

Den Europæiske Unions Tidende

L 303



Dansk udgave

Retsforskrifter

54. årgang

22. november 2011

Indhold

I Lovgivningsmæssige retsakter

AFGØRELSE

- ★ **Europa-Parlamentets og Rådets afgørelse nr. 1194/2011/EU af 16. november 2011 om oprettelse af et EU-tiltag vedrørende det europæiske kulturarvsmærke** 1

II Ikke-lovgivningsmæssige retsakter

FORORDNINGER

- ★ **Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) nr. 1195/2011 af 16. november 2011 om tarifiering af varer i den kombinerede nomenklatur** 10
- ★ **Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) nr. 1196/2011 af 17. november 2011 om tarifiering af varer i den kombinerede nomenklatur** 12
- ★ **Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) nr. 1197/2011 af 21. november 2011 om ændring af forordning (EF) nr. 474/2006 om opstilling af fællesskabslisten over luftfartsselskaber med driftsforbud i Fællesskabet ⁽¹⁾** 14

Pris: 3 EUR

(Fortsættes på omslagets anden side)

⁽¹⁾ EØS-relevant tekst

DA

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

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

Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) nr. 1198/2011 af 21. november 2011 om faste importværdier med henblik på fastsættelse af indgangsprisen for visse frugter og grøntsager	40
---	----

Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) nr. 1199/2011 af 21. november 2011 om ændring af de repræsentative priser og den tillægsimporttold for visse produkter inden for sukkersektoren, der er fastsat ved gennemførelsesforordning (EU) nr. 971/2011 for produktionsåret 2011/12	42
--	----

AFGØRELSER

2011/749/EU:

★ Den Europæiske Centralbanks afgørelse af 15. november 2011 om ændring af afgørelse ECB/2007/7 om de nærmere vilkår for TARGET2-ECB (ECB/2011/19)	44
--	----

HENSTILLINGER

2011/750/EU:

★ Kommissionens henstilling af 8. september 2011 om støtte til en EU-dækkende eCall-tjeneste i elektroniske kommunikationsnetværk til fremføring af alarmopkald fra køretøjer baseret på 112 (eCall) ⁽¹⁾	46
---	----



⁽¹⁾ EØS-relevant tekst

I

(Lovgivningsmæssige retsakter)

AFGØRELSE

EUROPA-PARLAMENTETS OG RÅDETS AFGØRELSE Nr. 1194/2011/EU

af 16. november 2011

om oprettelse af et EU-tiltag vedrørende det europæiske kulturarvsmærke

EUROPA-PARLAMENTET OG RÅDET FOR DEN EUROPÆISKE UNION
HAR —

under henvisning til traktaten om Den Europæiske Unions
funktionsmåde, særlig artikel 167, stk. 5, første led,

under henvisning til forslag fra Europa-Kommissionen,

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

under henvisning til udtalelse fra Regionsudvalget ⁽¹⁾,

efter den almindelige lovgivningsprocedure ⁽²⁾, og

ud fra følgende betragtninger:

- (1) Traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde (TEUF) tager sigte på en stadig snævrere sammenslutning mellem de europæiske folk og pålægger Unionen blandt andet at bidrage til, at medlemsstaternes kulturer kan udfolde sig, idet den respekterer den nationale og regionale mangfoldighed og samtidig fremhæver den fælles kulturarv. I denne forbindelse støtter og udbygger Unionen om nødvendigt medlemsstaternes indsats for at forbedre kendskabet til og formidlingen af de europæiske folkeslags kultur og historie.

- (2) En bedre forståelse og større værdsættelse, især blandt unge, af den fælles kulturarv i dens mangfoldighed vil bidrage til at styrke tilhørsforholdet til Unionen og styrke den interkulturelle dialog. Det er derfor vigtigt at støtte en bedre adgang til kulturarven og at styrke dennes europæiske dimension.

- (3) I TEUF er der også fastlagt et unionsborgerskab, som supplerer medlemsstaternes nationale statsborgerskab, og som udgør et vigtigt element i sikringen og styrkelsen af den europæiske integrationsproces. Skal borgerne fuldt ud støtte den europæiske integration, bør der lægges større vægt på deres fælles værdier, historie og kultur som vigtige elementer i deres tilhørsforhold til et samfund, der bygger på principperne om frihed, demokrati, respekt for menneskerettighederne, kulturel og sproglig mangfoldighed, tolerance og solidaritet.

- (4) Et mellemstatsligt initiativ vedrørende det europæiske kulturarvsmærke (»det mellemstatslige initiativ«) blev iværksat den 28. april 2006 i Granada, Spanien.

- (5) Den 20. november 2008 vedtog Rådet konklusioner ⁽³⁾ med sigte på at ændre det mellemstatslige initiativ til et EU-tiltag (»tiltaget«), hvori det opfordrede Kommissionen til at forelægge et forslag om Unionens indførelse af et europæisk kulturarvsmærke (»mærket«) og at fastlægge de praktiske procedurer for gennemførelsen af projektet.

- (6) Den offentlige høring og konsekvensanalysen, som Kommissionen gennemførte, bekræftede værdien af det mellemstatslige initiativ, men viste, at det var nødvendigt, at det blev videreudviklet for at opnå sit fulde potentiale, og at inddragelsen af Unionen kunne give en klar merværdi og bidrage til et kvalitativt løft for det.

⁽¹⁾ EUT C 267 af 1.10.2010, s. 52.

⁽²⁾ Europa-Parlamentets holdning af 16.12.2010 (endnu ikke offentliggjort i EUT) og Rådets førstebehandlingsholdning af 19.7.2011. Europa-Parlamentets holdning af 16.11.2011.

⁽³⁾ EUT C 319 af 13.12.2008, s. 11.

- (7) Mærket bør drage fordel af erfaringerne fra det mellemstatslige initiativ.
- (8) Mærket bør tilstræbe merværdi og komplementaritet med andre initiativer, som f.eks. UNESCO's verdensarvsliste, UNESCO's repræsentative liste over menneskehedens immaterielle kulturarv og Europarådets »europæiske kulturruter«. Dets merværdi bør bygge på det, som udvalgte steder kan bidrage med til europæisk historie og kultur, herunder opbygningen af Unionen, på en klar uddannelsesmæssig dimension i forhold til borgerne, især unge, samt på netværk mellem stederne med henblik på udveksling af erfaringer og eksempler på bedste praksis. Tiltagets hovedvægt bør ligge på fremstød for stederne og adgangen hertil, samt på kvaliteten af informationen og de tilbudte aktiviteter og i mindre grad på en bevarelse af stederne, som bør sikres gennem eksisterende beskyttelsesordninger.
- (9) Tiltaget kunne ud over en styrkelse af de europæiske borgeres tilhørsforhold til Unionen og en stimulering af den interkulturelle dialog også bidrage til at styrke kulturarvens værdi og synlighed, øge kulturarvens rolle i en økonomisk og bæredygtig udvikling af regionerne, især gennem kulturturisme, fremme synergieffekten mellem kulturarv og nutidig kunst og kreativitet, og mere generelt fremme de demokratiske værdier og menneskerettigheder, som den europæiske integration bygger på.
- (10) Disse mål ligger fuldt ud på linje med målene i Kommissionens meddelelse om en europæisk kulturdagsorden i en stadig mere globaliseret verden, som også omfatter fremme af kulturel mangfoldighed og interkulturel dialog samt af kultur som en katalysator for kreativitet.
- (11) Det er af afgørende betydning, at mærket tildeles på grundlag af fælles, klare og transparente kriterier og procedurer, herunder i de to første udvælgelsesår, hvor der bør gælde overgangsregler.
- (12) Proceduren for udvælgelse af steder i forbindelse med tiltaget bør gennemføres i to faser. Stederne bør først udvælges foreløbigt på nationalt plan. Når det er relevant, kan medlemsstaterne inddrage lokale og regionale myndigheder. Udvælgelsen bør dernæst finde sted på EU-plan. Hvert sted, der har fået tildelt mærket, bør overvåges, så det sikres, at stederne fortsat opfylder de kriterierne, der er fastlagt for mærket.
- (13) Ved den første evaluering af tiltaget bør det undersøges, om dets geografiske anvendelsesområde bør udvides.
- (14) Når der foreligger en klar tematisk forbindelse mellem en række steder i én medlemsstat, bør tiltaget give mulighed for fælles ansøgninger. Sådanne fælles ansøgninger bør omfatte et rimeligt antal deltagende steder og påvise en europæisk merværdi i forhold til individuelle ansøgninger vedrørende de samme steder.
- (15) På grund af visse steders tværnationale dimension bør dette tiltag ligeledes give mulighed for fælles ansøgninger, både for så vidt angår steder beliggende i forskellige medlemsstater, som fokuserer på et specifikt emne, og for så vidt angår et sted, der er beliggende på mindst to medlemsstaters område.
- (16) For at sikre ensartede betingelser for gennemførelsen af denne afgørelse, navnlig bestemmelserne vedrørende udpegelse af steder, der skal tildeles mærket, frakendelse af mærket og formalisering af frasigelsen af mærket, bør Kommissionen tillægges gennemførelsesbeføjelser.
- (17) De administrative ordninger for mærket bør være enkle og fleksible i overensstemmelse med nærhedsprincippet.
- (18) Målene for denne afgørelse kan ikke i tilstrækkelig grad opfyldes af medlemsstaterne, da der navnlig er behov for nye fælles, klare og transparente kriterier og procedurer for mærket samt en stærkere koordinering mellem medlemsstaterne, og kan derfor bedre nås på EU-plan; Unionen kan derfor vedtage foranstaltninger i overensstemmelse med nærhedsprincippet, jf. artikel 5 i traktaten om Den Europæiske Union. I overensstemmelse med proportionalitetsprincippet, jf. nævnte artikel, går denne afgørelse ikke ud over, hvad der er nødvendigt for at nå disse mål —

VEDTAGET DENNE AFGØRELSE:

Artikel 1

Oprettelse

Der oprettes hermed et EU-tiltag (»tiltaget«) med titlen »det europæiske kulturarvsmærke« (»mærket«).

*Artikel 2***Definitioner**

I denne afgørelse forstås ved

- 1) »steder«: monumenter, naturlandskaber, undersøiske, arkæologiske og industrielle steder, byområder, kulturlandskaber, mindesteder, kulturgenstande og immateriel kulturarv, der er knyttet til et sted, herunder moderne kulturarv
- 2) »tværnationale steder«:
 - a) en række steder, der er beliggende i forskellige medlemsstater, og som fokuserer på et specifikt emne i en fælles ansøgning, eller
 - b) et sted, der er beliggende på mindst to medlemsstaters område
- 3) »nationale tematiske steder«: en række steder, der er beliggende i én og samme medlemsstat, og som fokuserer på et specifikt emne i en fælles ansøgning.

*Artikel 3***Mål**

1. Tiltaget skal bidrage til følgende generelle mål:
 - a) at styrke de europæiske borgeres, og navnlig unges, tilhørsforhold til Unionen på grundlag af fælles værdier og elementer af europæisk historie og kulturarv samt en værdsættelse af national og regional mangfoldighed
 - b) at styrke den interkulturelle dialog.
2. Med henblik på opfyldelsen af målene i stk. 1 skal tiltaget tilstræbe at nå følgende mål på mellemlang sigt:
 - a) at fremhæve den symbolske værdi af og synliggøre steder, som har spillet en betydelig rolle i Europas historie og kultur og/eller opbygningen af Unionen
 - b) at øge de europæiske borgeres forståelse af Europas historie og opbygningen af Unionen og af deres fælles og dog mangfoldige kulturarv, især for så vidt angår de demokratiske værdier og menneskerettigheder, som den europæiske integrationsproces bygger på.

3. Stederne selv skal tilstræbe at nå følgende specifikke mål:

- a) at fremhæve deres europæiske betydning
- b) at øge de europæiske borgeres, især unges, bevidsthed om deres fælles kulturarv
- c) at fremme udveksling af erfaringer og eksempler på bedste praksis i hele Unionen
- d) at øge og/eller forbedre adgangen for alle, især unge
- e) at styrke den interkulturelle dialog, især blandt unge, gennem kunstneriske, kulturelle og historiske uddannelsesaktiviteter
- f) at fremme synergien mellem på den ene side kulturarv og på den anden side nutidig kunst og kreativitet
- g) at bidrage til at gøre regionerne mere attraktive og støtte deres økonomiske og bæredygtige udvikling, især gennem kulturturisme.

*Artikel 4***Deltagelse i tiltaget**

Tiltaget er åbent for deltagelse af medlemsstaterne på et frivilligt grundlag.

*Artikel 5***Tiltagets merværdi og komplementaritet med andre initiativer**

Kommissionen og medlemsstaterne sikrer tiltagets merværdi og komplementaritet med andre initiativer inden for området kulturarv, såsom UNESCO's verdensarvsliste, UNESCO's repræsentative liste over menneskehedens immaterielle kulturarv og Europarådets europæiske kulturruter.

