTER SERVICES INC.	4AN2003003	Ukendt	Republikken Filippinerne
ROYAL STAR AVIATION, INC.	4AN9800029	Ukendt	Republikken Filippinerne
SOUTH EAST ASIA INC.	2009004	Ukendt	Republikken Filippinerne
SOUTHSTAR AVIATION COMPANY, INC.	4AN9800037	Ukendt	Republikken Filippinerne
SPIRIT OF MANILA AIRLINES CORPORATION	2009008	Ukendt	Republikken Filippinerne
SUBIC INTERNATIONAL AIR CHARTER	4AN9900010	Ukendt	Republikken Filippinerne

Luftfartsselskabets juridiske enheds navn som anført på dens AOC (og firmanavnet, hvis dette er anderledes)	Nummer på Air Operator's Certificate (AOC) eller licens	Luftfartsselskabets ICAO-kode	Operatørens hjemland
SUBIC SEAPLANE, INC.	4AN2000002	Ukendt	Republikken Filippinerne
TOPFLITE AIRWAYS, INC.	Ukendt	Ukendt	Republikken Filippinerne
TRANSGLOBAL AIRWAYS CORPORATION	2009007	Ukendt	Republikken Filippinerne
WORLD AVIATION, CORP.	Ukendt	Ukendt	Republikken Filippinerne
WCC AVIATION COMPANY	2009015	Ukendt	Republikken Filippinerne
YOKOTA AVIATION, INC.	Ukendt	Ukendt	Republikken Filippinerne
ZENITH AIR, INC.	2009012	Ukendt	Republikken Filippinerne
ZEST AIRWAYS INCORPORATED	2009003	Ukendt	Republikken Filippinerne
Alle luftfartsselskaber, som er certificeret af de myndigheder i São Tomé and Príncipe, der har ansvaret for det lovpligtige tilsyn, herunder:	—	—	São Tomé og Príncipe
AFRICA CONNECTION	10/AOC/2008	Ukendt	São Tomé og Príncipe
BRITISH GULF INTERNATIONAL COMPANY LTD	01/AOC/2007	BGI	São Tomé og Príncipe
EXECUTIVE JET SERVICES	03/AOC/2006	EJZ	São Tomé og Príncipe
GLOBAL AVIATION OPERATION	04/AOC/2006	Ukendt	São Tomé og Príncipe
GOLIAF AIR	05/AOC/2001	GLE	São Tomé og Príncipe
ISLAND OIL EXPLORATION	01/AOC/2008	Ukendt	São Tomé og Príncipe
STP AIRWAYS	03/AOC/2006	STP	São Tomé og Príncipe
TRANSAFRIK INTERNATIONAL LTD	02/AOC/2002	TFK	São Tomé og Príncipe
TRANSCARG	01/AOC/2009	Ukendt	São Tomé og Príncipe
TRANSLIZ AVIATION (TMS)	02/AOC/2007	TMS	São Tomé og Príncipe
Alle luftfartsselskaber, som er certificeret af de tilsynsansvarlige myndigheder i Sierra Leone, herunder:	—	—	Sierra Leone
AIR RUM, LTD	Ukendt	RUM	Sierra Leone
DESTINY AIR SERVICES, LTD	Ukendt	DTY	Sierra Leone
HEAVYLIFT CARGO	Ukendt	Ukendt	Sierra Leone
ORANGE AIR SIERRA LEONE LTD	Ukendt	ORJ	Sierra Leone
PARAMOUNT AIRLINES, LTD	Ukendt	PRR	Sierra Leone
SEVEN FOUR EIGHT AIR SERVICES LTD	Ukendt	SVT	Sierra Leone
TEEBAH AIRWAYS	Ukendt	Ukendt	Sierra Leone
Alle luftfartsselskaber, som er certificeret af de tilsynsansvarlige myndigheder i Sudan			Republikken Sudan
SUDAN AIRWAYS	Ukendt		Republikken Sudan
SUN AIR COMPANY	Ukendt		Republikken Sudan

Luftfartsselskabets juridiske enheds navn som anført på dens AOC (og firmanavnet, hvis dette er anderledes)	Nummer på Air Operator's Certificate (AOC) eller licens	Luftfartsselskabets ICAO-kode	Operatørens hjemland
MARSLAND COMPANY	Ukendt		Republikken Sudan
ATTICO AIRLINES	Ukendt		Republikken Sudan
FOURTY EIGHT AVIATION	Ukendt		Republikken Sudan
SUDANESE STATES AVIATION COMPANY	Ukendt		Republikken Sudan
ALMAJARA AVIATION	Ukendt		Republikken Sudan
BADER AIRLINES	Ukendt		Republikken Sudan
ALFA AIRLINES	Ukendt		Republikken Sudan
AZZA TRANSPORT COMPANY	Ukendt		Republikken Sudan
GREEN FLAG AVIATION	Ukendt		Republikken Sudan
ALMAJAL AVIATION SERVICE	Ukendt		Republikken Sudan
Alle luftfartsselskaber, som er certificeret af de tilsynsansvarlige myndigheder i Swaziland, herunder:	—	—	Swaziland
SWAZILAND AIRLINK	Ukendt	SZL	Swaziland
Alle luftfartsselskaber, som er certificeret af de myndigheder i Zambia, der har ansvaret for det lovpligtige tilsyn, herunder:			Zambia
ZAMBEZI AIRLINES	Z/AOC/001/2009	ZMA	Zambia

BILAG B

LISTE OVER LUFTFARTSSELSKABER, DER ER OMFATTET AF DRIFTSMÆSSIGE BEGRÆNSNINGER I EU ⁽¹⁾

Luftfartsselskabets juridiske enheds navn som anført på dens AOC (og firmanavnet, hvis dette er anderledes)	Nummer på Air Operator's Certificate (AOC)	Luftfartsselskabets ICAO-kode	Operatørens hjemland	Luftfartøjstype med begrænsning	Registreringsnummer eller -numre og serienummer eller -numre, hvis dette/disse er kendt	Registreringsstat
AIR KORYO	GAC-AOC/KOR-01		DPRK	Hele flåden, undtagen: 2 luftfartøjer af typen Tu-204	Hele flåden, undtagen: P-632 og P-633	DPRK
AFRIJET ⁽¹⁾	002/MTAC/ANAC-G/DSA		Den Gabonesiske Republik	Hele flåden, undtagen: 2 luftfartøjer af typen Falcon 50; 2 luftfartøjer af typen Falcon 900	Hele flåden, undtagen: TR-LGV; TR-LGY; TR-AFJ; TR-AFR	Den Gabonesiske Republik
AIR ASTANA ⁽²⁾	AK-0388-09	KZR	Kasakhstan	Hele flåden, undtagen: 2 luftfartøjer af typen B767; 4 luftfartøjer af typen B757; 10 luftfartøjer af typen A319/320/321; 5 luftfartøjer af typen Fokker 50	Hele flåden, undtagen: P4-KCA, P4-EAS, P4-GAS, P4-NAS, P4-PAS, P4-TAS, P4-VAS, P4-YAS, P4-HAS, P4-JAS, P4-LAS; P4-KCB; P4-FAS; P4-MAS; P4-OAS, P4-SAS, P4-UAS, P4-WAS, P4-XAS; P4-IAS, P4-KAS,	Aruba (Kongeriget Nederlandene)
AIR SERVICE COMORES	06-819/TA-15/DGACM	KMD	Comorerne	Hele flåden, undtagen: LET 410 UVP	Hele flåden, undtagen: D6-CAM (851336)	Comorerne
GABON AIRLINES ⁽³⁾	001/MTAC/ANAC	GBK	Den Gabonesiske Republik	Hele flåden, undtagen: 1 luftfartøj af typen Boeing B-767-200	Hele flåden, undtagen: TR-LHP	Den Gabonesiske Republik
IRAN AIR ⁽⁴⁾	FS100	IRA	Den Islamiske Republik Iran	Hele flåden, undtagen: 14 luftfartøjer af typen A300, 8 luftfartøjer af typen A310, 1 luftfartøj B737	Hele flåden, undtagen: EP-IBA EP-IBB EP-IBC EP-IBD EP-IBG EP-IBH EP-IBI EP-IBJ EP-IBM EP-IBN EP-IBO EP-IBS EP-IBT EP-IBV EP-IBX	Den Islamiske Republik Iran

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

Luftfartsselskabets juridiske enheds navn som anført på dens AOC (og firmanavnet, hvis dette er anderledes)	Nummer på Air Operator's Certificate (AOC)	Luftfartsselskabets ICAO-kode	Operatørens hjemland	Luftfartøjstype med begrænsning	Registreringsnummer eller -numre og serienummer eller -numre, hvis dette/disse er kendt	Registreringsstat
					EP-IBZ EP-ICE EP-ICF EP-IBK EP-IBL EP-IBP EP-IBQ EP-AGA	
NOUVELLE AIR AFFAIRES GABON (SN2AG)	003/MTAC/ANAC-G/DSA	NVS	Den Gabonesiske Republik	Hele flåden, undtagen: 1 luftfartøj af typen Challenger CL601; 1 luftfartøj af typen HS-125-800	Hele flåden, undtagen: TR-AAG, ZS-AFG	Den Gabonesiske Republik; Den Sydafrikanske Republik
TAAG ANGOLA AIRLINES	001	DTA	Republikken Angola	Hele flåden, undtagen: 3 luftfartøjer af typen Boeing B-777 og 4 luftfartøjer af typen Boeing B-737-700	Hele flåden, undtagen: D2-TED, D2-TEE, D2-TEF, D2-TBF, D2, TBG, D2-TBH, D2-TBJ	Republikken Angola
UKRAINIAN MEDITERRANEAN	164	UKM	Ukraine	Hele flåden, undtagen 1 luftfartøj af typen MD-83	Hele flåden, undtagen: UR-CFF	Ukraine

(¹) Afrijet må kun bruge det luftfartøj, der er anført for dets nuværende operationer i Det Europæiske Fællesskab.

(²) Air Astana må kun bruge det luftfartøj, der er anført for dets nuværende operationer i Det Europæiske Fællesskab.

(³) Gabon Airlines må kun bruge det luftfartøj, der er anført for dets nuværende operationer i Det Europæiske Fællesskab.

(⁴) Iran Air må kun beflyve Den Europæiske Union med de specifikke luftfartøjer og på de betingelser, der er fastsat i denne forordnings 70. betragtning.