*Artikel 6***Steder, som kan komme i betragtning**

Steder som defineret i artikel 2 kan komme i betragtning til at få tildelt mærket.

*Artikel 7***Kriterier**

1. Tildelingen af mærket sker på grundlag af følgende kriterier (»kriterier«):

- a) Steder, der er kandidater til mærket, skal have en symbolsk europæisk værdi og skal have spillet en betydelig rolle i Europas historie og kultur og/eller opbygningen af Unionen. Stederne skal derfor kunne dokumentere et eller flere af følgende elementer:
- i) deres tværnationale eller paneuropæiske karakter: hvordan deres historiske og aktuelle indflydelse og attraktionsværdi rækker ud over en medlemsstats nationale grænser
 - ii) deres plads og rolle i europæisk historie og europæisk integration samt deres forbindelse til afgørende europæiske begivenheder, personligheder eller bevægelser
 - iii) deres plads og rolle i udvikling og fremme af de fælles værdier, som ligger til grund for den europæiske integration.
- b) Steder, der er kandidater til mærket, skal fremlægge et projekt, hvis gennemførelse skal begynde senest ved udgangen af udpegelsesåret, og som omfatter alle følgende elementer:
- i) udbredelse af kendskabet til stedets europæiske betydning, især ved hjælp af passende informationsaktiviteter, skiltning og uddannelse af personalet
 - ii) tilrettelæggelse af uddannelsesaktiviteter, især for unge, som fremmer forståelsen for Europas fælles historie og for dets fælles og dog mangfoldige kulturarv, og som styrker tilhørsforholdet til et fælles område
 - iii) fremme af flersprogethed og lettere adgang til stedet ved brug af flere EU-sprog
 - iv) deltagelse i aktiviteter inden for netværk af steder, der har fået tildelt mærket, for at udveksle erfaringer og tage initiativ til fælles projekter
 - v) en indsats for at gøre stedet mere synligt og attraktivt på europæisk plan, bl.a. gennem anvendelse af de muligheder, som ny teknologi og digitale og interaktive midler giver, og ved at skabe synergier med andre EU-initiativer.
- Kunstneriske og kulturelle aktiviteter, som fremmer europæiske kulturarbejders, kunstneres og samlings mobilitet, stimulerer den interkulturelle dialog og fremmer forbindelserne mellem kulturarv og nutidig kunst og kreativitet, hilses velkommen, hvis stedets særlige forhold giver mulighed herfor.
- c) Steder, der er kandidater til mærket, skal fremlægge en arbejdsplan, der omfatter alle følgende elementer:
- i) sikring af en forsvarlig forvaltning af stedet, herunder fastlæggelse af mål og indikatorer
 - ii) sikring af stedets bevarelse og dets videregivelse til kommende generationer i overensstemmelse med de relevante beskyttelsesordninger
 - iii) sikring af kvaliteten i modtagelsesfaciliteterne, såsom den historiske præsentation, information for de besøgende og skiltning
 - iv) sikring af adgang til stedet for det bredest mulige publikum, f.eks. gennem tilpasning af stedet eller uddannelse af personalet
 - v) særlig fokus på unge, især ved at give dem privilegeret adgang til stedet
 - vi) markedsføring af stedet som bæredygtigt turistmål
 - vii) udvikling af en sammenhængende og dækkende kommunikationsstrategi, der fremhæver stedets europæiske betydning
 - viii) sikring af, at forvaltningen af stedet er så miljøvenlig som mulig.
2. For så vidt angår kriterierne i stk. 1, litra b) og c), skal hvert enkelt sted vurderes på en passende måde, der tager hensyn til dets karakteristika.

Artikel 8

Europæisk jury

1. Der oprettes en europæisk jury bestående af uafhængige eksperter (»den europæiske jury«) til at gennemføre udvælgelsen og overvågningen på EU-niveau. Den europæiske jury skal sikre, at kriterierne anvendes korrekt af stederne i alle medlemsstaterne.
2. Den europæiske jury består af 13 medlemmer, hvoraf fire medlemmer udnævnes af Europa-Parlamentet, fire af Rådet, fire af Kommissionen og et af Regionsudvalget i overensstemmelse med deres respektive procedurer. Den europæiske jury udpeger selv sin formand.

3. Medlemmerne af den europæiske jury skal være uafhængige eksperter med en omfattende viden og ekspertise inden for de områder, der er relevante for tiltagets mål. Institutionerne og organet drager omsorg for, at kompetencerne hos de eksperter, som de udnævner, er så komplementære som muligt, og at disse eksperter er udvalgt fra et geografisk afbalanceret udsnit.

4. Medlemmerne af den europæiske jury udnævnes for tre år.

Dog udnævnes der i 2012 fire eksperter af Europa-Parlamentet for to år, fire af Rådet for tre år, fire af Kommissionen for et år og en af Regionsudvalget for tre år.

5. Medlemmerne af den europæiske jury skal gøre opmærksom på enhver faktisk eller potentiel interessekonflikt for så vidt angår et bestemt sted. Har et medlem har gjort opmærksom på en interessekonflikt, eller opstår der en interessekonflikt, deltager medlemmet ikke i evalueringen af stedet eller andre steder i den eller de pågældende medlemsstater.

6. Alle rapporter, anbefalinger og meddelelser fra den europæiske jury offentliggøres af Kommissionen.

Artikel 9

Ansøgningsformular

Med henblik på at gøre procedurerne så strømlinede og enkle som muligt udarbejder Kommissionen på grundlag af kriterierne en fælles ansøgningsformular (»ansøgningsformularen«), som alle kandidatsteder skal benytte.

Artikel 10

Foreløbig udvælgelse på nationalt niveau

1. Den foreløbige udvælgelse af steder med henblik på tildelingen af mærket sker under medlemsstaternes ansvar.

2. Hver medlemsstat har mulighed for at foretage en foreløbig udvælgelse af højst to steder hvert andet år.

3. Den foreløbige udvælgelse skal være baseret på kriterierne og ansøgningsformularen.

4. Hver deltagende medlemsstat fastlægger sine egne procedurer og sin egen tidsplan for den foreløbige udvælgelse i overensstemmelse med nærhedsprincippet og bestræber sig på, at de administrative ordninger bliver så enkle og fleksible som muligt. Den sender Kommissionen ansøgningsformularerne vedrørende de foreløbigt udvalgte steder senest den 1. marts i det år, hvor udvælgelsesproceduren finder sted, jf. tidsplanen i bilaget.

5. Kommissionen offentliggør den fuldstændige liste over de foreløbigt udvalgte steder og underretter straks Europa-Parlamentet, Rådet og Regionsudvalget herom efter afslutningen af fasen med den foreløbige udvælgelse, således at Europa-Parlamentet, Rådet, Regionsudvalget, medlemsstaterne eller enhver anden person eller enhed kan oplyse Kommissionen om forhold, der kan få indflydelse på udvælgelsen af disse steder.

Artikel 11

Udvælgelse på EU-niveau

1. Udvælgelsen af steder med henblik på tildelingen af mærket foretages af den europæiske jury under Kommissionens ansvar.

2. Den europæiske jury evaluerer ansøgningerne vedrørende de foreløbigt udvalgte steder og udvælger højst ét sted per medlemsstat. Om nødvendigt kan yderligere oplysninger indhentes, og der kan organiseres besøg på stederne.

3. Udvælgelsen skal være baseret på kriterierne og ansøgningsformularen. Den europæiske jury tager også behørigt hensyn til de i artikel 10, stk. 5, omhandlede forhold.

4. Den europæiske jury udarbejder en rapport om de foreløbigt udvalgte steder og sender den til Kommissionen senest ved udgangen af det år, hvor udvælgelsesproceduren finder sted. Denne rapport skal omfatte en anbefaling vedrørende tildeling af mærket og en ledsagende begrundelse for juryens konklusioner vedrørende de steder, der blev udvalgt, og vedrørende dem, der ikke blev udvalgt. Kommissionen videresender straks denne rapport til Europa-Parlamentet, Rådet og Regionsudvalget til orientering.

5. Kandidatsteder, der ikke blev udvalgt, kan indsende en ny ansøgning til den foreløbige udvælgelse på nationalt niveau de følgende år.

Artikel 12

Tværnationale steder

1. For at komme i betragtning til at få tildelt mærket skal et tværnationalt sted opfylde alle følgende betingelser:

a) fuld opfyldelse af kriterierne for hvert af de deltagende steder

b) udpegelse af et af de deltagende steder til koordinator, som skal fungere som eneste kontaktpunkt for Kommissionen

c) ansøgning under et fælles navn

- d) hvor det er relevant, dokumentation af en klar tematisk forbindelse.

2. Ansøgninger vedrørende tværnationale steder følger samme procedure som ansøgninger vedrørende andre steder. Efter at de deltagende steder har holdt samråd med inddragelse af de relevante nationale myndigheder, udfylder de hver især en ansøgningsformular og sender den til koordinatoren. Tværnationale steder udvælges foreløbigt af koordinatorens medlemsstat inden for det maksimale antal steder, som er fastsat i artikel 10, stk. 2, og denne medlemsstat fremsætter forslaget på vegne af alle de berørte medlemsstater efter aftale med disse.

3. Når et tværnationalt sted udvælges, tildeles mærket det tværnationale sted som helhed og under det fælles navn.

4. Hvis et tværnationalt sted opfylder alle kriterierne, gives dette sted høj prioritet ved udvælgelsen.

Artikel 13

Nationale tematiske steder

1. For at komme i betragtning til at få tildelt mærket skal et nationalt tematisk sted opfylde alle følgende betingelser:

a) dokumentation for, at en fælles ansøgning har en europæisk merværdi i forhold til individuelle ansøgninger

b) dokumentation for en klar tematisk forbindelse

c) fuld opfyldelse af kriterierne for hvert af de deltagende steder

d) udpegelse af et af de deltagende steder til koordinator, som skal fungere som eneste kontaktpunkt for Kommissionen

e) ansøgning under et fælles navn.

2. Ansøgninger vedrørende nationale tematiske steder følger samme procedure som ansøgninger vedrørende andre steder. Hvert deltagende sted udfylder en ansøgningsformular og sender den til koordinatoren. Nationale tematiske steder udvælges foreløbigt af den berørte medlemsstat inden for det maksimale antal steder, som er fastsat i artikel 10, stk. 2.

3. Når et nationalt tematisk sted udvælges, tildeles mærket det nationale tematiske sted som helhed og under det fælles navn.

Artikel 14

Udpegning

1. Kommissionen udpeger de steder, der skal have mærket tildelt, under behørig hensyntagen til den europæiske jury's anbefaling. Kommissionen informerer Europa-Parlamentet, Rådet og Regionsudvalget om udpegningen.

2. Mærket tildeles permanent på de betingelser, der er fastlagt i artikel 15, og med forbehold af tiltagets videreførelse, jf. dog artikel 16.

Artikel 15

Overvågning

1. De steder, der har fået tildelt mærket, overvåges regelmæssigt for at sikre, at de fortsat opfylder kriterierne, og at de overholder det projekt og den arbejdsplan, som de forelagde i deres ansøgning.

2. Hver medlemsstat er ansvarlig for overvågningen af alle steder, der er beliggende på dens område. Overvågningen af et tværnationalt sted er koordinatorens medlemsstats ansvar.

3. Medlemsstaterne indsamler alle nødvendige oplysninger og udarbejder en rapport hvert fjerde år i overensstemmelse med tidsplanen i bilaget. Medlemsstaterne sender rapporten til Kommissionen senest den 1. marts i det år, hvor overvågningsproceduren finder sted. Kommissionen forelægger den for den europæiske jury til gennemgang.

4. Den europæiske jury aflægger senest ved udgangen af det år, hvor overvågningsproceduren finder sted, rapport om situationen for de steder, der har fået tildelt mærket, herunder om nødvendigt anbefalinger, som der skal tages hensyn til i den følgende overvågningsperiode.

5. Kommissionen udarbejder i samarbejde med den europæiske jury fælles indikatorer for medlemsstaterne for at sikre en ensartet fremgangsmåde for overvågningsproceduren.

Artikel 16

Frakendelse eller frasigelse af mærket

1. Hvis den europæiske jury fastslår, at et sted ikke længere opfylder kriterierne, eller at det ikke længere overholder det projekt og den arbejdsplan, det forelagde i sin ansøgning, skal juryen tage initiativ til en dialog med den pågældende medlemsstat via Kommissionen for at medvirke til, at der foretages de nødvendige tilpasninger på stedet.

2. Hvis de nødvendige tilpasninger på stedet ikke er foretaget senest 18 måneder regnet fra begyndelsen af dialogen, giver den europæiske jury Kommissionen meddelelse herom. Sammen med meddelelsen skal der være en begrundelse, og meddelelsen skal indeholde praktiske anbefalinger af, hvorledes situationen kan forbedres.