KOMMISSIONENS FORORDNING (EU) Nr. 591/2010**af 5. juli 2010****om faste importværdier med henblik på fastsættelse af indgangsprisen for visse frugter og grøntsager**

EUROPA-KOMMISSIONEN HAR —

under henvisning til traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde,

under henvisning til Rådets forordning (EF) nr. 1234/2007 af 22. oktober 2007 om en fælles markedsordning for landbrugsprodukter og om særlige bestemmelser for visse landbrugsprodukter (fusionsmarkedsordningen) ⁽¹⁾,under henvisning til Kommissionens forordning (EF) nr. 1580/2007 af 21. december 2007 om gennemførelsesbestemmelser til Rådets forordning (EF) nr. 2200/96, (EF) nr. 2201/96 og (EF) nr. 1182/2007 vedrørende frugt og grøntsager ⁽²⁾, og

ud fra følgende betragtning:

Ved forordning (EF) nr. 1580/2007 fastsættes der, på basis af resultatet af de multilaterale handelsforhandlinger under Uruguay-runden, kriterier for Kommissionens fastsættelse af faste importværdier for tredjelande for de produkter og perioder, der er anført i del A i bilag XV til nævnte forordning —

VEDTAGET FØLGENDE FORORDNING:

Artikel 1

De faste importværdier som omhandlet i artikel 138 i forordning (EF) nr. 1580/2007 fastsættes i bilaget til nærværende forordning.

Artikel 2

Denne forordning træder i kraft den 6. juli 2010.

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

Udfærdiget i Bruxelles, den 5. juli 2010.

*For Kommissionen
På formandens vegne*

Jean-Luc DEMARTY

*Generaldirektør for landbrug
og udvikling af landområder*

⁽¹⁾ EUT L 299 af 16.11.2007, s. 1.

⁽²⁾ EUT L 350 af 31.12.2007, s. 1.

BILAG

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

(EUR/100 kg)

KN-kode	Tredjelandskode ⁽¹⁾	Fast importværdi
0702 00 00	MA	56,2
	MK	45,6
	TR	50,2
	ZZ	50,7
0707 00 05	MK	45,6
	TR	123,6
	ZZ	84,6
0709 90 70	TR	102,6
	ZZ	102,6
0805 50 10	AR	111,7
	TR	97,3
	UY	91,0
	ZA	104,6
	ZZ	101,2
0808 10 80	AR	105,4
	BR	78,7
	CA	83,2
	CL	96,2
	CN	69,1
	NZ	107,8
	US	84,5
	ZA	103,9
	ZZ	91,1
0808 20 50	AR	102,2
	CL	113,9
	CN	98,4
	NZ	159,1
	ZA	121,4
	ZZ	119,0
0809 10 00	TR	232,0
	ZZ	232,0
0809 20 95	TR	287,5
	ZZ	287,5
0809 30	AR	137,1
	TR	152,0
	ZZ	144,6
0809 40 05	IL	133,1
	US	110,3
	ZZ	121,7

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

KOMMISSIONENS FORORDNING (EU) Nr. 592/2010**af 5. juli 2010****om ændring af de repræsentative priser og den tillægsimporttold for visse produkter inden for sukkersektoren, der er fastsat ved forordning (EF) nr. 877/2009 for produktionsåret 2009/10**

EUROPA-KOMMISSIONEN HAR —

under henvisning til traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde,

under henvisning til Rådets forordning (EF) nr. 1234/2007 af 22. oktober 2007 om en fælles markedsordning for landbrugsprodukter og om særlige bestemmelser for visse landbrugsprodukter (fusionsmarkedsordningen) ⁽¹⁾,under henvisning til Kommissionens forordning (EF) nr. 951/2006 af 30. juni 2006 om gennemførelsesbestemmelser til Rådets forordning (EF) nr. 318/2006 for så vidt angår handel med tredjelande inden for sukkersektoren ⁽²⁾, særlig artikel 36, stk. 2, andet afsnit, andet punktum, og

ud fra følgende betragtninger:

- (1) De repræsentative priser og tillægsimporttolden for hvidt sukker, råsukker og visse sirupper for produktionsåret

2009/10 er fastsat ved Kommissionens forordning (EF) nr. 877/2009 ⁽³⁾. Disse repræsentative priser og denne tillægstold er senest ændret ved Kommissionens forordning (EU) nr. 577/2010 ⁽⁴⁾.

- (2) De oplysninger, som Kommissionen for tiden råder over, medfører, at de pågældende priser og beløb skal ændres efter bestemmelserne og reglerne i forordning (EF) nr. 951/2006 —

VEDTAGET FØLGENDE FORORDNING:

Artikel 1

De repræsentative priser og tillægsimporttolden for de produkter, der er omhandlet i artikel 36 i forordning (EF) nr. 951/2006, og fastsat ved forordning (EF) nr. 877/2009 for produktionsåret 2009/10, ændres og er anført i bilaget til nærværende forordning.

Artikel 2

Denne forordning træder i kraft den 6. juli 2010.

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

Udfærdiget i Bruxelles, den 5. juli 2010.

For Kommissionen
På formandens vegne

Jean-Luc DEMARTY

Generaldirektør for landbrug
og udvikling af landdistrikter

⁽¹⁾ EUT L 299 af 16.11.2007, s. 1.

⁽²⁾ EUT L 178 af 1.7.2006, s. 24.

⁽³⁾ EUT L 253 af 25.9.2009, s. 3.

⁽⁴⁾ EUT L 166 af 1.7.2010, s. 14.

BILAG

De ændrede repræsentative priser og den ændrede tillægsimporttold for hvidt sukker, rå sukker og produkter i KN-kode 1702 90 95, der er gældende fra den 6. juli 2010

(EUR)

KN-kode	Repræsentativ pris pr. 100 kg netto af det pågældende produkt	Tillægstold pr. 100 kg netto af det pågældende produkt
1701 11 10 ⁽¹⁾	41,21	0,00
1701 11 90 ⁽¹⁾	41,21	2,54
1701 12 10 ⁽¹⁾	41,21	0,00
1701 12 90 ⁽¹⁾	41,21	2,24
1701 91 00 ⁽²⁾	44,93	3,99
1701 99 10 ⁽²⁾	44,93	0,86
1701 99 90 ⁽²⁾	44,93	0,86
1702 90 95 ⁽³⁾	0,45	0,24

⁽¹⁾ Fastsættelse for standardkvaliteten som defineret i bilag IV, punkt III, til forordning (EF) nr. 1234/2007.⁽²⁾ Fastsættelse for standardkvaliteten som defineret i bilag IV, punkt II, til forordning (EF) nr. 1234/2007.⁽³⁾ Fastsættelse pr. 1 % af indhold af saccharose.

AFGØRELSER

KOMMISSIONENS AFGØRELSE

af 18. juni 2010

om tildeling af de mængder kontrollerede stoffer, bortset fra hydrochlorfluorcarboner, der må anvendes til væsentlige eller kritiske laboratorie- og analyseformål i EU i 2010, jf. Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 1005/2009 om stoffer, der nedbryder ozonlaget

(meddelt under nummer K(2010) 3850)

(Kun den engelske, den estiske, den franske, den italienske, den nederlandske, den spanske og den tyske udgave er autentiske)

(2010/375/EU)

EUROPA-KOMMISSIONEN HAR —

under henvisning til traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde,

under henvisning til Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 1005/2009 af 16. september 2009 om stoffer, der nedbryder ozonlaget ⁽¹⁾, særlig artikel 10, stk. 2, og

ud fra følgende betragtninger:

(1) EU har allerede afviklet produktionen og forbruget af chlorfluorcarboner, andre fuldt halogenerede chlorfluorcarboner, haloner, tetrachlormethan, 1,1,1-trichlorethan, hydrobromfluorcarboner og bromchlormethan til de fleste anvendelser. Kommissionen har pligt til at fastsætte, hvilke væsentlige laboratorie- og analyseformål disse kontrollerede stoffer må anvendes til, hvilke virksomheder der må anvende dem, og hvilke mængder der må anvendes.

(2) Montrealprotokolparternes afgørelse XIX/18 hjemler den produktion og det forbrug, der kræves for at opfylde de væsentlige behov for kontrollerede stoffer, der er opført i Montrealprotokollens bilag A, B og C (stoffer i gruppe II og III), til laboratorie- og analyseformål som anført i bilag IV til referatet af parternes syvende møde, forudsat at betingelserne i bilag II til referatet af parternes sjette møde og i Montrealprotokolparternes afgørelse VI/9, VII/11, XI/15, XV/5, XVI/16 og XXI/16 er opfyldt.

(3) Montrealprotokolparternes afgørelse XVII/10 hjemler den produktion og det forbrug af methylbromid opført i Montrealprotokollens bilag E, der er nødvendigt for at opfylde behovet for methylbromid til kritiske laboratorie- og analyseformål.

(4) De generelle dispensationer, der gælder for laboratorie- og analyseformål, skal ifølge Montrealprotokollen tages op til fornyet overvejelse med jævne mellemrum. Dispensationerne blev senest videreført ved afgørelse XXI/6 og gælder indtil den 31. december 2014.

(5) Ifølge afgørelse VI/25 kan en anvendelse kun betragtes som væsentlig, hvis der ikke findes teknisk og økonomisk tilfredsstillende alternativer eller erstatninger, som er acceptable ud fra et miljø- og sundhedsmæssigt synspunkt. Der bør opstilles et bilag med en liste over de anvendelser, som der ifølge Montrealprotokolparterne findes alternativer for. Dette bilag bør også omfatte de positivliste over tilladte anvendelser af methylbromid, som parterne har opstillet i afgørelse XVIII/15.

(6) Kommissionen har offentliggjort en meddelelse til virksomheder, der har til hensigt at importere eller eksportere kontrollerede stoffer, der nedbryder ozonlaget, til eller fra EU i 2010, og virksomheder, der har til hensigt at anmode om en kvote for 2010 for disse stoffer til væsentlige laboratorie- og analyseformål ⁽²⁾, og har modtaget erklæringer om, hvilke stoffer virksomhederne har til hensigt at anvende til disse formål for 2009.

(7) Foranstaltningerne i denne afgørelse er i overensstemmelse med udtalelse fra det forvaltningsudvalg, der er nedsat ved artikel 25, stk. 1, i forordning (EF) nr. 1005/2009 —

VEDTAGET DENNE AFGØRELSE:

Artikel 1

Det er tilladt at producere og importere kontrollerede stoffer, bortset fra hydrochlorfluorcarboner, med henblik på de væsentlige laboratorie- og analyseformål, der er anført i bilag I.

⁽¹⁾ EUT L 286 af 31.10.2009, s. 1.

⁽²⁾ EUT C 132 af 11.6.2009, s. 19.

Artikel 2

Den mængde kontrollerede stoffer, bortset fra hydrochlorfluorcarboner, omfattet af forordning (EF) nr. 1005/2009, som må produceres eller importeres til væsentlige laboratorie- og analyseformål i EU i 2010, fastsættes til 63 843,371 ODP-kg.

Artikel 3

Der tildeles kvoter af kontrollerede stoffer, bortset fra hydrochlorfluorcarboner, for 2010 til væsentlige laboratorie- og analyseformål til de virksomheder, der er anført i bilag II. De mængder,

Acros Organics bvba
Janssen Pharmaceuticaaan 3a
2440 Geel
BELGIEN

Estonian Environmental Research Centre
Marja 4D
10617 Tallinn
ESTLAND

Honeywell Specialty Chemicals GmbH
Wunstorfer Strasse 40
Postfach 100262
30918 Seelze
TYSKLAND

LGC Standards GmbH
Mercatorstr. 51
46485 Wesel
TYSKLAND

Ministry of Defence
Defence Fuel Lubricants and Chemicals
P.O. Box 10 000
1780 CA Den Helder
NEDERLANDENE

Sicor Spa
Via Terazzano 77
20017 Rho (MI)
ITALIEN

Sigma Aldrich Company Ltd
The Old Brickyard, New Road
Gillingham SP8 4XT
DET FORENEDE KONGERIGE

Sigma Aldrich Logistik GmbH
Riedstrasse 2
89555 Steinheim
TYSKLAND

som disse virksomheder højst må producere eller importere i 2010 til væsentlige laboratorie- og analyseformål, er fastsat i bilag III.

Artikel 4

Denne afgørelse anvendes fra den 1. januar 2010 og gælder indtil den 31. december 2010.

Artikel 5

Denne afgørelse er rettet til følgende virksomheder:

VWR International S.A.S.
201 rue Carnot
94126 Fontenay-sous-bois
FRANKRIG

Airbus S.A.S.
Route de Bayonne 316
31300 Toulouse
FRANKRIG

Harp International Ltd
Gellihirion Industrial Estate, Rhondda, Cynon Taff,
Pontypridd CF37 5SX
DET FORENEDE KONGERIGE

Ineos Fluor Ltd
PO Box 13, The Heath
Runcorn Cheshire WA7 4QF
DET FORENEDE KONGERIGE

Merck KGaA
Frankfurter Strasse 250
64271 Darmstadt
TYSKLAND

Panreac Quimica S.A.
Pol. Ind. Pla de la Bruguera, C/Garraf 2
08211 Castellar del Vallès-Barcelona
SPANIEN

Sigma Aldrich Chimie SARL
80, rue de Luzais
L'isle d'abeau Chesnes
38297 St Quentin Fallavier
FRANKRIG

Sigma Aldrich Laborchemikalien GmbH
Wunstorfer Strasse 40
Postfach 100262
30918 Seelze
TYSKLAND

Tazzetti Fluids S.r.l.
Corso Europa n. 600/a
Volpiano (TO)
ITALIEN

Udfærdiget i Bruxelles, den 18. juni 2010.

På Kommissionens vegne
Connie HEDEGAARD
Medlem af Kommissionen

BILAG I

Væsentlige anvendelser af kontrollerede stoffer, bortset fra hydrochlorfluorcarboner, til laboratorie- og analyseformål

1. Kontrollerede stoffer i gruppe I (chlorfluorcarbon 11, 12, 113, 114 og 115), gruppe II (andre fuldt halogenerede chlorfluorcarboner), gruppe III (haloner), gruppe IV (tetrachlormethan), gruppe V (1,1,1-trichlorethan), gruppe VII (hydrobromfluorcarboner) og gruppe IX (bromchlormethan) må anvendes til alle laboratorie- og analyseformål, bortset fra følgende:
 - a) analyse af olie, fedt og mineraloliebaserede kulbrinter i vand
 - b) analyse af tjæreindholdet i vejbelægningsmateriale
 - c) kriminaltekniske analyser af fingeraftryk
 - d) analyse af organisk materiale i kul
 - e) ethvert formål, som der findes et teknisk og økonomisk tilfredsstillende alternativ for.
 2. Methylbromid (gruppe VI) må anvendes til følgende væsentlige laboratorie- og analyseformål:
 - a) som en reference eller standard til kalibrering af udstyr, som anvender methylbromid, til overvågning af emissionerne af methylbromid eller til bestemmelse af restkoncentrationer af methylbromid i produkter, planter og råvarer
 - b) i toksikologiske laboratorieundersøgelser
 - c) til undersøgelse af, hvor effektivt stoffet methylbromid er i sammenligning med eventuelle alternativer
 - d) som et laboratoriehjælpstof, der destrueres i en kemisk reaktion på samme måde som en råvare.
 3. Følgende anvendelser betragtes ikke som væsentlige laboratorie- og analyseformål:
 - a) køle- og klimaanlæg, der anvendes i laboratorier, herunder laboratorieudstyr med køling, som f.eks. ultracentrifuger
 - b) rengøring, ombygning, reparation eller genopbygning af elektroniske komponenter eller samlinger
 - c) konservering af publikationer og arkiver
 - d) sterilisering af materialer i et laboratorium.
-

BILAG II

Virksomheder, der har ret til at producere eller importere kontrollerede stoffer til væsentlige laboratorie- og analyseformål

Følgende virksomheder tildeles kvoter, der giver ret til at producere eller importere kontrollerede stoffer, bortset fra hydrochlorfluorcarboner, som kan anvendes til væsentlige laboratorie- og analyseformål:

Virksomhed

Acros Organics (BE)
Airbus France (FR)
Estonian Environmental Research Centre (EE)
Harp International (UK)
Honeywell Specialty Chemicals (FR)
Ineos Fluor (UK)
LGC Standars (DE)
Merck KGaA (DE)
Ministry of Defense (NL)
Panreac Quimica (ES)
Sicor (IT)
Sigma Aldrich Chimie (FR)
Sigma Aldrich Company (UK)
Sigma Aldrich Laborchemikalien (DE)
Sigma Aldrich Logistik (DE)
Tazzetti Fluids (IT)
VWR I S A S (FR)

BILAG III

[Dette bilag offentliggøres ikke, da det indeholder fortrolige kommercielle oplysninger.]

KOMMISSIONENS AFGØRELSE

af 2. juli 2010

om sikkerhedskrav, der skal opfyldes af de europæiske standarder for visse produkter i børns sove miljø i henhold til Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2001/95/EF

(2010/376/EU)

EUROPA-KOMMISSIONEN HAR —

under henvisning til traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde,

under henvisning til Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2001/95/EF af 3. december 2001 om produktsikkerhed i almindelighed ⁽¹⁾, særlig artikel 4, stk. 1, litra a), og

ud fra følgende betragtninger:

- (1) Det er i direktiv 2001/95/EF fastsat, at europæiske standardiseringsorganer fastlægger europæiske standarder. Disse standarder bør sikre, at produkter opfylder direktivets almindelige sikkerhedskrav.
- (2) I henhold til direktiv 2001/95/EF formodes et produkt at være sikkert med hensyn til de risici og risikokategorier, der er omfattet af nationale standarder, når det er i overensstemmelse med ikke-bindende nationale standarder, der gennemfører europæiske standarder.
- (3) I 2006 bestilte Europa-Kommissionen en undersøgelse ⁽²⁾ med henblik på at vurdere sikkerheden i forbindelse med en række børneartikler, der ofte anvendes til spædbørn og småbørn fra 0 til 5 år. Undersøgelsen blev gennemført i samarbejde med nationale myndigheder, nationale standardiseringsorganer, forbrugerorganisationer, produktsikkerhedsorganisationer, erhvervsdrivende og prøvelaboratorier.
- (4) For disse produkter blev der i forbindelse med undersøgelsen udarbejdet statistikker om ulykker og skader i Unionen og på verdensplan, og der blev udført en fuldstændig risikovurdering på grundlag af de hyppigste risici og en vurdering af eksponeringsscenerier.
- (5) Fem typer produkter, der er vurderet i undersøgelsen, og som ofte findes i nyfødtes og småbørns sove miljø, blev udvalgt med henblik på yderligere opfølgning. Det drejer

sig om barnemadrasser, sengerande, barnesenge til ophængning, barnedyner og barnesoveposer.

- (6) Nyfødte sover i gennemsnit mindst 16 timer om dagen, og børn i 3-5 årsalderen sover 11-13 timer om dagen. Inklusive vågne perioder tilbringer spædbørn og småbørn mindst halvdelen af døgnen i et sove miljø i løbet af deres første fem leveår. Da spædbørn ofte lades uden opsyn i deres sove miljø i længere perioder i løbet af dagen og natten, skal produkter, der anvendes her, være sikre.
- (7) Mellem 2005 og 2007 skete der i EU 17 000 ulykker med børn fra 0 til 4 år, mens de lå i deres seng, viser tal fra den europæiske database over personskader (IDB) ⁽³⁾. I følge den amerikanske kommission for forbrugere og produktsikkerhed (Consumer Product Safety Commission — CPSC) er barnesenge og dertilhørende produkter skyld i flere dødsulykker blandt spædbørn end nogen andre børneartikler ⁽⁴⁾.
- (8) Nogle modeller af sengerande og barnesoveposer er blevet anmeldt gennem fællesskabssystemet for hurtig udveksling af oplysninger (RAPEX), fordi de frembyder en risiko for kvælning, og de er derfor blevet trukket tilbage fra markedet eller tilbagekaldt. I 1992 anbefalede den franske forbrugersikkerhedskommission, at der blev truffet foranstaltninger til oplysning af forbrugerne om barnedyner og til forbedring af barnedyners sikkerhed på grund af risikoen for antændelighed, overophedning og kvælning ⁽⁵⁾. I 2002, 2007 og 2008 beordrede det amerikanske CPSC en række madrasmødder til barnesenge tilbagekaldt som følge af klemrisiko og ubegrundede påstande ⁽⁶⁾.
- (9) Sengerande, madrasser og barnedyner kan, hvis de ikke er sikre eller leveres uden vigtige sikkerhedsadvarsler, øge forekomsten af vuggedød på grund af risikoen for overophedning og kvælning ⁽⁷⁾.