3. Hvis de praktiske anbefalinger ikke er blevet fulgt senest 18 måneder efter den i stk. 2 nævnte meddelelse, skal den europæiske jury udstede en anbefaling til Kommission om, at det pågældende sted frakendes mærket.

4. Hvis den europæiske jury fastslår, at et sted, der deltager i et tværnationalt sted eller i et nationalt tematisk sted, ikke længere opfylder kriterierne, eller at det ikke længere overholder det projekt og den arbejdsplan, det forelagde i sin ansøgning, finder proceduren i stk. 1, 2 og 3 anvendelse. Frakendelse i henhold til dette stykke omfatter hele det tværnationale sted eller hele det nationale tematiske sted. I tilfælde, hvor det ikke vil underminere sammenhængen i det tværnationale sted eller det nationale tematiske sted, kan den europæiske jury dog anbefale, at frakendelsen kun skal gælde for det pågældende deltagende sted.

5. Kommissionen træffer afgørelse om at frakende mærket under behørig hensyntagen til den europæiske jurys anbefaling, jf. stk. 3. Kommissionen informerer Europa-Parlamentet, Rådet og Regionsudvalget om frakendelsen.

6. Steder kan til enhver tid vælge at frasige sig mærket, og i sådanne tilfælde underretter de den berørte medlemsstat, som så orienterer Kommissionen om frasigelsen. Kommissionen gør frasigelsen officiel og informerer Europa-Parlamentet, Rådet og Regionsudvalget herom.

Artikel 17

Praktiske ordninger

1. Kommissionen gennemfører tiltaget. Den sørger navnlig for:

- a) at sikre den overordnede sammenhæng og kvalitet i tiltaget
- b) at sikre koordineringen mellem medlemsstaterne og den europæiske jury
- c) at udarbejde retningslinjer til støtte for udvælgelses- og overvågningsprocedurerne på baggrund af målene og kriterierne og i tæt samarbejde med den europæiske jury

d) at give støtte til den europæiske jury.

2. Kommissionen er ansvarlig for kommunikation af information vedrørende mærket og for at sikre dets synlighed på EU-niveau, især gennem etablering og vedligeholdelse af et særligt websted. Kommissionen sørger også for, at der udarbejdes et logo for tiltaget.

3. Kommissionen fremmer netværksaktiviteter mellem de steder, der har fået tildelt mærket.

4. De i denne artikels stk. 2 og 3 omtalte tiltag samt udgifterne til den europæiske jury finansieres gennem den finansieringsramme, der er fastlagt i artikel 20.

Artikel 18

Evaluerings

1. Kommissionen sørger for ekstern og uafhængig evaluering af tiltaget. Denne evaluering skal gennemføres hvert sjette år i overensstemmelse med den tidsplan, der er anført i bilaget, og skal omfatte alle elementer, herunder effektiviteten af procedurerne til gennemførelsen af tiltaget, antallet af steder, tiltagets virkninger, udvidelsen af dets geografiske anvendelsesområde, hvordan det kan forbedres, og om det bør videreføres.

2. Kommissionen forelægger Europa-Parlamentet, Rådet og Regionsudvalget en rapport om den i stk. 1 fastsatte evaluering senest seks måneder efter afslutningen af evalueringen, om nødvendigt ledsaget af relevante forslag.

Artikel 19

Overgangsbestemmelser

1. Medlemsstater, der ikke har deltaget i det mellemstatslige initiativ fra 2006 vedrørende det europæiske kulturarvsmærke (»det mellemstatslige initiativ«), kan foretage en foreløbig udvælgelse af højst fire steder i 2013 med henblik på tildeling af mærket.

2. Medlemsstater, der har deltaget i det mellemstatslige initiativ, kan foretage en foreløbig udvælgelse af højst fire steder i 2014 med henblik på tildeling af mærket. De kan foreslå steder, der allerede har fået tildelt et mærke inden for rammerne af det mellemstatslige initiativ.

3. Alle de steder, der er omhandlet i stk. 1 og 2, skal bedømmes af den europæiske jury ud fra samme kriterier og behandles efter samme procedure som de øvrige steder.

4. Hvis et af de steder, der er omhandlet i stk. 1 og 2, ikke opfylder kriterierne, eller hvis der er behov for yderligere oplysninger, indleder den europæiske jury en dialog med den pågældende medlemsstat via Kommissionen for at undersøge, om ansøgningen kan forbedres, inden der træffes afgørelse. Om nødvendigt kan der gennemføres besøg på stedet.

Artikel 20

Finansielle bestemmelser

1. Finansieringsrammen for gennemførelsen af tiltaget i perioden fra den 1. januar 2012 til den 31. december 2013 fastsættes til 650 000 EUR.

2. De årlige bevillinger godkendes af budgetmyndigheden inden for rammerne af den flerårige finansielle ramme.

Artikel 21

Ikrafttræden

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

Udfærdiget i Strasbourg, den 16. november 2011.

På Europa-Parlamentets vegne

J. BUZEK

Formand

På Rådets vegne

W. SZCZUKA

Formand

BILAG

Tidsplan

År	
2011	Afgørelsens ikrafttræden Forberedende arbejde
2012	Forberedende arbejde
2013	Første udvælgelse af steder for de medlemsstater, der ikke har deltaget i det mellemstatslige initiativ
2014	Første udvælgelse af steder for de medlemsstater, der har deltaget i det mellemstatslige initiativ
2015	Udvælgelse
2016	Overvågning
2017	Udvælgelse
2018	Evaluering af mærket
2019	Udvælgelse
2020	Overvågning
2021	Udvælgelse
2022	—
2023	Udvælgelse
2024	Overvågning Evaluering af mærket
2025	Udvælgelse
...	...

II

(Ikke-lovgivningsmæssige retsakter)

FORORDNINGER

KOMMISSIONENS GENNEMFØRELSESFORORDNING (EU) Nr. 1195/2011

af 16. november 2011

om tarifiering af varer i den kombinerede nomenklatur

EUROPA-KOMMISSIONEN HAR —

under henvisning til traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde,

under henvisning til Rådets forordning (EØF) nr. 2658/87 af 23. juli 1987 om told- og statistiknomenklaturen og den fælles toldtarif ⁽¹⁾, særlig artikel 9, stk. 1, litra a), og

ud fra følgende betragtninger:

(1) For at sikre en ensartet anvendelse af den kombinerede nomenklatur, der er knyttet som bilag til forordning (EØF) nr. 2658/87, bør der vedtages bestemmelser vedrørende tarifieringen af de i bilaget omhandlede varer.

(2) Forordning (EØF) nr. 2658/87 har fastsat almindelige tarifieringsbestemmelser vedrørende den kombinerede nomenklatur. Disse bestemmelser finder også anvendelse ved fortolkningen af enhver anden nomenklatur, der helt eller delvis er baseret på den kombinerede nomenklatur, eller som tilføjer yderligere underopdelinger, og som er fastlagt på grundlag af specifikke EU-forskrifter med henblik på anvendelsen af tarifmæssige eller andre foranstaltninger vedrørende samhandelen med varer.

(3) Ifølge de almindelige bestemmelser bør varerne i kolonne 1 i tabellen i bilaget tarifieres under den KN-kode, der er anført i kolonne 2 ud fra den begrundelse, der er anført i kolonne 3.

(4) Det er hensigtsmæssigt, at bindende tarifieringsoplysninger, der er meddelt af medlemsstaternes toldmyndigheder i forbindelse med tarifiering af varer i den kombinerede nomenklatur, og som ikke er i overensstemmelse med EU-retten fastsat i denne forordning, fortsat kan påberåbes af modtageren i henhold til bestemmelserne i artikel 12, stk. 6, i Rådets forordning (EØF) nr. 2913/92 af 12. oktober 1992 om indførelse af en EF-toldkodeks ⁽²⁾ i et tidsrum på tre måneder.

(5) Foranstaltningerne i denne forordning er i overensstemmelse med udtalelse fra Toldkodeksudvalget —

VEDTAGET DENNE FORORDNING:

Artikel 1

De varer, der er anført i kolonne (1) i skemaet i bilaget, tarifieres i den kombinerede nomenklatur i den i kolonne (2) i skemaet nævnte KN-kode.

Artikel 2

Bindende tarifieringsoplysninger meddelt af medlemsstaternes toldmyndigheder, som ikke er i overensstemmelse med EU-retten fastsat i denne forordning, kan fortsat påberåbes i henhold til bestemmelserne i artikel 12, stk. 6, i forordning (EØF) nr. 2913/92 i et tidsrum på tre måneder.

Artikel 3

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

⁽¹⁾ EFT L 256 af 7.9.1987, s. 1.

⁽²⁾ EFT L 302 af 19.10.1992, s. 1.

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

Udfærdiget i Bruxelles, den 16. november 2011.

På Kommissionens vegne

For formanden

Algirdas ŠEMETA

Medlem af Kommissionen

BILAG

Varebeskrivelse	Tarifiering (KN-kode)	Begrundelse
(1)	(2)	(3)
En vare bestående af en plastkrave, der formes efter halsen med et stødabsorberende skumlag og burrebåndslukning (en såkaldt »halskrave«). Den anvendes til at støtte cervikaldelen af en persons rygmarv (hals) og hoved, for eksempel efter en ulykke eller ved transport af patienter, hvor der er risiko for skader på rygsøjlen, eller til at støtte halsen på en person, som har lidt skade, fx piskesmæld.	9021 10 10	Tarifiering i henhold til almindelig tarifieringsbestemmelse 1 og 6 vedrørende den kombinerede nomenklatur, bestemmelse 6 til kapitel 90 samt teksten til KN-kode 9021, 9021 10 og 9021 10 10. Kraven anses for at være en anordning til støtte eller fastholdelse af dele af legemet efter sygdom, operation eller læsion, jf. bestemmelse 6 til kapitel 90. Varen kan ikke anses for at være en skinne eller en anden artikel til behandling af frakturer, da den ikke anvendes til at immobilisere dele af legemet efter en fraktur. Tarifiering under KN-kode 9021 10 90 er derfor udelukket. Varen skal derfor tarifieres under KN-kode 9021 10 10 som en ortopædisk artikel.

KOMMISSIONENS GENNEMFØRELSESFORORDNING (EU) Nr. 1196/2011**af 17. november 2011****om tarifiering af varer i den kombinerede nomenklatur**

EUROPA-KOMMISSIONEN HAR —

under henvisning til traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde,

under henvisning til Rådets forordning (EØF) nr. 2658/87 af 23. juli 1987 om told- og statistiknomenklaturen og den fælles toldtarif ⁽¹⁾, særlig artikel 9, stk. 1, litra a), og

ud fra følgende betragtninger:

- (1) For at sikre en ensartet anvendelse af den kombinerede nomenklatur, der er knyttet som bilag til forordning (EØF) nr. 2658/87, bør der vedtages bestemmelser vedrørende tarifieringen af de i bilaget omhandlede varer.
- (2) Forordning (EØF) nr. 2658/87 har fastsat almindelige tarifieringsbestemmelser vedrørende den kombinerede nomenklatur. Disse bestemmelser finder også anvendelse ved fortolkningen af enhver anden nomenklatur, der helt eller delvis er baseret på den kombinerede nomenklatur, eller som tilføjer yderligere underopdelinger, og som er fastlagt på grundlag af specifikke EU-forskrifter med henblik på anvendelsen af tarifmæssige eller andre foranstaltninger vedrørende samhandelen med varer.
- (3) Ifølge de almindelige bestemmelser bør varerne i kolonne 1 i tabellen i bilaget tarifieres under den KN-kode, der er anført i kolonne 2 ud fra den begrundelse, der er anført i kolonne 3.

- (4) Det er hensigtsmæssigt, at bindende tarifieringsoplysninger, der er meddelt af medlemsstaternes toldmyndigheder i forbindelse med tarifiering af varer i den kombinerede nomenklatur, og som ikke er i overensstemmelse med EU-retten fastsat i denne forordning, fortsat kan påberåbes af modtageren i henhold til bestemmelserne i artikel 12, stk. 6, i Rådets forordning (EØF) nr. 2913/92 af 12. oktober 1992 om indførelse af en EF-toldkodeks ⁽²⁾ i et tidsrum på tre måneder.

- (5) Foranstaltningerne i denne forordning er i overensstemmelse med udtalelse fra Toldkodeksudvalget —

VEDTAGET DENNE FORORDNING:

Artikel 1

De varer, der er anført i kolonne (1) i skemaet i bilaget, tarifieres i den kombinerede nomenklatur i den i kolonne (2) i skemaet nævnte KN-kode.

Artikel 2

Bindende tarifieringsoplysninger meddelt af medlemsstaternes toldmyndigheder, som ikke er i overensstemmelse med EU-retten fastsat i denne forordning, kan fortsat påberåbes i henhold til bestemmelserne i artikel 12, stk. 6, i forordning (EØF) nr. 2913/92 i et tidsrum på tre måneder.

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 17. november 2011.

*På Kommissionens vegne
For formanden*

Algirdas ŠEMETA
Medlem af Kommissionen

⁽¹⁾ EFT L 256 af 7.9.1987, s. 1.