⁽³⁾ IDB All Injury Data, 2005-2007.

⁽⁴⁾ »Nursery product-related injuries and deaths among children under the age of five«, CPSC, februar 2009.

⁽⁵⁾ <http://www.securiteconso.org/article195.html>

⁽⁶⁾ <http://www.cpsc.gov/cgi-bin/prod.aspx>

⁽⁷⁾ »Environment of infants during sleep and risk of sudden infant death«, British Medical Journal, 1996.

»Changing concepts of SIDS: implications for infant sleeping environment and sleep position«, American Academy of Paediatrics, marts 2000.

»Sleep Environment and the risk of sudden Infant death in an urban population«, American Academy of Paediatrics, maj 2003.

<http://www.hc-sc.gc.ca/cps-spc/legislation/pol/bumper-bordire-eng.php>

⁽¹⁾ EFT L 11 af 15.1.2002, s. 4.

⁽²⁾ http://ec.europa.eu/consumers/safety/projects/ongoing-projects_en.htm#project_results

- (10) Samtidig viser forskning, at barnesoveposer kan have en beskyttende virkning mod vuggedød⁽¹⁾, da de gør det sværere for barnet at ligge på maven og forhindrer, at dets hoved og ansigt dækkes af sengetøjet, mens det sover. Hvis man af disse grunde skal råde til anvendelse af soveposer, er det nødvendigt at sikre, at de ikke frembyder andre risici som f.eks. risikoen for at blive kvalt i små dele og risikoen for at komme i klemme.
- (11) Der findes ingen europæiske standarder for de ovennævnte fem produkttyper. Det er derfor i henhold til artikel 4, stk. 1, litra a), i direktiv 2001/95/EF nødvendigt at fastsætte særlige krav til standarder, som skal udarbejdes af standardiseringsorganerne, for at nedbringe risiciene i forbindelse med anvendelsen af disse produkter.
- (12) Disse standarder bør udarbejdes i henhold til proceduren i Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 98/34/EF af 22. juni 1998 om en informationsprocedure med hensyn til tekniske standarder og forskrifter samt forskrifter for informationsfundets tjenester⁽²⁾. Referencen til den vedtagne standard bør offentliggøres i *Den Europæiske Unions Tidende* i overensstemmelse med artikel 4, stk. 2, i direktiv 2001/95/EF.
- (13) Når de relevante standarder foreligger, og forudsat at Europa-Kommissionen beslutter at offentliggøre referencen i *Den Europæiske Unions Tidende* i henhold til proceduren i artikel 4, stk. 2, i direktiv 2001/95/EF, formodes barnemadrasser, sengerande, barnesenge til ophængning, barnedyner og barnesoveposer, der er fremstillet i overensstemmelse med sådanne standarder, at opfylde det almindelige sikkerhedskrav i direktiv 2001/95/EF for så vidt angår de sikkerhedskrav, der er omfattet af den pågældende standard.
- (14) Denne afgørelse er i overensstemmelse med udtalelse fra det udvalg, der er nedsat i henhold til artikel 15 i direktiv 2001/95/EF —

- »*barnemadrass*«: et produkt, der fungerer som underlag for nyfødte og børn, der sover i en barneseng. Den måler normalt 60 × 120 cm eller 70 × 140 cm og har en tykkelse på mellem 6 og 15 cm. Den kan også være sammenfoldelig.
- »*sengerand*«: polstret tilbehør til en barneseng, som fastgøres på indersiden af sengen, og som normalt anvendes til at forbedre barnets komfort. Den dækker mindst en af sengens sider.
- »*barneseng til ophængning*«: en barneseng eller en vugge ofte med en bøjelig eller anden plan overflade, der er ophængt med snore, stropper eller remme fra en eller flere kroge. Den anvendes til små børn, der ikke kan sidde på knæ eller sidde uden hjælp.
- »*barnedyne*«: en stofpose med blødt fyld, der anvendes i barnesengen for at forbedre komforten under søvn og forhindre hypotermi.
- »*barnesovepose*«: et kropslangt hylster med varmt for eller fyld, hvori barnet anbringes, og som er beregnet til at forhindre hypotermi og kvælning, mens barnet sover eller ligger i sengen.

Artikel 2

Krav

De i artikel 1 nævnte særlige sikkerhedskrav til produkterne, som de europæiske standarder skal opfylde i henhold til artikel 4 i direktiv 2001/95/EF, fastsættes i bilaget til denne afgørelse.

Artikel 3

Ikrafttræden

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

Udfærdiget i Bruxelles, den 2. juli 2010.

På Kommissionens vegne

José Manuel BARROSO

Formand

Artikel 1

Definitioner

I denne afgørelse forstås ved:

⁽¹⁾ »Risk and preventive factors for cot death in The Netherlands, a low-incidence country«, *European Journal of Paediatrics*, juli 1998.

⁽²⁾ EFT L 204 af 21.7.1998, s. 37.

BILAG

SÆRLIGE SIKKERHEDSKRAV TIL BARNEMADRASSER

RISICI: De største risici i forbindelse med produktet er klem- og antændelighedsrisikoen.

Sikkerhedskrav**1. Almindelige sikkerhedskrav**

Produkter må ikke indebære fare for sikkerheden eller sundheden for børn eller de personer, der passer dem, når de anvendes til det beregnede formål eller på den måde, som børn normalt må forventes at anvende dem på. Der tages hensyn til de færdigheder, brugerne og de personer, der passer dem, har, især med hensyn til produkter, der på grund af deres funktion, størrelse og særpræg er bestemt for børn under fem år. Mærkater på produkterne eller på emballagen skal sammen med den medfølgende brugsanvisning gøre de personer, der passer barnet, opmærksomme på de farer og risici for skade, der er forbundet med anvendelsen af produkterne, samt på, hvordan man undgår dem.

2. Særlige sikkerhedskrav*Kemiske krav*

Barnemadrasser skal være i overensstemmelse med EU-lovgivningen.

Brandmæssige eller termiske egenskaber

Barnemadrasser må ikke udgøre et farligt, antændeligt element i børns omgivelser. Derfor skal de bestå af materialer, der opfylder mindst et af følgende krav:

- de brænder ikke under direkte påvirkning af en flamme eller gnist
- hvis de antændes, skal de brænde langsomt med en lav flammeudbredelseshastighed.

Brændbare materialer må desuden ikke afgive giftige dampe under forbrændingen.

Anvendelse af kemiske flammehæmmere bør begrænses til et minimum. Hvis der anvendes kemiske flammehæmmere, må deres toksicitet under anvendelsen og ved bortskaffelsen ikke udgøre en fare for sundheden hos brugerne og de personer, der passer dem, og for miljøet.

*Fysiske og mekaniske egenskaber**Risiko for at komme i klemme i mellemrum og åbninger*

For at forhindre, at overkrop, hoved og hals kommer i klemme mellem madras og sengebund, skal barnemadrasser dække sengebunden fuldstændigt og kunne modstå den belastning, der opstår, når barnet står eller går på madrassen.

Barnet bør ikke være i stand til at løfte dele af en sammenfoldelig madras og dermed få adgang til sengebunden, hvilket øger klemrisikoen.

Produkterne skal udformes og fremstilles således, at det så vidt muligt forhindres, at lemmer, fødder og hænder kommer i klemme mellem madrassen og sengens sider.

For at forhindre, at barnet bliver kvalt, hvis dets hoved eller overkrop kommer i klemme mellem madrassen og sengens sider, skal mellemrummet mellem madras og seng være så lille som muligt, idet man tager hensyn til den mest ufordelagtige placering af madrassen på sengebunden.

Risiko for at blive viklet ind i snore o.l.

Snore, bånd og dele, der bruges som bindebånd, samt løkker skal være så korte som muligt for at forhindre, at barnet bliver viklet ind i dem.

Risiko for kvælning som følge af ekstern luftvejsblokering

Barnemadrasser må ikke have plastoverføringsbilleder, som et barn kan tage af, eller andre uigennemtrængelige lag, som kan dække over mund og næse samtidigt.

Produkternes emballage må ikke udgøre en risiko for kvælning som følge af ekstern luftvejsblokering.

For at forebygge risikoen for kvælning må produktet ikke have blødt madrasfyld, der kan forme sig efter barnets ansigt eller danne fordybninger og dermed blokere luftvejene.

Risiko for kvælning som følge af intern luftvejsblokering

Barnemadrasser må ikke have separate eller små dele, som et barn kan tage af, putte helt ind i munden og sluge.

Barnemadrasser må ikke have små dele, som et barn kan tage af, og som kan sidde fast i svælg eller bagest i mundhulen. Der må ikke være adgang til fyldmaterialet, navnlig ikke ved at bide i madrassen, og det skal kunne modstå den belastning, som det udsættes for, når produktet bruges som forventet af børn, idet der tages hensyn til muligheden for, at fibre kan gå igennem sømmene, og til sømmenes styrke.

Farlige kanter

Børnemadrasser må ikke have skarpe kanter eller fremspring. Fjedertråde må ikke have farlige spidser eller stikke ud gennem madrassens overflade.

Konstruktionsmæssig integritet

Madrasmaterialets fysiske egenskaber skal være en sådan art, at der ikke er nogen klemrisiko. Der må ikke være en blivende formændring af fyldet, således at betrækket kommer til at sidde løst.

Særlige advarsler med hensyn til produktet

Advarsler og brugsanvisninger skal oplyse om madrassens tykkelse (barnet må ikke kunne falde ud af sengen) og om dens længde og bredde (den skal passe til sengens mål, således at der ikke er nogen klemrisiko).

For at forhindre kvælning skal der i brugsanvisningen gøres opmærksom på den fare, der opstår, hvis man stabler to eller flere madrasser oven på hinanden i den hensigt at forbedre barnets liggekomfort.

Advarsler mod mulige brandscenarier (f.eks. rygning i nærheden af sengen) bør anføres.

Hygiejne

For at undgå risiko for infektion eller smitte skal barnemadrasser udformes på en sådan måde, at de opfylder kravene til hygiejne og renlighed.