⁽²⁾ EFT L 302 af 19.10.1992, s. 1.

BILAG

Varebeskrivelse	Tarifiering (KN-kode)	Begrundelse
(1)	(2)	(3)
Et bærbart batteridrevet elektronisk brillelignende apparat til visning af billeder (såkaldte »videobriller«) af størrelse ca. 15 × 3,5 × 2,5 cm i sammenfoldet stand. Det elektroniske brillelignende apparat består af to skærme med flydende krystaller (LCD), hver med en opløsning på 640 × 480 pixel (svarende til en virtuel 80 tommer skærm betragtet på to meters afstand), og lydbehandlingskredsløb, som er monteret i et stel, der ligner et brillestel. Apparatet kan forbindes til en automatisk databehandlingsmaskine og apparater såsom videoafspillere, fjernsynsmodtagere og spillekonsoller. Det viser virtuelle tredimensionale (3D) videobilleder til underholdningsformål.	8528 59 40	Tarifiering i henhold til almindelig tarifieringsbestemmelse 1 og 6 vedrørende den kombinerede nomenklatur og teksten til KN-kode 8528, 8528 59 og 8528 59 40. Det brillelignende apparats funktion er at gengive video som omhandlet i pos. 8528. Apparatet har hverken indbygget tuner eller anden lignende enhed, som giver mulighed for modtagelse af fjernsynssignaler, og derfor er tarifiering under pos. 8528 71 som fjernsynsmodtager udelukket. Ved hjælp af to ganske små LCD-skærme (en foran hvert øje) skaber apparatet et virtuelt billede, der svarer til en 80 tommer skærm set på to meters afstand. Apparatet er som følge af sine kendetegn og egenskaber bestemt til underholdningsformål som fx at se film og fjernsyn og at spille spil. Derfor er tarifiering under pos. 8528 51 udelukket, da apparatet ikke kan anses for at være af den art, der udelukkende eller hovedsagelig anvendes i forbindelse med et automatisk databehandlingsanlæg henhørende under pos. 8471. Apparatet tarifieres derfor under KN-kode 8528 59 40 som farvemonitor med LCD-skærm (med flydende krystaller).

KOMMISSIONENS GENNEMFØRELSESFORORDNING (EU) Nr. 1197/2011**af 21. november 2011****om ændring af forordning (EF) nr. 474/2006 om opstilling af fællesskabslisten over luftfartsselskaber med driftsforbud i Fællesskabet****(EØS-relevant tekst)**

EUROPA-KOMMISSIONEN HAR —

under henvisning til traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde,

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

ud fra følgende betragtninger:

(1) Ved Kommissionens forordning (EF) nr. 474/2006 af 22. marts 2006 er der opstillet en fællesskabsliste over luftfartsselskaber med driftsforbud i Unionen i henhold til kapitel II i forordning (EF) nr. 2111/2005.

(2) En række medlemsstater og Det Europæiske Luftfartssikkerhedsagentur (i det følgende benævnt "EASA") har givet Kommissionen oplysninger, som er relevante i forbindelse med en ajourføring af fællesskabslisten, jf. artikel 4, stk. 3, i forordning (EF) nr. 2111/2005. Tredjelandle 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 Unionen 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. 3922/1991 af 16. december 1991 om harmonisering af tekniske krav og administrative procedurer inden for civil luftfart ⁽³⁾.

(5) Udvalget for Luftfartssikkerhed har hørt EASA's redegørelser om resultaterne af gennemgangen af de auditrapporter, der er udarbejdet af Organisationen for International Civil Luftfart (ICAO) inden for rammer af det verdensomspændende program for kontrol med sikkerheden (USOAP), og projekterne vedrørende teknisk bistand, som gennemføres i lande, der 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.

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

(7) De i denne forordning fastsatte foranstaltninger er i overensstemmelse med udtalelse fra Udvalget for Luftfartssikkerhed —

Den Europæiske Unions luftfartsselskaber

(8) På baggrund af resultater af SAFA-rampeinspektioner for luftfartøjer fra visse EU-luftfartsselskaber og standardiseringsinspektioner udført af EASA og områdespecifikke inspektioner og audit, som er udført af deres nationale luftfartsmyndigheder, har nogle medlemsstater iværksat visse håndhævelsesforanstaltninger. De oplyste Kommissionen og Udvalget for Luftfartssikkerhed om disse foranstaltninger: Cypern besluttede den 5. august 2011, at tilbagekalde AOC'en for luftfartsselskabet Eurocypria Airlines; Italien oplyste, at licenserne til at udøve lufttransport for luftfartsselskaberne Livingston og Italia-irlines forbliver suspenderet; Frankrig besluttede at tilbagekalde AOC'en for Blue Line den 6. oktober 2010. Grækenland besluttede at tilbagekalde AOC'en for First Airways den 21. oktober 2010, at tilbagekalde AOC'en for Athens Airways den 20. juli 2011, at tilbagekalde AOC'en for Air Go Airlines den 2. september 2011, at tilbagekalde AOC'en for Argo Airways den 9. september 2011 og at begrænse gyldigheden af licensen for luftfartsselskabet Hellenic Imperial Airways til fem måneder

⁽¹⁾ EUT L 344 af 27.12.2005, s. 15.

⁽²⁾ EUT L 143 af 30.4.2004, s. 76.

⁽³⁾ EFT L 373 af 31.12.1991, s. 4.

frem til den 2. februar 2012 som følge af resultaterne af den igangværende styrkede overvågning af selskabets luftfartsoperationer og vedligeholdelse; Det Forenede Kongerige bekræftede, at det styrkede tilsynsprogram for luftfartsselskaberne Jet2.com, Oasis og Titan Airways ikke har afsløret yderligere sikkerhedsproblemer; Nederlandene besluttede at suspendere AOC'en for Solid-air den 28. september og at suspendere AOC'en for Amsterdam Airlines den 4. november 2011; Tyskland besluttede at tilbagekalde AOC'en for ACH Hamburg GmbH den 29. juni 2011. Desuden fortsætter LBA frem til en forventet personaleudvidelse i 2012 med at koncentrere aktiviteterne på de luftfartsselskaber, der anses for at være mest risikobehæftede; Portugal oplyste, at AOC'en for luftfartsselskabet Luzair udløb den 19. september 2011, og at selskabet er ved at blive gencertificeret, samt at White Airways, hvor en styrket overvågning ikke har afsløret nogen sikkerhedsbetænkeligheder, igen er underlagt normal overvågning; endelig besluttede Sverige den 16. september 2011 at suspendere AOC'erne for luftfartsselskabet Flyg Centrum AB, og luftfartsselskaberne Nova Air og AirSweden Aviation AB har indgivet planer for afhjælpende foranstaltninger, som gennemgås af de kompetente svenske myndigheder; indtil videre forbliver disse luftfartsselskaber under styrket overvågning.

Luftfartsselskaber fra Spanien

- (9) Efter vedtagelsen af Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) nr. 390/2011 den 19. april 2011⁽¹⁾ viser to efterfølgende almindelige analyser, som EASA har gennemført for SAFA-inspektionsdata, fortsat et stort antal luftfartsselskaber, som har fået udstedt licens i Spanien, for hvilke SAFA-inspektionsresultaterne påpeger mere end én større konstatering pr. inspektion. Som følge heraf fortsatte Kommissionen de formelle drøftelser med de kompetente spanske myndigheder (AESA), som blev indgængende den 14. marts 2011.
- (10) Ved et møde den 19. oktober 2011 informerede AESA Kommissionen om de hidtil iværksatte foranstaltninger for at løse de konstaterede sikkerhedsproblemer hos spanske luftfartsselskaber på en bæredygtig måde. AESA oplyste navnlig Kommissionen om, at luftfartsselskabet Flightline efter at have gennemført afhjælpende foranstaltninger havde fået fornyet sin AOC, men at denne er begrænset, så luftfartøjet af typen Metro III ikke er omfattet. For så vidt angår luftfartsselskabet Zorex S.A., havde AESA iværksat en suspendering og foreløbige foranstaltninger for at hindre operationerne i maj 2011. Disse foranstaltninger blev ophævet, efter at selskabet havde gennemført afhjælpende foranstaltninger. Efter yderligere beviser for, at luftfartsselskabet ikke havde løst sikkerhedsproblemerne på en tilstrækkelig måde, blev der dog iværksat en ny suspenderingsprocedure den 7. oktober 2011. For så vidt angår luftfartsselskabet Alba Star, havde AESA allerede opdaget, at der var et problem med sikkerhedspræstationerne, og havde styrket tilsynet. AESA havde ud fra sine egne audit og

inspektioner fastslået, at de andre spanske luftfartsselskaber, som havde haft nogle dårlige resultater under SAFA-inspektioner, ikke udgjorde nogen umiddelbar sikkerhedsrisiko, men at de fortsat ville være underlagt styrket tilsyn.

- (11) AESA oplyste også, at AOC'erne for Baleares Link Express og Eurocontinental var blevet tilbagekaldt den 27. juni 2011.
- (12) Under mødet med Udvalget for Luftfartssikkerhed orienterede AESA om yderligere iværksatte foranstaltninger. AESA oplyste, at AOC'en for Zorex S.A. var blevet suspenderet den 7. november 2011, at der var gennemført specifikke inspektioner hos luftfartsselskabet Alba Star den 24. oktober 2011, uden at der var opdaget væsentlige afvigelser, og at de seneste to SAFA-inspektioner ikke havde nogen konstateringer. Derudover var der gennemført en række inspektioner hos luftfartsselskabet IMD Airways S.L. den 20. og 24. oktober og den 3. og 4. november 2011 uden nogen væsentlige konstateringer.
- (13) På baggrund af de foranstaltninger, som AESA har truffet i forbindelse med manglerne hos spanske luftfartsselskaber, vurderes det på nuværende tidspunkt, at de pågældende luftfartsselskabers operationer kontrolleres tilstrækkeligt af myndigheden til, at der ikke er nogen alvorlig risiko for sikkerheden og derfor heller ingen grund til at træffe yderligere foranstaltninger. Kommissionen vil i samarbejde med EASA fortsat overvåge sikkerhedsforholdene hos spanske luftfartsselskaber.

Luftfartsselskaber fra Albanien

- (14) ICAO gennemførte en omfattende sikkerhedsaudit i Albanien i december 2009 som led i det verdensomspændende program for kontrol med sikkerheden (USOAP). I forbindelse med denne audit er der rapporteret et stort antal alvorlige sikkerhedsmangler med hensyn til Albaniens civilflugtmyndigheds evne til at varetage sit ansvar for tilsynet med luftfartssikkerheden. Da ICAO's endelige rapport fra denne audit forelå, anslog organisationen, at mere end 59 % af ICAO's standarder ikke var gennemført fuldt ud. Blandt de kritiske aspekter, såsom løsning af sikkerhedsproblemer, var mere end 80 % af ICAO's standarder ikke gennemført fuldt ud. Herudover har de kompetente albanske myndigheder ikke forelagt tilstrækkelige planer for afhjælpende foranstaltninger, hvilket fremgår af det forhold, at mere end 90 % af de afhjælpende foranstaltninger, som myndighederne fremsendte til ICAO i august 2010 inden for områderne lovgivning, organisation, licensprocedurer, operationer, luftdygtighed og undersøgelser af ulykker/hændelser, ikke blev anset for at være acceptable. De kompetente albanske myndigheder har heller ikke indberettet gennemførelsen af de nævnte planer for afhjælpende foranstaltninger.

⁽¹⁾ EUT L 104 af 20.4.2011, s. 10.