SÆRLIGE SIKKERHEDSKRAV TIL SENGERANDE

RISICI: De største risici i forbindelse med produktet er strangulering og kvælning som følge af intern eller ekstern luftvejsblokering.

Sikkerhedskrav

1. Almindelige sikkerhedskrav

Produkter må ikke indebære fare for sikkerheden eller sundheden for børn, når de anvendes til det beregnede formål eller på den måde, som børn normalt må forventes at anvende dem på.

Der tages hensyn til de færdigheder, brugerne og de personer, der passer dem, har, især med hensyn til produkter, der på grund af deres funktion, størrelse og særpræg er bestemt for børn fra 6 til 18 måneder.

Mærkater på produkterne eller emballagen skal sammen med den medfølgende brugsanvisning gøre de personer, der passer barnet, opmærksomme på de farer og risici for skade, der er forbundet med anvendelsen af produkterne, samt på, hvordan man undgår dem.

2. Særlige sikkerhedskrav

Kemiske krav

Sengerande skal være i overensstemmelse med EU-lovgivningen.

Brandmæssige eller termiske egenskaber

Sengerande må ikke udgøre et farligt, antændeligt element i børns omgivelser. De skal bestå af materialer, der opfylder mindst et af følgende krav:

- de brænder ikke under direkte påvirkning af en flamme eller gnist
- hvis de antændes, skal de brænde langsomt med en lav flammeudbredeshastighed.

Brændbare materialer må desuden ikke afgive giftige dampe under forbrændingen.

Anvendelse af kemiske flammehæmmere bør begrænses til et minimum. Hvis der anvendes kemiske flammehæmmere, må deres toksicitet under anvendelsen og ved bortskaffelsen ikke udgøre en fare for sundheden hos brugerne og de personer, der passer dem, og for miljøet.

Fysiske og mekaniske egenskaber

Mikrobiologiske risici

Sengerande må ikke indebære mikrobiologiske risici som følge af utilstrækkelig hygiejne i forbindelse med fyldmateriale af animalsk oprindelse.

Risiko for at komme i klemme i mellemrum og åbninger

Der må ikke være risiko for, at barnets hoved og hals sidder fast i sengerandens løkker, snore eller andre fastgørelsesanordninger. Syninger og dekorative elementer på sengeranden må ikke kunne gå løs, når de udsættes for mekanisk belastning ved børns forventede anvendelse, og indebære en yderligere klemrisiko for lemmer, hoved og fingre, eller bevirke, at der bliver adgang til fyldet (se risiko for kvælning som følge af intern luftvejsblokering).

Risiko for at blive viklet ind i snore o.l.

Sengerande må ikke være udstyret med snore eller løkker, som kan vikle sig om barnets hals. Løkker, hvor barnets fingre eller tæer kan sidde fast, bør undgås.

Risiko for kvælning som følge af intern luftvejsblokering

Sengerande må ikke have separate eller små dele, som et barn kan tage af, putte helt ind i munden og sluge.

Sengerande må ikke have små dele, som et barn kan tage af, og som kan sidde fast i svælget eller bagest i mundhulen. Der må ikke være adgang til fyldmaterialet, navnlig ikke ved at bide i produktet, og det skal kunne modstå den belastning, som det udsættes for, når produktet bruges som forventet af børn, idet der tages hensyn til muligheden for, at fibre kan gå igennem sømmene, og til sømmenes styrke. Fyldmaterialet må ikke have hårde eller skarpe fremmedlegemer som f.eks. metalpartikler, søm, nåle eller splinter.

Risiko for kvælning som følge af ekstern luftvejsblokering

Produktet må ikke have plastoverføringsbilleder, som et barn kan tage af, eller andre uigennemtrængelige lag, som kan dække over mund og næse samtidigt.

Produkternes emballage må ikke udgøre en risiko for kvælning som følge af ekstern luftvejsblokering

For at forhindre kvælning må produktet ikke have bløde materialer, der kan forme sig efter barnets ansigt eller danne fordybninger og dermed blokere luftvejene.

Farlige kanter

Sengerande må ikke have skarpe kanter eller fremspring. Der må ikke være spidser eller fremspringende overflader, som barnet kan stikke sig på.

Beskyttelsesfunktion

Sengerande skal udformes og fremstilles på en sådan måde, at der ikke findes dele, hvorpå børn kan få fodfæste og dermed blive i stand til at klatre op på produktet.

Risiko som følge af kombinationen af to forskellige produkter

Sengerande må ikke frembyde en yderligere risiko for at komme i klemme eller blive kvalt, hvis det lykkedes barnet at anbringe sit hoved mellem sengeranden og sengens sider.

Særlige advarsler med hensyn til produktet

Der skal gives relevante oplysninger om korrekt montering af sengeranden på sengens sider. Det skal fremgå af advarslen, at sengeranden skal monteres korrekt, og at fastgørelsesanordningen ikke må have snore eller løkker, der kan vikle sig om barnets hoved og hals. Advarsler skal gøre de personer, der passer barnet, opmærksomme på de risici, der er forbundet med sengerande, som ikke passer til sengen (forkert størrelse eller model), og sengerande, som ikke er korrekt fastgjort til sengen.

Hygiejne

For at undgå risiko for infektion eller smitte skal sengerande udformes og fremstilles på en sådan måde, at de nemt og effektivt kan rengøres. Produktet skal også opfylde dette krav efter vask i overensstemmelse med fabrikantens anvisninger, og det må ikke blive plettet, når det kommer i berøring med barnet.

SÆRLIGE SIKKERHEDSKRAV TIL BARNESENGE TIL OPHÆNGNING

RISICI: De største risici i forbindelse med produktet er klemrisikoen, kvælning og skader på grund af konstruktionsfejl og ustabilitet.

Sikkerhedskrav**1. Almindelige sikkerhedskrav**

Produkter må ikke indebære fare for sikkerheden eller sundheden for børn, når de anvendes til det beregnede formål eller på den måde, som børn normalt må forventes at anvende dem på.

Der tages hensyn til de færdigheder, brugerne og de personer, der passer barnet, har, især med hensyn til produkter, der på grund af deres funktion, størrelse og særpræg er bestemt for børn under 12 måneder.

Mærkater på produkterne eller emballagen skal sammen med den medfølgende brugsanvisning gøre de personer, der passer barnet, opmærksomme på de farer og risici for skade, der er forbundet med anvendelsen af produkterne, samt på, hvordan man undgår dem.

2. Særlige sikkerhedskrav*Kemiske krav*

Barnesenge til ophængning skal være i overensstemmelse med EU-lovgivningen.

Brandmæssige eller termiske egenskaber

Barnesenge til ophængning må ikke udgøre en antændelighedsrisiko i børns omgivelser. De skal bestå af materialer, der opfylder mindst et af følgende krav:

- de brænder ikke under direkte påvirkning af en flamme eller gnist
- hvis de antændes, skal de brænde langsomt med en lav flammeudbredeshastighed
- hvis de antændes, skal de brænde langsomt uden flammende rester eller smeltende dråber.

Brændbare materialer må desuden ikke afgive giftige dampe under forbrændingen.

Anvendelse af kemiske flammehæmmere bør begrænses til et minimum. Hvis der anvendes kemiske flammehæmmere, må deres toksicitet under anvendelsen og ved bortskaffelsen ikke udgøre en fare for sundheden hos brugerne og de personer, der passer dem, og for miljøet.

*Fysiske og mekaniske egenskaber***Risiko for at komme i klemme i mellemrum og åbninger**

Barnesenge til ophængning skal udformes og fremstilles på en sådan måde, at barnets hoved, fingre, lemmer, hænder og fødder ikke kan komme i klemme i nogen form for åbninger.

Risiko ved bevægelige dele

Barnesenge til ophængning skal udformes således, at barnet i sengen ikke støder mod rammen eller mod andre møbler i rummet ved sidelæns bevægelser.

Barnesenge til ophængning skal udformes således, at sengen roterer mindst muligt, når den drejes.

Barnesenge til ophængning må ikke udgøre en fare (f.eks. for at komme i klemme) for andre børn (f.eks. søskende), som kommer i kontakt med sengen.

Faldrisiko

Stativ og seng skal være så stabile, at sengen ikke utilsigtet vælter, og barnet falder ud. Sengen skal forblive stabil, når barnet bevæger sig i den, eller når sengen bevæger sig inden for det svingningsområde, som ophængningsudstyret giver mulighed for.

Fastgørelsesanordningen må ikke løsne sig fra bærebjælken eller lignende udstyr.

Ophængningsanordningen og dens komponenter skal modstå barnets bevægelser under anvendelsen.

Risiko for at blive viklet ind i snore o.l.

I barnesenge til ophængning må der ikke være snore eller bånd, som kan vikle sig om barnets hals. Barnet i sengen må ikke kunne blive viklet ind i snore eller stropper fra ophængningsanordningen eller justeringsanordningen.

Risiko for kvælning som følge af intern luftvejsblokering

Barnesenge til ophængning må ikke have separate eller små dele, som et barn kan tage af, putte helt ind i munden og sluge.

Barnesenge til ophængning må ikke have små dele, som et barn kan tage af, og som kan sidde fast i svælget eller bagest i mundhulen. Der må ikke være adgang til fyldmaterialet, som skal kunne modstå den belastning, som det udsættes for (herunder at der bides i det), når det bruges som forventet af børn

Risiko for kvælning som følge af ekstern luftvejsblokering

Produktet må ikke have plastoverføringsbilleder, som et barn kan tage af, eller andre uigennemtrængelige lag, som kan dække over mund og næse samtidigt.

Produkternes emballage må ikke udgøre en risiko for kvælning som følge af ekstern luftvejsblokering. For at forhindre risiko for kvælning må produktet ikke have bløde materialer, der kan forme sig efter barnets ansigt eller danne fordybninger og dermed blokere luftvejene.

Farlige kanter

Barnesenge til ophængning må ikke have skarpe kanter eller fremspring. Tilgængelige kanter og hjørner skal være afrundede og affasede.

Produktet må ikke have fremspringende dele, som et barn kan falde over og komme til skade på.

Produktet må ikke have fremspring eller fremspringende overflader, som et barn kan stikke sig på.

Konstruktionsmæssig integritet

Deformering af ophængningsudstyret og skridning i justeringsanordningen skal være begrænset for at forhindre fald eller stød.

Syninger og dekorative elementer på sengen må ikke kunne gå løs, når de udsættes for mekanisk belastning ved børns forventede anvendelse, og udgøre en klemrisiko for lemmer, hoved og fingre.

Barnets bevægelser må ikke skabe mellemrum eller ændre eksisterende mellemrum, hvor barnet kan få fingre, hænder og fødder i klemme.

For at forhindre, at barnesengen til ophængning braser sammen, og at dele (af stativ, fastgørelsesudstyr eller ophængningsanordning) går i stykker, hvilket kan give fysiske skader, skal sengen kunne modstå den mekaniske belastning, som den udsættes for i hele produktets levetid.

Særlige advarsler med hensyn til produktet

Advarsler og brugsanvisninger skal gøre de personer, der passer barnet, opmærksomme på, at det kræver visse færdigheder at samle og justere sengen sikkert. Der bør ligeledes være følgende advarsler:

- barnet kan komme til skade, hvis udsvingsområdet er for stort (f.eks. kan barnet ramme sengerammen, eller sengen kan ramme andre møbler)
- senge til ophængning kan udgøre en risiko for andre børn
- andre børn kan udgøre en yderligere risiko (f.eks. hvis de forsøger at bøje sig ind over sengen)
- senge til ophængning bør anbringes på en plan overflade
- børn bør ikke sove i senge til ophængning om natten
- senge til ophængning bør ikke anvendes til børn, der kan sidde på knæ eller sidde op uden hjælp. Det skal klart fremgå, hvilken aldersgruppe (ikke over 12 måneder) produktet egner sig til.

Hygiejne

For at undgå risiko for infektion eller smitte skal barnesenge til ophængning udformes og fremstilles på en sådan måde, at de nemt og effektivt kan rengøres.

SÆRLIGE SIKKERHEDSKRAV TIL BARNEDYNER

RISICI: De største risici i forbindelse med produktet er kvælning og hypertermi, som ofte kædes sammen med vuggedød.

Sikkerhedskrav**1. Almindelige sikkerhedskrav**

Produkter må ikke indebære fare for sikkerheden eller sundheden for børn, når de anvendes til det beregnede formål eller på den måde, som børn normalt må forventes at anvende dem på.

Mærkater på produkterne eller emballagen skal sammen med den medfølgende brugsanvisning gøre de personer, der passer barnet, opmærksomme på de farer og risici for skade, der er forbundet med anvendelsen af produkterne, samt på, hvordan man undgår dem.

2. Særlige sikkerhedskrav*Kemiske krav*

Barnedyner skal være i overensstemmelse med EU-lovgivningen.

Brandmæssige og termiske egenskaber

Barnedyner må ikke udgøre en antændelighedsrisiko i børns omgivelser.

De skal bestå af materialer, der opfylder mindst et af følgende krav:

- de brænder ikke under direkte påvirkning af en flamme eller en gnist
- hvis de antændes, skal de brænde langsomt med en lav flammeudbredeshastighed.

Brændbare materialer må desuden ikke afgive giftige dampe under forbrændingen.

Anvendelse af kemiske flammehæmmere bør begrænses til et minimum. Hvis der anvendes kemiske flammehæmmere, må deres toksicitet under anvendelsen og ved bortskaffelsen ikke udgøre en fare for sundheden hos brugerne og de personer, der passer dem, og for miljøet.

Risiko for hypertermi

Af hensyn til risikoen for hypertermi skal advarsler og brugsanvisninger gøre de personer, der passer barnet, opmærksomme på temperaturen i det rum, hvor produktet anvendes.

*Fysiske og mekaniske egenskaber***Mikrobiologiske risici**

Barnedyner må ikke indebære mikrobiologiske risici som følge af utilstrækkelig hygiejne i forbindelse med fyldmateriale af animalsk oprindelse.

Risiko for at komme i klemme i mellemrum og åbninger

Syninger og dekorative elementer på barnedyner må ikke kunne gå løs, når de udsættes for mekanisk belastning ved børns forventede anvendelse, og dermed udgøre en klemrisiko (især for fingre).

Risiko for at blive viklet ind i snore o.l.

Barnedyner må ikke have snore eller løkker, som kan vikle sig om barnets hals.

Risiko for kvælning som følge af intern luftvejsblokering

Barnedyner må ikke have separate eller små dele, som et barn kan tage af, putte helt ind i munden og sluge. Barnedyner må ikke have små dele, som et barn kan tage af, og som kan sidde fast i svelget eller bagest i mundhulen. Der må ikke være adgang til fyldet, som ikke må indeholde hårde eller skarpe fremmedlegemer som f.eks. metalpartikler, søm, nåle og splinter. Fyldmaterialet skal også kunne modstå den belastning, som det udsættes for (herunder at der bides i det), når det bruges som forventet af børn, idet der tages hensyn til muligheden for, at fibre går igennem sømmene, og til sømmenes styrke.

Risiko for kvælning som følge af ekstern luftvejsblokering

Barnedyner må ikke have plastoverføringsbilleder, som et barn kan tage af, eller andre uigennemtrængelige lag, som kan dække over mund og næse samtidigt.

Produkternes emballage må ikke udgøre en risiko for kvælning som følge af luftvejsblokering.

Barnet skal kunne trække vejret og få tilført tilstrækkelig med luft, når dynen dækker dets ansigt under søvnen.

Særlige advarsler med hensyn til produktet

Advarsler og brugsanvisninger skal gøre de personer, der passer barnet, opmærksomme på den alvorlige risiko for kvælning, hvis dyner bruges til børn under fire måneder.

Den anbefalede minimumsalder er ni måneder.

Der skal også gives oplysninger om, hvilken størrelse seng dynen passer til.

Der skal også oplyses om, hvilken rumtemperatur dynen er beregnet til (se risiko for hypertermi).

Hygiejne

For at undgå risiko for infektion eller smitte skal barnedyner udformes og fremstilles på en sådan måde, at de nemt og effektivt kan rengøres. Produktet skal også opfylde dette krav efter vask i overensstemmelse med fabrikantens anvisninger, og det må ikke blive plettet, når det kommer i berøring med børn.

SÆRLIGE SIKKERHEDSKRAV TIL BARNESOVEPOSER

RISICI: Den største risiko ved produktet er kvælning ved at sluge små dele.

Sikkerhedskrav

1. Almindelige sikkerhedskrav

Produkter må ikke indebære fare for sikkerheden eller sundheden for børn, når de anvendes til det beregnede formål eller på den måde, som børn normalt må forventes at anvende dem på.

Mærkater på produkterne eller emballagen skal sammen med den medfølgende brugsanvisning gøre de personer, der passer barnet, opmærksomme på de farer og risici for skade, der er forbundet med anvendelsen af produkterne, samt på, hvordan man undgå dem.

2. Særlige sikkerhedskrav

Kemiske krav

Barnesoveposer skal være i overensstemmelse med EU-lovgivningen.

Brandmæssige og termiske egenskaber

Barnesoveposer må ikke udgøre en antændelighedsrisiko i børns omgivelser.

De skal bestå af materialer, der opfylder mindst et af følgende krav:

- de brænder ikke, hvis de udsættes direkte for flammer eller gnister
- hvis de antændes, skal de brænde langsomt med en lav flammeudbredelseshastighed.

Brændbare materialer må desuden ikke afgive giftige dampe under forbrændingen.

Anvendelse af kemiske flammehæmmere bør begrænses til et minimum. Hvis der anvendes kemiske flammehæmmere, må deres toksicitet under anvendelsen og ved bortskaffelsen ikke udgøre en fare for sundheden hos brugerne og de personer, der passer dem, og for miljøet.

Risiko for hypertermi

Af hensyn til risikoen for hypertermi skal advarsler og brugsanvisninger gøre de personer, der passer barnet, opmærksomme på temperaturen i det rum, hvor produktet anvendes.

Fysiske og mekaniske egenskaber

Risiko for at komme i klemme i mellemrum og åbninger

Syninger og dekorative elementer på soveposer må ikke kunne gå løs, når de udsættes for mekanisk belastning ved børns forventede anvendelse, og dermed udgøre en klemrisiko (især for fingre). Desuden bør hals- og armåbninger have en størrelse, der forhindrer, at barnet glider ned i soveposen.

Konstruktionsmæssig integritet

Lukninger bør være sikre for at forhindre, at barnet glider ned i soveposen. Sømme og lukninger skal forblive uændrede efter vask i overensstemmelse med fabrikantens anvisninger.

Risiko for at blive viklet ind i snore o.l.

Soveposer må ikke være udstyret med snore eller løkker, som kan vikle sig om barnets hals.

Risiko for kvælning som følge af intern luftvejsblokering

Barnesoveposer må ikke have separate eller små dele, som et barn kan tage af, putte helt ind i munden og sluge. Soveposer må ikke have små dele, som et barn kan tage af, og som kan sidde fast i svælget eller bagest i mundhulen. Der må ikke være adgang til fyldmaterialet, som skal kunne modstå den belastning, som det udsættes for (herunder at der bides i det), når det bruges som forventet af børn, idet der tages hensyn til muligheden for, at fibre kan gå igennem sømmene, og til sømmenes styrke.

Risiko for kvælning som følge af ekstern luftvejsblokering

Barnesoveposer må ikke have plastoverføringsbillede, som et barn kan tage af, eller andre uigennemtrængelige lag, som kan dække over mund og næse samtidigt.

Produkternes emballage må ikke udgøre en risiko for kvælning som følge af ekstern luftvejsblokering.

Barnet skal kunne trække vejret, når soveposen dækker dets ansigt under søvnen.

Farlige kanter

Barnesoveposer må ikke have skarpe kanter eller fremspring.

Særlige advarsler med hensyn til produktet

Advarsler og brugsanvisninger skal instruere den person, der passer barnet, i at vælge den sovepose, der svarer til barnets alder og højde.

Der skal også oplyses om, hvilken rumtemperatur soveposen er beregnet til (se risiko for hypertermi).

Hygiejne

For at undgå risiko for infektion eller smitte skal barnesoveposer udformes og fremstilles på en sådan måde, at de nemt og effektivt kan rengøres. Produktet skal også opfylde dette krav efter vask i overensstemmelse med fabrikantens anvisninger, og det må ikke blive plettet, når det kommer i berøring med barnet.