- (15) EASA gennemførte en omfattende standardiseringsinspektion i Albanien i januar 2010. Den afsluttende inspektionsrapport afslørede væsentlige mangler på alle auditerede områder, hvor en øjeblikkelig afhjælpning var påkrævet. EASA har dog oplyst, at de kompetente albanske myndigheder (ACAA), har præsenteret en omfattende handlingsplan, som var fundet acceptabel og vedtaget den 29. april 2010, og en række afhjælpende foranstaltninger, som skulle gennemføres progressivt frem til udgangen af 2011, samt umiddelbare foranstaltninger for at løse sikkerhedsmanglerne. Efter ACAAs møder med Udvalget for luftfartssikkerhed, som blev afholdt i henholdsvis marts ⁽¹⁾ og juni 2010 ⁽²⁾, blev de albanske kompetente myndigheder opfordret til at tage de nødvendige skridt med henblik på en effektiv og hurtig gennemførelse af de handlingsplaner, som er aftalt med EASA, og at prioritere at få afhjulpet konstaterede mangler, som giver anledning til sikkerhedsbetænkkeligheder, hvis de ikke korrigeres med det samme. Det blev navnlig fremhævet, at det er af yderste vigtighed at øge tempoet i myndighedens kapacitetsopbygning og at sikre sikkerhedstilsynet med alle luftfartsselskaber, der er certificeret i Albanien, i overensstemmelse med de gældende sikkerhedsforskrifter og om fornødent at håndhæve foranstaltningerne.
- (16) EASA har aktivt fortsat drøftelserne med de kompetente albanske myndigheder for at følge op på planerne for afhjælpende foranstaltninger, som disse myndigheder har forelagt for at afhjælpe de væsentlige mangler, der er konstateret af EASA under den omfattende standardiseringsinspektion i Albanien i januar 2010. Med dette mål for øje har EASA i juli 2011 gennemført opfølgingsinspektioner i marken for så vidt angår områderne luftdygtighed og luftfartsoperationer. De afsluttende rapporter for disse inspektioner, som blev fremsendt til ACAAs henholdsvis den 10. august og den 2. september 2011, afslørede, at ikke alene er de aftalte planer for afhjælpende foranstaltninger ikke gennemført rettidigt, men der er også konstateret nye mangler. For så vidt angår luftdygtighed, konkluderer EASA, at tre konstateringer af manglende overholdelse fra inspektionen i januar 2010 ikke var blevet løst på tilfredsstillende vis af de kompetente albanske myndigheder, og at tre yderligere konstateringer ikke var afsluttet på tilfredsstillende vis i modsætning til, hvad der tidligere var oplyst af de kompetente albanske myndigheder ⁽³⁾; fire af disse konstateringer ansås af EASA for at påvirke sikkerheden. Det må konkluderes, at ACAAs ikke har kunnet varetage sit ansvar for tilsynet med luftdygtigheden, da ACAAs ikke har ansat kvalificeret personale til dette arbejde, og de kontrakter, der tidligere var indgået med eksterne medarbejdere for at afhjælpe denne situation, udløb i januar 2011. Følgelig var der ikke noget tilsyn med overholdelsen af gældende lovgivning vedrørende luftdygtighed i Albanien og heller med AOC-indehaverne på tidspunktet for inspektionen. For så vidt angår luftfartsoperationer, konkluderer EASA, at fire konstateringer af manglende overholdelse fra inspektionen i januar 2010 ikke var blevet løst på tilfredsstillende vis af de kompetente albanske myndigheder, og at to yderligere konstateringer ikke var afsluttet på tilfredsstillende vis i modsætning til, hvad der tidligere var oplyst af de kompetente albanske myndigheder ⁽⁴⁾; fem af disse konstateringer ansås af EASA for at påvirke sikkerheden. Det må konkluderes, at ACAAs ikke har kunnet varetage sit ansvar for tilsynet med luftfartsoperationerne, da ACAAs ikke har ansat tilstrækkeligt med kvalificeret personale til dette arbejde, og de kontrakter, der tidligere var indgået med eksterne medarbejdere for at afhjælpe denne situation, er afbrudt. Følgelig er gennemførelsen af gældende lovgivning vedrørende luftfartsoperationer i Albanien og tilsynet med AOC-indehaverne ikke robust, og der føres ikke tilsyn med en række sikkerhedskritiske aspekter.
- (17) De kompetente myndigheder i Italien, som havde iværksat et omfattende twinning-projekt med de kompetente albanske myndigheder fra september 2010, har oplyst at de albanske myndigheder på grund af mangel på kompetent personale indtil videre har gjort meget lidt brug af den tilbudte bistand med at opbygge teknisk og administrativ kapacitet.
- (18) I lyset af det foregående har Kommissionen aktivt fortsat drøftelserne med ACAAs og anmodet om, at oplysninger vedrørende sikkerhedstilsynet med luftfartsselskaber med licens fra Albanien, indgives skriftligt senest den 11. oktober 2011. Der blev afholdt yderligere drøftelser den 21. oktober 2011 med de kompetente myndigheder fra Frankrig og Italien og med støtte fra EASA. ACAAs blev også indbudt af Udvalget for Luftfartssikkerhed og blev hørt den 9. november 2011. ACAAs kom ikke med yderligere oplysninger om, hvilke foranstaltninger der er iværksat for at afhjælpe de mangler, der var konstateret af ICAO, og ej heller dokumentation for, at alle de mangler, der var konstateret af EASA's standardiseringsinspektioner var blevet rettidigt afhjulpet eller omfattet af afhjælpende foranstaltninger, som kunne accepteres af EASA. EASA bekræftede, at kun et begrænset antal foranstaltninger ansås for acceptable og kun på området luftfartsoperationer. De kompetente albanske myndigheder bekræftede, at de ikke har nogen kvalificerede inspektører og fortsat er fuldstændig afhængige af tre eksterne konsulenter, der er indirekte ansat på kontrakt, kun arbejder deltids og på kort sigt frem til december 2011, og som på myndighedernes vegne varetager tilsynsopgaverne. ACAAs kunne dog ikke dokumentere, at der er et løbende tilsyn og heller ikke, at der ikke er nogen interessekonflikt for så vidt angår de kontraktansatte konsulenter. ACAAs kunne heller ikke dokumentere omfanget
- ⁽¹⁾ Betragtning 55-58 i forordning (EF) nr. 273/2010 af 30. marts 2010, EUT L 84 af 31.3.2010, s. 30.
- ⁽²⁾ Betragtning 24-30 i forordning (EF) nr. 590/2010 af 5 juli 2010, EUT L 170 af 6.7.2010, s. 9.
- ⁽³⁾ EASA-standardiseringsinspektion AIR.AL.06.2011, 6 konstateringer af manglende overholdelse ikke afsluttet, reference AL#10418(d), 10419(d), 10423(c), 10426(c), 10427(d), 10428(d).
- ⁽⁴⁾ EASA-standardiseringsinspektion OPS.AL.06.2011, 4 konstateringer af manglende overholdelse ikke afsluttet, reference F3(d) vedrørende uddannelsesprogrammerne, F4(d) vedrørende inspektionshåndbogen, F7(c) vedrørende SSP, F9(d) vedrørende løbende tilsyn.

af tilsynsaktiviteter, der er gennemført på området luftdygtighed, og indrømmede, at sikkerhedstilsynet havde været afbrudt i en række måneder i 2010/2011 på grund af vanskeligheder med konsulenternes kontrakter.

- (19) De kompetente albanske myndigheder erklærede dog, at loven om ACAA var blevet ændret den 10. november 2011 for at give myndigheden mere finansiel uafhængighed og bedre arbejdsforhold for personalet, og at der efterfølgende gennemføres et internationalt udbud for teknisk bistand over fem år, og planen er, at der indgås kontrakter herom i begyndelsen af 2012. De erkendte, at brugen af ekstern kontraktansat personale ikke fjerner behovet for at ansætte kvalificerede inspektører på fuld tid i myndigheden, så den kan styre sikkerhedstilsynsopgaverne, og myndigheden har afgivet tilsagn om at ansætte dette personale så snart, det er praktisk muligt.
- (20) Luftfartsselskabet Albanian Airlines med AOC fra Albanien, blev indbudt af Udvalget for Luftfartssikkerhed og hørt den 9. november 2011, medens ACAA var til stede. AOC'en blev udvidet den 17. juni 2011 for at tilføje et tredje luftfartøj af typen BAE-146 med registreringsnummer ZA-MAN, men der er ingen dokumentation for forudgående verifikationer gennemført af de kompetente albanske myndigheder før udstedelsen af luftdygtighedsbeviset og tilføjelsen af luftfartøjet på AOC'en. Derudover kunne der - selv om AOC'en blev fornyet den 27. juli 2011 af de albanske kompetente myndigheder - ikke forelægges dokumentation for, at der var gennemført forudgående verifikationer på området luftdygtighed forud for fornyelsen; hvad luftfartsoperationer angik, var der også tale om begrænsede verifikationer. Selv om Albanian Airlines har indført et fungerende kvalitetsstyringssystem, blev der ikke forelagt nogen dokumentation for, at alle de mangler, som ACAA og EASA havde konstateret i 2011, var blevet rettidigt afhjulpel, herunder navnlig dem, der vedrører driftshåndbogen og uddannelsen af flyve- og kabinepersonale. ACAA oplyste og forelagde den 10. november 2011 skriftlig dokumentation for, at AOC'en for luftfartsselskabet Albanian Airlines var tilbagekaldt med umiddelbar virkning. Udvalget for Luftfartssikkerhed tog de kompetente albanske myndigheders beslutning til efterretning.
- (21) Luftfartsselskabet Belle Air med en AOC fra Albanien, blev indbudt af Udvalget for Luftfartssikkerhed og hørt den 9. november 2011, medens ACAA var til stede. Belle Air oplyste, at ud af de fem anvendte luftfartøjer, er det kun luftfartøjet af typen Boeing DC-9-82, der er registreret i Albanien; de andre luftfartøjer af typen Airbus A318/319/320/321 og ATR72 er registreret i Frankrig med registreringsnumrene F-ORAA, F-ORAD, F-ORAE og F-ORAG. Belle Air dokumenterede, at luftfartøjerne, der er registreret i Frankrig, forvaltes af en af de franske myndigheder godkendt organisation til sikring af vedvarende luftdygtighed, som der er indgået en kontrakt med, og de franske myndigheder bekræftede, at det er dem, der fører tilsyn med luftdygtigheden og licenserne for det tilhørende personale. Belle Air dokumenterede også, at selskabet har indført intern kontrol med sine aktiviteter, navnlig ved hjælp af sikkerheds- og kvalitetsstyringssystemer. ACAA oplyste og forelagde den

10. november 2011 skriftlig dokumentation for, at luftdygtighedsbeviset for luftfartøjet ZA-ARD, som indtil da var blevet benyttet af Belle Air, var tilbagekaldt med umiddelbar virkning, og at luftfartøjet har flyveforbud, indtil certificeringsprocessen for dette luftfartøj er afsluttet. Udvalget for Luftfartssikkerhed tog de kompetente albanske myndigheders beslutning til efterretning.

- (22) Kommissionen og Udvalget for Luftfartssikkerhed anerkender de anstrengelser, der er foretaget for at reformere den civile luftfart i Albanien, herunder navnlig indførelsen af nye lovrammer i overensstemmelse med internationale og europæiske luftfartsstandarder, indsatsen for at afhjælpe sikkerhedsmangler konstateret af ICAO, EASA, og mangler konstateret i forbindelse med drøftelserne, og de håndhævelsestiltag, som ACAA har vedtaget samt tilsagnet om hurtigst muligt at ansætte kvalificeret fastansat personale.
- (23) ACAA har også formelt anmodet om bistand fra de kompetente italienske myndigheder inden for rammerne af en samarbejdsordning mellem disse myndigheder med sigte på at styrke ACAA's administrative og tekniske kapacitet for så vidt angår sikkerhedstilsyn, herunder navnlig inden for luftfartsoperationer. Den italienske kompetente myndighed meddelte Udvalget for luftfartssikkerhed, at de var villige til straks at indføre et program, så ACAA kan udføre sine tilsynsopgaver for luftfartsselskaber under dens lovpligtige kontrol, indtil ACAA har det fornødne kvalificerede personale til selv at gøre det.
- (24) På baggrund af denne udvikling vurderes det på grundlag af de fælles kriterier, at der ikke er behov for yderligere foranstaltninger på nuværende tidspunkt. Medlemsstaterne vil dog kontrollere den faktiske overholdelse af de relevante sikkerhedsstandarder med opprioriterede rampeinspektioner, som udføres for luftfartsselskaber med AOC fra Albanien i medfør af forordning (EF) nr. 351/2008.
- (25) Kommissionen og Udvalget for Luftfartssikkerhed opfordrer Albanien til at gøre afgørende fremskridt med opbygningen af ACAA's tekniske og administrative kapacitet og opfordrer ACAA til at samarbejde fuldt ud med ICAO og EASA på en gennemsigtig måde for at påvise hurtige og betydelige fremskridt med gennemførelsen af tilstrækkelige planer for afhjælpende foranstaltninger, som afhjælper alle konstaterede mangler. Kommissionen og Udvalget for Luftfartssikkerhed revurderer situationen på et senere tidspunkt.

TAAG Angola Airlines

- (26) I henhold til forordning (EF) nr. 273/2010⁽¹⁾ må TAAG Angolan Airlines, der er certificeret i Angola, kun flyve ind i EU med fire luftfartøjer af typen Boeing 737-700 med registreringsnummer D2-TBF, D2-TBG, D2-TBH og D2-TBJ og med tre luftfartøjer af typen Boeing 777-200

⁽¹⁾ Kommissionens forordning (EF) nr. 273/2010 af 30. marts 2010, EUT L 84 af 31.3.2010, s. 25, se navnlig betragtning 59-68.

med registreringsnummer D2-TED, D2-TEE og D2-TEF. TAAG har oplyst, at efter en fornyelse af selskabets flåde er luftfartøjerne af typen Boeing B747 helt udfaset og erstattet i juni/juli 2011 af to luftfartøjer af typen Boeing 777-300 med registreringsnummer D2-TEG og D2-TEH; TAAG har anmodet om, at disse luftfartøjer også må flyve ind i EU.