FORRETNINGSORDENER OG PROCESREGLEMENTER

ÆNDRINGER I DE PRAKTISKE ANVISNINGER TIL PARTERNE

RETTE

har

under henvisning til procesreglementets artikel 150,

under henvisning til de praktiske anvisninger til parterne vedtaget den 5. juli 2007, som ændret den 16. juni 2009,

FASTSAT FØLGENDE ÆNDRINGER I DE PRAKTISKE ANVISNINGER TIL PARTERNE:

Artikel 1

1. I disse anvisninger ændres betegnelserne »De Europæiske Fællesskabers Ret i Første Instans« og »Retten i Første Instans« til betegnelsen »Retten«.

2. I tredje betragtning ændres sætningsleddet »(EUT L 232 af 4.9.2007, s. 1) (herefter »instruksen for justitssekretæren«), skal justitssekretæren påse, at de dokumenter, der indgår i sagsakterne, opfylder kravene i statuten for Domstolen« til sætningsleddet »(EUT L 232, s. 1), som ændret den 17. maj 2010 (se side 53 i denne EUT) (herefter »instruksen for justitssekretæren«), skal justitssekretæren påse, at de dokumenter, der indgår i sagsakterne, opfylder kravene i protokollen vedrørende statuten for Den Europæiske Unions Domstol (herefter »statutten«), og ordene »for Domstolen« efter ordet »statutten« slettes.

3. I punkt 1, andet led, ændres adressen »CFI.Registry@curia.europa.eu« til:
»GeneralCourt.Registry@curia.europa.eu«.

4. Punkt 8 ændres som følger:

— sætningen »Med henblik på at muliggøre benyttelsen af disse teknikker bør følgende krav være opfyldt« ændres til »Følgende krav skal således være opfyldt«

— ordene i litra a) »Det anvendte papir er hvidt, ulinjeret og i A4-format« ændres til »Teksten i A4-format bør være letlæselig«

— ordene i litra b) »Indlæggets og eventuelle bilags« ændres til ordene »De indsendte dokumenters«

— sætningsleddet i litra c) »(som f.eks. Times New Roman, Courier eller Arial) i min. størrelse 12 punkt for så vidt angår tekst og min. størrelse 10 punkt for så vidt angår fodnoter, med en linjeafstand på 1,5 og en øverste, nederste, venstre og højre margen på min. 2,5 cm« ændres til sætningsleddet »med mellemrum og margener, som gør det muligt at læse en scannet version«.

5. I overskriften til afsnit D.1.1 indsættes efter »Stævning og svarskrift« »(bortset fra i sager om intellektuel ejendomsret)«.
6. Punkt 19 ændres som følger:
 - i første punktum slettes ordene »af Justitskontoret«
 - andet punktum affattes således:

»Da meddelelsen skal offentliggøres i *Den Europæiske Unions Tidende* på samtlige officielle sprog, må sammenfatningen højst fylde to sider, og den skal udarbejdes i overensstemmelse med den model, som er offentliggjort på Den Europæiske Unions Domstols internetside.«
 - i tredje punktum ændres adressen »CFI.Registry@curia.europa.eu« til:

»GeneralCourt.Registry@curia.europa.eu«.
7. Punkt 41 ændres som følger:
 - i første punktum ændres ordene »den meddelelse til Den Europæiske Unions Tidende, som er« til »meddelelsen«
 - andet punktum affattes således:

»Da meddelelsen skal offentliggøres i *Den Europæiske Unions Tidende* på samtlige officielle sprog, må sammenfatningen højst fylde to sider, og den skal udarbejdes i overensstemmelse med den model, som er offentliggjort på Den Europæiske Unions Domstols internetside.«
 - i tredje punktum ændres »CFI.Registry@curia.europa.eu« til: »GeneralCourt.Registry@curia.europa.eu«.
8. I punkt 42 ændres »Fællesskabets« til »Unionens«.
9. I punkt 49 ændres »Fællesskabets« til »Unionens«.
10. I punkt 55, litra e), ændres »artikel 21, stk. 2, i statuten for Domstolen« til »statuttens artikel 21, stk. 2,«.
11. I punkt 56, litra a), ændres ordene »navn og adresse på parterne i sagen for appelkammeret« til »navnet på parterne i sagen for appelkammeret og den adresse, som de har angivet med henblik på forkyndelse i denne sag«.
12. Punkt 57 ændres som følger:
 - i litra a) ændres »artikel 21, stk. 1, i statuten for Domstolen« til »statuttens artikel 21, stk. 1«
 - i litra h) indsættes efter »bilagsfortegnelse« ordene »indeholdende en kortfattet beskrivelse af bilagene [punkt 51, litra b), i de praktiske anvisninger]«.
13. I punkt 58, litra c), indsættes før »sammenfatning« ordene »i andre sager end sager om intellektuel ejendomsret«.
14. Teksten fra og med punkt 73, andet afsnit, til og med punkt 79, inkl. overskrifter, erstattes af følgende tekst:

»74. En begæring om fortrolig behandling skal indgives ved særskilt dokument. Den kan ikke indgives i en fortrolig version.

75. En begæring om fortrolig behandling skal angive den part, over for hvilken der begæres fortrolighed. En sådan begæring skal begrænses til det strengt nødvendige og kan under ingen omstændigheder omfatte et helt indlæg og kan kun undtagelsesvis omfatte et helt bilag til et indlæg. Det vil nemlig normalt være muligt uden skade for de involverede interesser at tilstille intervenienten en ikke-fortrolig version af et dokument, hvori visse passager, ord eller tal er udeladt.
76. En begæring om fortrolig behandling skal indeholde en præcis angivelse af de pågældende oplysninger eller passager og en meget kortfattet begrundelse for den hemmelige eller fortrolige karakter af hver af disse oplysninger eller passager. En manglende angivelse kan begrunde Rettens afvisning af begæringen.
77. Der skal som bilag til en begæring om fortrolig behandling fremlægges en ikke-fortrolig version af det pågældende indlæg eller dokument, hvori de oplysninger eller passager, som begæringen omfatter, er udeladt.

I tilfælde af begæring om intervention

78. Når der i en sag indgives en begæring om intervention, opfordres parterne til inden for en frist, som fastsættes af justitssekretæren, at angive, om de ønsker en fortrolig behandling af visse oplysninger indeholdt i de dokumenter, som allerede er blevet fremlagt i sagen.

Parterne skal for alle dokumenter, som de indgiver på et senere tidspunkt, under overholdelse af de formkrav, som er angivet i punkt 74-77 ovenfor, angive de oplysninger, som de ønsker skal behandles fortroligt, og skal sammen med den fulde tekst af de indgivne dokumenter indgive en version, hvori disse oplysninger er udeladt. I mangel af en sådan angivelse vil de indgivne dokumenter blive meddelt intervenienten.

I tilfælde af forenede sager

79. Når flere sager skal forenes, opfordres parterne til, inden for en frist, som fastsættes af justitssekretæren, at angive, om de ønsker en fortrolig behandling af visse oplysninger indeholdt i de dokumenter, som allerede er blevet fremlagt i sagen.

Parterne skal for alle dokumenter, som de indgiver på et senere tidspunkt, under overholdelse af de formkrav, som er angivet i punkt 74-77 ovenfor, angive de oplysninger, som de ønsker skal behandles fortroligt, og skal sammen med den fulde tekst af de indgivne dokumenter indgive en version, hvori disse oplysninger er udeladt. I mangel af en sådan angivelse vil de indgivne dokumenter blive gjort tilgængelige for de andre parter.«

15. Punkt 88 ændres som følger:

— i første afsnit ændres »Domstolens« til »Den Europæiske Unions Domstols«

— i andet afsnit ændres adressen »CFI.Registry@curia.europa.eu« til:
»GeneralCourt.Registry@curia.europa.eu«, og »Justitskontoret for Retten i Første Instans« ændres til »Justitskontoret for Den Europæiske Unions Ret«.

16. Punkt 106, andet afsnit, bliver til punkt 107.

17. Efter punkt 107, som bliver til punkt 108, indsættes følgende punkt:

»109. Retsmøderapporten stilles til rådighed for offentligheden foran retslokalet på dagen for afholdelse af retsmødet.«

18. De nuværende punkter 108-112 bliver til punkterne 110-114.

19. [Uden betydning for den danske udgave]

20. [Uden betydning for den danske udgave]

Artikel 2

Nærværende ændringer i de praktiske anvisninger til parterne offentliggøres i *Den Europæiske Unions Tidende*.

De træder i kraft dagen efter offentliggørelsen.

Udfærdiget i Luxembourg, den 17. maj 2010.

E. COULON
Justitssekretær

M. JAEGER
Præsident

ÆNDRINGER I INSTRUKSEN FOR RETTENS JUSTITSSEKRETÆR

RETTE

Har under henvisning til procesreglementets artikel 23,

under henvisning til instruks for justitssekretæren fastsat den 5. juli 2007,

FASTSAT FØLGENDE ÆNDRINGER I INSTRUKSEN FOR JUSTITSSEKRETÆREN:

Artikel 1

1. Betegnelsen »De Europæiske Fællesskabers Ret i Første Instans« ændres til betegnelsen »Retten« i titlen og i denne instruks.

2. [Uden betydning for den danske udgave]

3. Artikel 2 ændres som følger:

— [uden betydning for den danske udgave]

— stk. 1, andet afsnit, flyttes til stk. 1, første afsnit

— i stk. 1, tredje afsnit, som nu bliver til stk. 2, ændres ordene »det i de foregående afsnit« til »det i det foregående stykke«; [uden betydning for den danske udgave]

— i stk. 2, som bliver til stk. 3, erstattes teksten af følgende tekst:

»Justitskontoret har følgende ekspeditionstider:

— mandag til fredag fra kl. 9.30 til kl. 12.00

— mandag til torsdag fra kl. 14.30 til kl. 17.30 og fredag fra kl. 14.30 til kl. 16.30.

I de i procesreglementets artikel 34, stk. 1, nævnte retsferier er Justitskontoret lukket fredag eftermiddag.