- (27) TAAG Angolan Airlines forelagde en skriftlig redegørelse og gav en mundtlig redegørelse til Udvalget for Luftfarts-sikkerhed den 9. november 2011. TAAG påviste sin evne til at garantere sikker drift efter tidsplanen for luftfartøjerne af typen Boeing B777-200 og 777-300.
- (28) Angolas kompetente myndigheder (INAVIC) bekræftede over for Udvalget for Luftfartssikkerhed og forelagde dokumentation for, at udvidelsen af TAAG's flåde med luftfartøjerne af typen B777-300 var behørigt godkendt; INAVIC forklarede også, at selskabet er underlagt løbende tilsyn, og at der ikke er konstateret nogen sikkerhedsbetænkeligheder i løbet af dette tilsyn. For så vidt angår hændelsen i december 2010 over Lissabon og Lunad, har de kompetente myndigheders igangværende undersøgelser ikke afsløret mangler i TAAG's luftfartsoperationer eller vedligeholdelse; ej heller er der udstedt specifikke anbefalinger til selskabet.
- (29) De portugisiske kompetente myndigheder meddelte, at der ikke er konstateret nogen sikkerhedsbetænkeligheder i forbindelse med de rampeinspektioner, der er udført i Portugal for luftfartøjer, der benyttes af TAAG.
- (30) På grundlag af de fælles kriterier vurderes det, at TAAG bør have lov til at flyve ind i EU med de to yderligere luftfartøjer af typen Boeing B777-300ER med registreringsnummer D2-TEG og D2-TEH, som derfor bør optages i bilag B. Luftfartsselskabets operationer til Den Europæiske Union bør fortsat underkastes en passende kontrol af den faktiske overholdelse af de relevante sikkerhedsstandarder med opprioriterede rampeinspektioner, som udføres for dette luftfartsselskabs luftfartøjer i medfør af forordning (EF) nr. 351/2008.

Al Wafeer Air

- (31) På baggrund af EASA's analyse af resultater af de rampeinspektioner⁽¹⁾, som er udført for luftfartøjer, som det saudiarabisk certificerede luftfartsselskab Al Wafeer Air har benyttet til sine flyveoperationer til EU, og som afslørede gentagne alvorlige manglende overensstemmelser med internationale sikkerhedsstandarder, indledte Kommissionen formelle drøftelser med Saudi Arabiens kompetente myndigheder den 5. august 2011. De saudiarabiske myndigheder oplyste den 14. september, at AOC'en for Al Wafeer Air var suspenderet og forsikrede, at luftfartsoperationerne ikke ville blive genoptaget, inden der var sikkerhed for, at de mangler,

der var konstateret i løbet af SAFA-programmet, var afhjulpel. Kommissionen fortsætter sine drøftelser med Saudi Arabiens kompetente myndigheder for at følge op på sagen.

Pakistan International Airways

- (32) Kommissionen igangsatte drøftelser med de kompetente pakistanske myndigheder den 8. september 2011 for at finde løsninger på de luftdygtighedskonstateringer, der var fundet ved en lang række rampeinspektioner⁽²⁾ for luftfartøjer, som benyttes af Pakistan International Airways (PIA) til flyveoperationer ind i Unionen, siden september 2010. Drøftelserne blev påbegyndt som følge af EASA's analyse af disse SAFA-inspektioner, herunder navnlig en SAFA-inspektion gennemført af de kompetente franske myndigheder⁽³⁾ af et luftfartøj af typen Airbus A310 med registreringsnummer AP-BGO, som førte til, at luftfartøjet måtte flyves tomt til Pakistan med henblik på afhjælpende vedligeholdelsesforanstaltninger.
- (33) Pakistans kompetente myndigheder (PCAA) forelagde i deres svar af 17. september 2011 oplysninger om foranstaltninger, der er iværksat for at afhjælpe de konstaterede mangler. Svaret omfattede nærmere oplysninger om en handlingsplan for afhjælpende foranstaltninger, der er udarbejdet af PIA, og som beskriver 15 specifikke planlagte foranstaltninger, som luftfartsselskabet vil gennemføre; størsteparten af dem skulle være afsluttet senest den 30. oktober 2011.
- (34) Den 31. oktober 2011 oplyste PCAA Kommissionen om status for PIA's fremskridt med at gennemføre handlingsplanen, og om foranstaltninger gennemført af PCAA. Ud af handlingsplanens femten foranstaltninger havde PIA afsluttet otte, og resten var programsat til at være afsluttet senest den 15. december 2011. PCAA havde indført en plan med tretten punkter for at rette op på sikkerhedskulturen hos PIA, på luftdygtighedsstatus for selskabets luftfartøjer, og foranstaltninger, som skal føre til systemiske forbedringer hos luftfartsselskabet.
- (35) Medlemsstaterne opmuntrer Kommissionen til at fortsætte drøftelserne med de kompetente pakistanske myndigheder og med luftfartsselskabet med henblik på at sikre, at alle afhjælpende foranstaltninger er bæredygtige på langt sigt. Med dette mål for øje fortsætter

⁽¹⁾ DGAC/F-2010-2383, DGAC/F-2010-2540, DGAC/F-2010-2298, CAA-UK-2010-0993.

⁽²⁾ AESA-E-2010-632, AESA-E-2011-361, AESA-E-2011-361, AESA-E-2011-455, AESA-E-2011-581, AESA-E-2011-701, CAA-N-2010-102, CAA-N-2010-119, CAA-N-2010-120, CAA-N-2011-5, CAA-N-2011-24, CAA-N-2011-38, CAA-UK-2010-918, CAA-UK-2010-958, CAA-UK-2010-1083, CAA-UK-2011-114, CAA-UK-2011-185, CAA-UK-2011-187, CAA-UK-2011-326, CAA-UK-2011-398, CAA-UK-2011-664, CAA-UK-2011-751, CAADK-2010-62, DGAC/F-2010-2034, DGAC/F-2010-2214, DGAC/F-2010-2518, DGAC/F-2010-2639, DGAC/F-2011-376, DGAC/F-2011-608, DGAC/F-2011-878, DGAC/F-2011-1138, DGAC/F-2011-1370, DGAC/F-2011-1560, DGAC/F-2011-1777, DGAC/F-2011-1811, DGAC/F-2011-2084, ENAC-IT-2011-219, ENAC-IT-2011-569, LBA/D-2010-1573, LBA/D-2011-534, LBA/D-2011-721, LBA/D-2011-1003

⁽³⁾ DGAC/F-2011-1811.

medlemsstaterne med at kontrollere PIA's faktiske overholdelse af de relevante sikkerhedsstandarder med opprioriterede rampeinspektioner, som udføres for dette luftfartsselskabs luftfartøjer i medfør af forordning (EF) nr. 351/2008 for at be- eller afkræfte, at PIA's afhjælpende foranstaltninger fungerer. Hvis disse inspektioner viser, at PIA's foranstaltninger ikke løser de konstaterede sikkerhedsmangler, vil Kommissionen være nødt til at handle for at begrænse alle sikkerhedsrisici.

Luftfartsselskaber fra Den Russiske Føderation

- (36) Efter to på hinanden følgende almindelige analyser, som EASA har gennemført for SAFA-inspektionsdata, er der fortsat en række luftfartsselskaber certificeret i Den Russiske Føderation, for hvilke SAFA-inspektionsresultaterne omfatter mere end én større konstatering pr. inspektion, og nogle af luftfartsselskaberne har også været indblandet i ulykker med dødsopfre i 2011, så Kommissionen har afholdt drøftelser med de kompetente russiske myndigheder (FATA) i udkanten af EU-Rusland-luftfartstopmødet i St. Petersborg den 12. og 13. oktober 2011.
- (37) Der blev gennemført yderligere drøftelser med de russiske kompetente myndigheder den 27. oktober med henblik på at få yderligere oplysninger om sikkerhedsresultaterne for luftfartsselskaber med flyveoperationer ind i Unionen og sikkerheden af luftfartsoperationerne for visse typer luftfartøjer, som var indblandet i russiske luftfartsselskabers ulykker med dødsopfre i Den Russiske Føderation i 2010 og 2011. Under disse drøftelser blev to luftfartsselskaber, nemlig VIM AVIA (VIM AIRLINES) og TATARSTAN AIRLINES, som er certificeret af de russiske kompetente myndigheder, hørt af Kommissionen, EASA, Eurocontrol og en medlemsstat.
- (38) I løbet af disse drøftelser oplyste FATA, at nogle typer luftfartøjer – Tupolev TU-134 og Tupolev TU-154B-2 og TU-154M - som benyttes af visse russiske luftfartsselskaber er undergivet en række foranstaltninger vedrørende deres fortsatte luftdygtighed og obligatoriske luftdygtighedsoplysninger for udstyr monteret på dem og procedurer for deres luftfartsoperationer. FATA meddelte også Kommissionen, at bestemt udstyr, som er obligatorisk for internationale flyvninger (GPWS/TAWS), også er obligatorisk for indenlandske flyvninger i Den Russiske Føderation fra den 1. januar 2012.
- (39) Ved mødet i Udvalget for Luftfartssikkerhed den 8. november 2011 informerede FATA om følgende håndhævelsesforanstaltninger, der er truffet vedrørende luftfartsselskaber under myndighedens lovpligtige tilsyn:

- (a) AOC'er er tilbagekaldt for følgende 12 luftfartsselskaber med kommercielle flyveoperationer ind i Unionen:

— 2nd Aviation Unit Sverdlovsk (ICAO-designatorkode UKU) tilbagekaldt 2.3.2011, MOSKVA

(ICAO-designatorkode MOA) tilbagekaldt 23.3.2011, AVIAL NB (ICAO-designatorkode NVI), tilbagekaldt 15.7.2011, AVIAENERGO (ICAO-designatorkode ERG), tilbagekaldt 18.7.2011, CONTINENT (ICAO-designatorkode CNE) tilbagekaldt 2.8.2011 i forbindelse med erklæringer fra de berørte operatører

— RUSAIR (ICAO-designatorkode CGI) tilbagekaldt 13.7.2011 på grundlag af sagsforholdene efter ulykken 20.6.2011 med et luftfartøj af typen TU-134, som benyttes af luftfartsselskabet

— YAK SERVICE (ICAO-designatorkode AKY) tilbagekaldt 23.9.2011 på grundlag af sagsforholdene efter ulykken 7.9.2011 med et luftfartøj af typen YAK-42, som benyttes af luftfartsselskabet, og resultaterne af en FATA-inspektion hos luftfartsselskabet 22.9.2011

— AEROSTARZ (ICAO-designatorkode ASE) tilbagekaldt 28.10.2011, AVIANOVA (ICAO-designatorkode VNV), tilbagekaldt 10.10.2011, KAVMIN-VODYAVIA (ICAO-designatorkode MVD) tilbagekaldt 27.9.2011 efter resultaterne af FATA-inspektioner hos disse luftfartsselskaber henholdsvis 20.10.2011, 4.10.2011 og 27.9.2011

— SKY EXPRESS (ICAO-designatorkode SXR) tilbagekaldt 31.10.2011 efter brancheindikatorer, luftfartsselskabets finansielle forhold og resultaterne af en FATA-inspektion hos luftfartsselskabet 6.10.2011

— AERORENT (ICAO-designatorkode NRO) tilbagekaldt 7.11.2011 efter manglende overholdelse af certificeringskravene og resultaterne af en FATA-inspektion hos luftfartsselskabet 27.9.2011

- (b) Følgende 6 luftfartsselskaber, som udfører kommercielle luftfartsoperationer ind i Unionen, har fået ændret deres AOC'er og er pålagt begrænsninger af deres luftfartsoperationer af FATA den 2. november 2011:

— AVIASTAR-TU, UTAIR-CARGO, TATARSTAN AIRLINES, DAGHESTAN, YAKUTIA og VIM AVIA (VIM AIRLINES).

- (40) Hvad angår visse selskabers resultater - Yakutia og Tatarstan Airlines - hvis operationer er blevet løbende overvåget siden 2007, og som er blevet hørt af Kommissionen og medlemmer af Udvalget for Luftfartssikkerhed i april 2008, gjorde Kommissionen FATA opmærksom

på resultaterne af EASA's analyse af SAFA-rampeinspektioner, som viser, at visse svagheder vedrørende luftdygtighed og operationer ikke reelt er blevet løst med forudgående afhjælpende foranstaltninger. FATA oplyste, at man havde bedt de kompetente regionale myndigheder, som er ansvarlige for tilsynet med de pågældende luftfartsselskaber om at undersøge resultaterne af SAFA-inspektionerne og sikre, at passende afhjælpningsforanstaltninger iværksættes af luftfartsselskaberne for at afhjælpe eventuelt konstaterede mangler.

- (41) Begge luftfartsselskaber blev hørt af Udvalget for Luftfartssikkerhed den 8. november 2011, hvor de kom med redegørelser, som viste, at de havde løst de problemer, som tidligere var konstateret under SAFA-rampeinspektioner. Begge luftfartsselskaber erklærede, at de havde standset luftfartsoperationerne ind i Unionen efter FATA's beslutning af 2. november 2011.
- (42) Hvad angår luftfartsselskabet VIM AVIA (VIM AIRLINES), henledte Kommissionen FATA's opmærksomhed på to punkter, som havde vakt tvivl om luftfartsselskabets overholdelse af de relevante sikkerhedsstandarder, nemlig korrespondancen mellem de franske kompetente myndigheder og FATA efter en inspektion i en fransk lufthavn ⁽¹⁾, som gav anledning til en række væsentlige og alvorlige konstateringer, der påvirkede luftfartsoperationernes sikkerhed og førte til et flyveforbud for luftfartøjet og en begrænsning, som myndighederne pålagde i forbindelse med returflyvningen (tom flyvning), og EASA's tilbagekaldelse den 24. maj 2011 af vedligeholdelsesgodkendelsen for det pågældende luftfartsselskab (EASA 145.0410) efter dets suspendering den 24. september 2010 på baggrund af, at VIM AVIA (VIM AIRLINES) ikke på passende vis havde afhjulpnet konstateringerne i overensstemmelse med den relevante lovgivning ⁽²⁾. De uløste konstateringer, som førte til tilbagekaldelsen af vedligeholdelsesgodkendelsen, bekræftede luftdygtighedsmangler, som var konstateret under en række SAFA-inspektioner i EU-lufthavne ⁽³⁾, herunder navnlig dem, der vedrører uopdagede fejl og mangler, og kendte fejl og mangler, som ikke vurderes eller overvåges, og fejl og mangler uden for de acceptable vedligeholdelsesgrænser.
- (43) Under sin redegørelse i Udvalget for Luftfartssikkerhed kunne VIM AVIA (VIM AIRLINES) ikke påvise, at

selskabet har et fungerende sikkerhedsstyringssystem, som sikrer at operatøren er i stand til korrekt at identificere, evaluere, styre og begrænse risiciene på passende vis for at sikre en sikker drift. VIM AVIA (VIM AIRLINES) erklærede, at selskabet havde standset luftfartsoperationerne ind i Unionen efter FATA's beslutning af 2. november 2011.

- (44) På grundlag af oplysninger forelagt af Eurocontrol kunne Udvalget for Luftfartssikkerhed konstatere, at alle tre luftfartsselskaber – VIM AVIA (VIM AIRLINES), YAKUTIA og TATARSTAN AIRLINES - faktisk havde fortsat flyvningerne til EU, også efter den 2. november 2011. Udvalget for Luftfartssikkerhed blev også underrettet om, at ét luftfartsselskab – AERO RENT - hvis AOC var blevet tilbagekaldt af FATA, udførte kommercielle flyvninger, som afgik fra EU efter datoen for beslutningen om tilbagekaldelse.
- (45) I lyset heraf udbad Kommissionen sig en hurtig afklaring fra FATA med sigte på af modtage forsikringer om, at de forskellige håndhævelsesforanstaltninger (tilbagekaldelse af AOC'er og pålæg af flyverestriktioner) faktisk får virkning for de russiske luftfartsselskaber.
- (46) Efter at have gennemgået den forelagte dokumentation fra luftfartsselskabet og efter at have hørt selskabets redegørelser i Udvalget for Luftfartssikkerhed, har Kommissionen og Udvalget for Luftfartssikkerhed udtrykt tvivl om, hvorvidt VIM AVIA (VIM AIRLINES) er i stand til at genoptage flyvningerne til Den Europæiske Union, medmindre og indtil de modtager den nødvendige dokumentation for, at selskabet fuldt ud har gennemført afhjælpende foranstaltninger for at finde bæredygtige løsninger på alle konstateringerne fra både SAFA-aktiviteterne og FATA's løbende tilsyn.
- (47) Kommissionen anmodede den 10. november 2011 FATA om oplysninger for at modtage en forsikring inden den 14. november 2011 om, at selskabernes flyvninger ind i Unionen reelt var blevet underlagt restriktioner, indtil selskaberne har påvist, at de på passende vis har fundet bæredygtige løsninger på alle konstateringerne fra både SAFA-aktiviteterne og FATA's løbende tilsyn. FATA forelagde den 14. november dokumentation, som bekræftede, at restriktionerne for luftfartsselskabet VIM AVIA (VIM AIRLINES) forbliver i kraft frem til den 1. april 2012, og at flyveoperationerne for de fem andre russiske luftfartsselskaber er begrænset, indtil de har påvist over for FATA, at de effektivt har løst alle sikkerhedsproblemer, der er konstateret ved SAFA-rampeinspektioner. FATA bekræftede også, at de nødvendige foranstaltninger træffes for at sikre, at alle luftfartsselskaber, som er pålagt flyverestriktioner, reelt overholder FATA's beslutninger.

⁽¹⁾ DGAC/F-2011-2145.

⁽²⁾ Kommissionens forordning (EF) nr. 2042/2003 (EUT L 315 af 28.11.2003, s. 1).

⁽³⁾ SDAT-2011-0058; ENAC-IT-2011-0027; ENAC-IT-2011-0180; SCCA-2010-0002; GDCA-2010-0028; AESA-E-2010-0922; CAAHUN-2011-0023; ENAC-IT-2011-0510; AESA-E-2010-0690; ENAC-IT-2010-0649; LBA/D-2011-0594; CAA-NL-2011-0143; DGAC/F-2011-2145; ENAC-IT-2010-0796; CAA-NL-2011-0141; SCCA-2011-0009; CAA-N-2011-0013; ENAC-IT-2011-0020; ENAC-IT-2011-0103; GDCA-2011-0029; SAFA-BUL-2011-0064; SAFA-DGAC/F-2011-0445; SAFA-BUL-2011-0015; HCAAGR-2011-0039; ENAC-IT-2011-0092; LBA/D-2010-1312; BUL-2010-0105; SCCA-2010-0008; CAA-SR-2011-0044; HCAAGR-2010-0397; DGAC/F-2010-2689; HCAAGR-2010-0414.

- (48) På baggrund af den dokumentation, som FATA har forelagt, vurderes det, at der på nuværende tidspunkt - i overensstemmelse med de fælles kriterier - ikke er nødvendigt at træffe yderligere foranstaltninger vedrørende VIM AVIA (VIM AIRLINES). Kommissionen revurderer dette luftfartsselskabs resultater i Udvalget for Luftfartssikkerhed i marts 2012.
- (49) Udvalget for Luftfartssikkerhed har udtrykt ønske om at fortsætte en konstruktiv dialog med FATA om alle sikkerhedsrelevante spørgsmål. Kommissionen og Udvalget for Luftfartssikkerhed vil nøje overvåge resultaterne for de luftfartsselskaber, hvis flyvninger ind i Unionen er blevet begrænset af FATA, for at sikre, at de genoptager flyvningerne, når de har påvist, at de reelt har afhjulpet alle mangler, som er konstateret ved rampeinspektioner i EU. Kommissionen og Udvalget for Luftfartssikkerhed vil gennem yderligere tekniske drøftelser med FATA bestræbe sig på at finde bæredygtige løsninger på alle sikkerhedsmangler, der konstateres under SAFA-rampeinspektioner. I mellemtiden vil medlemsstaterne fortsat overvåge de russiske luftfartsselskabers faktiske overholdelse af de relevante sikkerhedsstandarder med oprioriterede rampeinspektioner, som udføres for disse luftfartsselskabers luftfartøjer i medfør af forordning (EF) nr. 351/2008, og Kommissionen vil fortsat nøje overvåge deres foranstaltninger.

Jordan Aviation

- (50) På basis af en analyse af resultaterne af SAFA-inspektioner, der er gennemført for visse luftfartsselskaber certificeret i Det Hashemitiske Kongerige Jordan siden 2010, har Kommission indledt drøftelser med de kompetente jordanske myndigheder (CARC) den 1. september 2011 for at få bekræftet, at de sikkerhedsmangler, der blev konstateret under disse SAFA-inspektioner, var afhjulpet på en bæredygtig måde, og hvor dette ikke er sket endnu, at der er truffet passende foranstaltninger for at afbøde de identificerede sikkerhedsrisici.
- (51) I sit svar af 19. september 2011 fremkom CARC ikke med nogen klare beviser på, at afhjælpende foranstaltninger reelt er gennemført af de berørte luftfartsselskaber. Der mangler informationer om en analyse af de tilgrundliggende årsager for sikkerhedsmanglerne og sammenholdt med de ringe resultater observeret under SAFA-inspektioner af en række operatører, der er certificeret i Det Hashemitiske Kongerige Jordan, må der stilles spørgsmålstejn ved, om de kompetente jordanske myndigheder er i stand til på betryggende vis at føre løbende tilsyn med de luftfartsselskaber, som de certificerer.
- (52) Kommissionen anmodede om yderligere oplysninger den 6. oktober 2011 og inviterede CARC til et møde i Bruxelles den 21. oktober 2011 for at få belyst ovennævnte problemstillinger nærmere. Under mødet beskrev CARC er række foranstaltninger, som myndigheden har

iværksat i september 2011 for at styrke sit tilsyn med de luftfartsselskaber, der er certificeret i Jordan, og for at sikre, at der tages behørigt hensyn til resultaterne af rampeinspektioner, som udføres inden for rammerne af det europæiske program for sikkerhedsvurdering af udenlandske luftfartøjer (SAFA), i forbindelse med tilsynet med jordanske luftfartsselskaber, således at sikkerhedsmangler, som konstateres ved en inspektion, løses på en bæredygtig måde. Ved mødet var der dog ikke mulighed for at få tilstrækkelig afklaring for så vidt angår sikkerhedsresultaterne for luftfartsselskabet Jordan Aviation.

- (53) Hvad angår Jordan Aviation, peger SAFA-rapporterne i retning af væsentlige mangler ved forvaltningen af luftdygtighed og operationer for luftfartøjer af typen Boeing B-767. Det gælder navnlig for SAFA-inspektionen af B-767 med registreringsnummer JY-JAG i Frankrig ⁽¹⁾, hvor alvorlige luftdygtighedsmangler betød, at luftfartøjet måtte flyve tomt tilbage med henblik på afhjælpende vedligeholdsforanstaltninger. Antallet af konstateringer ved hver SAFA-inspektion og gentagelsen af sikkerhedsmanglerne siden 2010 giver anledning til alvorlige sikkerhedsbetænkeligheder. Som følge heraf blev CARC og Jordan Aviation opfordret til at komme med redegørelser ved mødet i Udvalget for Luftfartssikkerhed i november 2011.
- (54) Under høringen i Udvalget for Luftfartssikkerhed den 9. november 2011 erkendte CARC og Jordan Aviation fordelene ved drøftelserne med Kommissionen bistået af EASA og medlemsstaterne. Drøftelserne førte til, at begge organisationer opstillede en handlingsplan med afhjælpende foranstaltninger, som sigter mod at afhjælpe de sikkerhedsmangler, der er konstateret under SAFA-inspektioner, og de svagheder, som de selv har konstateret i deres interne procedurer. Udvalget anerkendte indsatsen for at finde bæredygtige løsninger på sikkerhedsmanglerne og tog CARC's og Jordan Aviations tilsagn om fuldt ud at gennemføre deres plan som præsenteret ved mødet til efterretning.
- (55) Udvalget, som hilste de positive skridt fra luftfartsselskabets side velkommen, udtrykte dog sine tvivl om, hvorvidt Jordan Aviation på nuværende tidspunkt er i stand til at afbøde sikkerhedsrisiciene i forbindelse med de kommercielle operationer med selskabets luftfartøjer af typen B-767. På baggrund af de mange og gentagne sikkerhedsmangler, der er konstateret under rampeinspektioner af luftfartøjer af typen Boeing B-767, som benyttes af Jordan Aviation, og selskabets manglende evne til - indtil nu - at gennemføre passende afhjælpende og forebyggende handlingsplaner, og manglen på et tilstrækkeligt sikkerhedstilsyn fra CARC's side, vurderes det på grundlag af de fælles kriterier, at Jordan Aviation bør optages i bilag B, og at selskabets operationer bør

⁽¹⁾ DGAC/F-2011-269.

begrænses således, at alle luftfartøjer af typen Boeing B-767 udelukkes. Luftfartsselskabet bør tillades at flyve ind i Unionen med de øvrige typer luftfartøjer på dets AOC, jf. bilag B.

- (56) Medlemsstaterne opmuntrer Kommissionen til at fortsætte sine drøftelser med de kompetente jordanske myndigheder med sigte på at sørge for, at de internationale sikkerhedsstandarder håndhæves effektivt af dem, og at alle afhjælpende og forebyggende foranstaltninger, som gennemføres af de berørte luftfartsselskaber, er bæredygtige på langt sigt. I mellemtiden vil medlemsstaterne kontrollere den faktiske overholdelse af de relevante sikkerhedsstandarder med opprioriterede rampeinspektioner, som udføres for dette luftfartsselskabs luftfartøjer i medfør af forordning (EF) nr. 351/2008.
- (57) Kommissionen er rede til at støtte CARC's og Jordan Aviations indsats gennem af aflægge et kontrolbesøg med deltagelse af medlemsstaterne og EASA, for at kontrollere sikkerhedsresultaterne hos Jordan Aviation og fremskridtene hos CARC for så vidt angår tilsynet med luftfartsselskaber certificeret i Jordan.