En halv time før retsmødets begyndelse er der adgang til Justitskontoret for de partsrepræsentanter, som er blevet indkaldt til dette retsmøde.«

— efter stk. 2, som er nu blevet til stk. 3, indsættes følgende stykke:

»4. Der er kun adgang til Justitskontoret for advokater og befuldmægtigede for medlemsstaterne og EU-institutionerne eller for personer med behørig bemyndigelse fra disse og for personer, som indgiver en ansøgning i henhold til procesreglementets artikel 95.«

— i stk. 3, som bliver til stk. 5, ændres ordene »Når Justitskontoret er lukket,« til ordene »Uden for Justitskontorets åbningstider«.

4. Artikel 3 ændres som følger:

— i stk. 2 ændres ordene »datoen for indførslen« til ordene »datoen for indleveringen og indførslen«

— i stk. 6 ændres ordene »stk. 3« til ordene »stk. 5«, og ordene »statutten for Domstolen« ændres til »protokollen vedrørende statutten for Den Europæiske Unions Domstol (herefter »statutten«); [uden betydning for den danske udgave]

5. Artikel 4 ændres som følger:

— i stk. 1, første afsnit, indsættes følgende sætning: »Når der er tale om en appel af en afgørelse fra Retten for EU-personalesager, ledsages dette løbenummer af en særlig angivelse.«

— i stk. 1, andet afsnit, som bliver til stk. 2, erstattes teksten af følgende tekst:

»Sager angående begæringer om foreløbige forholdsregler, begæringer om intervention, anmodninger om berigtigelse eller begæringer om fortolkning af domme, begæringer om ekstraordinær genoptagelse, begæringer om genoptagelse eller tredjemandsindsigelser, begæringer om afgørelse vedrørende sagsomkostninger og ansøgninger om retshjælp i verserende sager gives samme løbenummer som hovedsagen efterfulgt af en angivelse, som viser, at der er tale om en særlig sagstype.

En ansøgning om retshjælp, der indgives inden et sagsanlæg, gives et løbenummer indledt med »T-«, efterfulgt af en angivelse af årstallet og en særlig angivelse.

Søgsmaal, som forud for deres indbringelse har været genstand for en ansøgning om retshjælp, gives samme sagsnummer som sagen om ansøgningen.

En sag, som er blevet hjemvist af Domstolen efter ophævelse eller fornyet prøvelse, gives det nummer, som den tidligere blev givet for Retten, efterfulgt af en særlig angivelse.«

— stk. 2 bliver til stk. 3.

6. Artikel 5 ændres som følger:

— i stk. 1, første punktum, slettes ordene »aktstykker og«

— stk. 1, andet afsnit, bliver til stk. 2

— stk. 2 bliver til stk. 3

— i stk. 3, som bliver til stk. 4:

— ændres ordene anvendt i første afsnit »Advokater og befuldmægtigede for parterne« til ordene »Repræsentanter for hovedparterne«

— erstattes teksten i andet afsnit af følgende tekst:

»Samme ret til aktindsigt har repræsentanter for intervenienter, som er indtrådt i en sag i medfør af procesreglementets artikel 116, stk. 2, jf. dog bestemmelserne nedenfor i artikel 6, stk. 2, om fortrolig behandling af visse oplysninger eller aktstykker.«

— indsættes et tredje afsnit med følgende ordlyd:

»I forenede sager har repræsentanter for de oprindelige parter og for intervenienter, som er indtrådt i en sag i medfør af procesreglementets artikel 116, stk. 2, ligeledes adgang til aktindsigt, jf. dog bestemmelserne nedenfor i artikel 6, stk. 2, om fortrolig behandling af visse oplysninger eller aktstykker.«

— nummereringen af stk. 4-7 tilpasses, og disse bliver til stk. 5-8;

— i stk. 6, nu stk. 7, erstattes teksten af følgende tekst:

»Når en sag er afsluttet, indbindes og arkiveres aktmappen af justitssekretæren. Den indbundne sagsmappe skal indeholde en fortegnelse over de dokumenter, der er indgået i sagsakterne, med angivelse af deres nummer, samt et forsatsblad, hvorpå er anført sagens løbenummer, parterne og datoen for sagens afslutning.«

7. Artikel 6 ændres som følger:

- i stk. 2, første afsnit, første punktum, indsættes sætningsleddet », eller ved forening af sager i medfør af procesreglementets artikel 50, stk. 2, i forhold til en anden part i en forenet sag« efter ordene »artikel 116, stk. 2«
- i stk. 2, andet afsnit, ændres sætningsleddet, der begynder med »alle procesdokumenter«, til følgende sætningsled: »alle procesdokumenter vil i så fald blive tilstillet intervenienten i deres helhed, eller der vil i forenede sager være fuld aktindsigt for den anden part i en forenet sag«
- i stk. 3 erstattes teksten af følgende tekst:

»En part kan under de betingelser, der er fastsat i punkt 18, stk. 4, i denne instruks, begære, at visse oplysninger af fortrolig art udelades i dokumenter i sagen, som offentligheden har adgang til.«

8. Artikel 7 ændres som følger:

- i stk. 1, første afsnit, slettes ordene »for Domstolen«
- i stk. 3, første afsnit, indsættes ordet »dels« efter ordene »jf. dog«, og sætningsleddet », dels beslutningen om fastsættelse af de betingelser, hvorunder et processkrift, som er fremsendt elektronisk til Justitskontoret, anses for at være originaleksemplaret af processkriftet som omhandlet i procesreglementets artikel 43, stk. 7« indsættes efter »kommunikationsmiddel«.

9. I artikel 10, stk. 4, andet afsnit, slettes ordene »Rettens domme og kendelser samt ved« og ordene »karakter eller«.

10. Artikel 13 ændres som følger:

- i stk. 1, første afsnit, indsættes ordene »sagsnumrene på« før ordene »de sager«
- stk. 1, andet afsnit, bliver til stk. 2
- i stk. 2, som bliver til stk. 3, erstattes sætningsleddet »hvem der som dommere, generaladvokat og justitssekretær har deltaget, af, hvem der har været til stede som parternes befuldmægtigede, advokater eller rådgivere, og i hvilken egenskab,« af »hvem der som dommere og justitssekretær har deltaget, af, hvem der har været til stede som parternes befuldmægtigede, advokater eller rådgivere, og i hvilken egenskab, i givet fald«
- stk. 3 bliver til stk. 4.

11. Artikel 15 ændres som følger:

- stk. 1, andet og tredje afsnit, bliver til henholdsvis stk. 2 og 3
- i stk. 2, som bliver til stk. 4, indsættes ordene »eller efter fornyet prøvelse af en sag« efter ordene »i en appelsag«.

12. I artikel 17, stk. 1, udgår fodnoten.

13. Artikel 18 ændres som følger:

- overskriften »Publikationer« erstattes af overskriften »Publikationer og offentliggørelse af dokumenter på internettet«
- følgende stykke indsættes efter overskriften:

»1. Justitssekretæren er ansvarlig for Rettens publikationer samt for, at dokumenter vedrørende Retten offentliggøres på internettet.«
- stk. 1, 2 og 3 bliver til henholdsvis stk. 2, 3 og 4

— i stk. 3, nu stk. 4, erstattes teksten af følgende tekst:

»Justitssekretæren sørger for offentliggørelse af Rettens afgørelser i overensstemmelse med den af Retten fastsatte fremgangsmåde.

Retten kan efter en begrundet begæring herom fra en part, ved særskilt retsakt eller ex officio udelade navnet på en part i tvisten eller navnet på andre personer, der er nævnt i forbindelse med proceduren, eller visse andre oplysninger, som er givet i dokumenter vedrørende sagen, som offentligheden har adgang til, hvis legitime årsager kan begrunde, at en persons identitet eller indholdet af disse oplysninger holdes fortrolige.«

— stk. 4 udgår.

Artikel 2

Disse ændringer i instruksen for justitssekretæren offentliggøres i *Den Europæiske Unions Tidende*.

De træder i kraft dagen efter offentliggørelsen.

Udfærdiget i Luxembourg den 17. maj 2010.

E. COULON
Justitssekretær

M. JAEGER
Præsident

ABONNEMENTSPRISER 2010 (ekskl. moms, inkl. normale forsendelsesomkostninger)

EU-Tidende, L- + C-udgaven, kun papirudgave	22 officielle EU-sprog	1 100 EUR pr. år
EU-Tidende, L- + C-udgaven, papirudgave + årlig cd-rom	22 officielle EU-sprog	1 200 EUR pr. år
EU-Tidende, L-udgaven, kun papirudgave	22 officielle EU-sprog	770 EUR pr. år
EU-Tidende, L- + C-udgaven, månedlig kumulativ cd-rom	22 officielle EU-sprog	400 EUR pr. år
Supplement til EUT (S-udgaven), udbud og offentlige kontrakter, cd-rom, 2 udgaver pr. uge	Flersproget: 23 officielle EU-sprog	300 EUR pr. år
EU-Tidende, C-udgaven — udvælgelsesprøver	Sprog iht. udvælgelsesprøve(r)	50 EUR pr. år

Den Europæiske Unions Tidende, der udkommer på EU's officielle sprog, fås i abonnement i 22 sprogudgaver. EU-Tidende omfatter L-udgaven (retsforskrifter) og C-udgaven (meddelelser og oplysninger).

Der abonneres særskilt på hver sprogudgave.

I henhold til Rådets forordning (EF) nr. 920/2005, offentliggjort i EU-Tidende L 156 af 18. juni 2005, er Den Europæiske Unions institutioner midlertidigt fritaget for forpligtelsen til at udarbejde og offentliggøre alle retsakter på irsk. Irske udgaver af EU-Tidende vil derfor blive markedsført særskilt.

Abonnementet på supplementet til EU-Tidende (S-udgaven (udbud og offentlige kontrakter)) omfatter alle udgaver på de 23 officielle sprog på én cd-rom.

Abonnenter på *Den Europæiske Unions Tidende* kan uden ekstra omkostninger rekvirere eksemplarer af diverse bilag til EU-Tidende (C ... A-udgaver). Abonnenterne gøres opmærksom på udgivelsen af bilagene ved hjælp af »meddelelser til læserne« i *Den Europæiske Unions Tidende*.

I løbet af 2010 vil cd-rom-formatet blive erstattet af dvd-formater.

Salg og abonnemeter

Betalingsabonnemeter på diverse tidsskrifter, som f.eks. *Den Europæiske Unions Tidende*, kan købes gennem vore salgsgenter. Listen over salgsgenterne findes på internettet:

http://publications.europa.eu/others/agents/index_da.htm

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

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