Rollins Air

- (58) Kommissionen igangsatte formelle drøftelser med selskabet Rollins Air, der er certificeret af de kompetente honduranske myndigheder, efter at have modtaget oplysninger fra de kompetente franske myndigheder om, at de ikke ville udstede trafikrettigheder til dette luftfartsselskab, før der var fundet en løsning på de sikkerhedsmangler, der var konstateret i løbet af den tekniske vurdering af det tekniske spørgeskema og yderligere oplysninger indgivet af Rollins Air med sigte på at få tildelt landingstilladelse (udarbejdelse af en såkaldt SAFA-standardrapport).
- (59) Selskabet blev opfordret til at afklare følgende punkter og inviteret til at komme med en redegørelse ved mødet i Udvalget for Luftfartssikkerhed den 8. november 2011: a) bevis for, at der er indført et flyvedataanalyseprogram, som opfylder ICAO-bestemmelserne; b) bevis for, at Frankrig og dets oversøiske territorier udgjorde del af det godkendte operationsområde for luftfartøjet af typen L1011-500 med registreringsnummer HR-AVN i henhold til den kompetente myndigheds godkendelse; c) bevis for, at piloterne involveret i den planlagte flyvning havde bestået de nødvendige duelighedsprøver inden for de seneste 12 måneder og d) at det flypersonale, som blev foreslået af luftfartsselskabet begge opfyldte de af ICAO krævede acceptable aldersgrænser.
- (60) Hverken Rollins Air eller de kompetente honduranske myndigheder (DGAC) var til stede under mødet i Udvalget for Luftfartssikkerhed. DGAC gav Honduras' diplomatiske repræsentation i Kongeriget Belgien beføjelse til at oplyse Udvalget for Luftfartssikkerhed om Honduras' officielle holdning den 9. november 2011, i

henhold til hvilken DGAC havde igangsat en procedure for at ophæve registreringen af luftfartøjet HR-AVN i Honduras' nationale register, og Rollins Air havde ikke længere lov til at benytte det nævnte luftfartøj. Rollins Air benytter dog flere luftfartøjer af denne type, og der blev ikke forelagt yderligere oplysninger vedrørende ovennævnte punkter.

- (61) Udvalget tog hensyn til, at Honduras er klassificeret i kategori 2 i de amerikanske luftfartsmyndigheders IASA-program, hvilket tyder på systemiske mangler hos Honduras' kompetente myndigheder og tvivl om, hvorvidt myndigheden på behørig vis kan udføre sine certificerings- og tilsynsopgaver vedrørende luftfartsselskaber under dens lovpligtige kontrol.
- (62) Følgelig vurderes det på grundlag af de fælles kriterier, at Rollins Air bør optages i bilag A, indtil der foreligger dokumentation for, at de mangler, som er fremhævet i de kompetente franske myndigheders standardrapport er afhjulpel.

Luftfartsselskaber fra Republikken Congo

- (63) De kompetente myndigheder i Republikken Congo (ANAC) oplyste om udstedelsen af en ny AOC til luftfartsselskabet Equatorial Congo Airlines S.A. den 23. september 2011, uden at myndigheden dokumenterede, at certificeringen og tilsynet med dette luftfartsselskab fuldt ud overholder de internationale sikkerhedsstandarder. På grundlag af de fælles kriterier vurderes det derfor, at Equatorial Congo Airlines S.A. også bør optages i bilag A.

Luftfartsselskaber fra Den Demokratiske Republik Congo

- (64) Der er beviser for, at de kompetente myndigheder i Den Demokratiske Republik Congo (AAC) har udstedt en ny AOC til luftfartsselskabet Stellar Airways, uden at der foreligger dokumentation for, at certificeringen og tilsynet med dette luftfartsselskab fuldt ud overholder de internationale sikkerhedsstandarder. På grundlag af de fælles kriterier vurderes det derfor, at Stellar Airways også bør optages i bilag A.

Luftfartsselskaber fra Filippinerne

- (65) Kommissionen er blevet oplyst om, at de kompetente filippinske myndigheder (CAAP) ville udstede nye AOC'er til luftfartsselskaber som Aeromajestic og Interisland Airlines. CAAP har ikke svaret på Kommissionens anmodning om oplysninger af 26. oktober 2011 vedrørende gyldigheden af certifikater, som indehaves af disse selskaber, og har ikke yderligere dokumenteret, at certificeringen og tilsynet med disse luftfartsselskaber fuldt ud overholder de gældende internationale sikkerhedsstandarder. På grundlag af de fælles kriterier vurderes det derfor, at disse luftfartsselskaber bør optages i bilag A.

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

- (66) 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 19. april 2011, 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.
- (67) 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 dagen for offentliggørelsen i *Den Europæiske Unions Tidende*.

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

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

Udfærdiget i Bruxelles, den 21. november 2011.

På Kommissionens vegne
For formanden
Joaquín ALMUNIA
Næstformand

BILAG A

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

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

⁽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 dens firmanavn, hvis dette er anderledes)	Nummer på Air Operator's Certificate (AOC) eller licens	Luftfartsselskabets ICAO-kode	Operatørens hjemstat
HELIMALONGO	AO 005-01/11	Ukendt	Republikken Angola
MAVEWA	016	Ukendt	Republikken Angola
SONAIR	AO 002-01/10-SOR	SOR	Republikken Angola
Alle luftfartsselskaber, som er certificeret af de myndigheder i Benin, der har ansvaret for det lovpligtige tilsyn, herunder:			Republikken Benin
AERO BENIN	PEA No 014/MDCTTTATP-PR/ANAC/DEA/SCS	AEB	Republikken Benin
AFRICA AIRWAYS	Ukendt	AFF	Republikken Benin
ALAFIA JET	PEA No 014/ANAC/MDCTTTATP-PR/DEA/SCS	N/A	Republikken Benin
BENIN GOLF AIR	PEA No 012/MDCTTP-PR/ANAC/DEA/SCS.	BGL	Republikken Benin
BENIN LITTORAL AIRWAYS	PEA No 013/MDCTTTATP-PR/ANAC/DEA/SCS.	LTL	Republikken Benin
COTAIR	PEA No 015/MDCTTTATP-PR/ANAC/DEA/SCS.	COB	Republikken Benin
ROYAL AIR	PEA No 11/ANAC/MDCTTP-PR/DEA/SCS	BNR	Republikken Benin
TRANS AIR BENIN	PEA No 016/MDCTTTATP-PR/ANAC/DEA/SCS	TNB	Republikken Benin
Alle luftfartsselskaber, som er certificeret af de myndigheder i Republikken Congo, der har ansvaret for det lovpligtige tilsyn, herunder:			Republikken Congo
AERO SERVICE	RAC06-002	RSR	Republikken Congo
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
EQUATORIAL CONGO AIRLINES S.A.	RAC 06-014	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)

Luftfartsselskabets juridiske enheds navn som anført på dens AOC (og dens firmanavn, hvis dette er anderledes)	Nummer på Air Operator's Certificate (AOC) eller licens	Luftfartsselskabets ICAO-kode	Operatørens hjemstat
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	ABB	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)
CHC STELLAVIA	409/CAB/MIN/TC/0050/2006	Ukendt	Den Demokratiske Republik Congo (RDC)
CONGO EXPRESS	409/CAB/MIN/TVC/083/2009	Ukendt	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)

Luftfartsselskabets juridiske enheds navn som anført på dens AOC (og dens firmanavn, hvis dette er anderledes)	Nummer på Air Operator's Certificate (AOC) eller licens	Luftfartsselskabets ICAO-kode	Operatørens hjemstat
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)
KORONGO AIRLINES	409/CAB/MIN/TVC/001/2011	Ukendt	Den Demokratiske Republik Congo (RDC)
LIGNES AÉRIENNES CONGOLAISES (LAC)	Ministerial signature (ordonnance No. 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)
STELLAR AIRWAYS	AAC/DG/DTA/TM/787/2011	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)
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

Luftfartsselskabets juridiske enheds navn som anført på dens AOC (og dens firmanavn, hvis dette er anderledes)	Nummer på Air Operator's Certificate (AOC) eller licens	Luftfartsselskabets ICAO-kode	Operatørens hjemstat
Alle luftfartsselskaber, som er certificeret af de tilsyns-ansvarlige myndigheder i Ækvatorialguinea, herunder:			Ækvatorialguinea
CRONOS AIRLINES	Ukendt	Ukendt	Ækvatorialguinea
CEIBA INTERCONTINENTAL	Ukendt	CEL	Ækvatorialguinea
EGAMS	Ukendt	EGM	Ækvatorialguinea
EUROGUINEANA DE AVIACION Y TRANSPORTES	2006/001/MTTCT/ DGAC/SOPS	EUG	Ækvatorialguinea
GENERAL WORK AVIACION	002/ANAC	n/a	Ækvatorialguinea
GETRA - GUINEA ECUATORIAL DE TRANSPORTES AEREOS	739	GET	Ækvatorialguinea
GUINEA AIRWAYS	738	n/a	Ækvatorialguinea
STAR EQUATORIAL AIRLINES	Ukendt	Ukendt	Ækvatorialguinea
UTAGE – UNION DE TRANSPORTE AEREO DE GUINEA ECUATORIAL	737	UTG	Ækvatorialguinea
Alle luftfartsselskaber, som er certificeret af de myndigheder i Indonesien, der har ansvaret for det lovpligtige tilsyn, undtagen Garuda Indonesia, Airfast Indonesia, Mandala Airlines, Ekspres Transportasi Antarbenua, 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
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 dens firmanavn, hvis dette er anderledes)	Nummer på Air Operator's Certificate (AOC) eller licens	Luftfartsselskabets ICAO- kode	Operatørens hjemstat
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
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

Luftfartsselskabets juridiske enheds navn som anført på dens AOC (og dens firmanavn, hvis dette er anderledes)	Nummer på Air Operator's Certificate (AOC) eller licens	Luftfartsselskabets ICAO-kode	Operatørens hjemstat
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
Alle luftfartsselskaber, som er certificeret af de myndigheder i Kasakhstan, der har ansvaret for det lovpligtige tilsyn, undtagen Air Astana, herunder:			Republikken Kasakhstan
AERO AIR COMPANY	AK-0429-10	ILK	Republikken Kasakhstan
AIR ALMATY	AK-0409-09	LMY	Republikken Kasakhstan
AIR TRUST AIRCOMPANY	AK-0412-10	RTR	Republikken Kasakhstan
AK SUNKAR AIRCOMPANY	AK-0396-09	AKS	Republikken Kasakhstan
ASIA CONTINENTAL AIRLINES	AK-0345-08	CID	Republikken Kasakhstan
ASIA WINGS	AK-0390-09	AWA	Republikken Kasakhstan
ATMA AIRLINES	AK-0437-10	AMA	Republikken Kasakhstan
AVIA-JAYNAR / AVIA-ZHAYNAR	AK-0435-10	SAP	Republikken Kasakhstan
BEYBARS AIRCOMPANY	AK-0383-09	BBS	Republikken Kasakhstan
BERKUT AIR/BEK AIR	AK-0428-10	BEK	Republikken Kasakhstan
BURUNDAYAVIA AIRLINES	AK-0415-10	BRY	Republikken Kasakhstan
COMLUX	AK-0399-09	KAZ	Republikken Kasakhstan
DETA AIR	AK-0417-10	DET	Republikken Kasakhstan
EAST WING	AK-0411-09	EWZ	Republikken Kasakhstan
EASTERN EXPRESS	AK-0427-10	LIS	Republikken Kasakhstan
EURO-ASIA AIR	AK-0384-09	EAK	Republikken Kasakhstan
EURO-ASIA AIR INTERNATIONAL	AK-0389-09	KZE	Republikken Kasakhstan
FLY JET KZ	AK-0391-09	FJK	Republikken Kasakhstan
INVESTAVIA	AK-0342-08	TLG	Republikken Kasakhstan
IRTYSH AIR	AK-0439-11	MZA	Republikken Kasakhstan
JET AIRLINES	AK-0419-10	SOZ	Republikken Kasakhstan

Luftfartsselskabets juridiske enheds navn som anført på dens AOC (og dens firmanavn, hvis dette er anderledes)	Nummer på Air Operator's Certificate (AOC) eller licens	Luftfartsselskabets ICAO-kode	Operatørens hjemstat
JET ONE	AK-0433-10	JKZ	Republikken Kasakhstan
KAZAIR JET	AK-0387-09	KEJ	Republikken Kasakhstan
KAZAIRTRANS AIRLINE	AK-0349-09	KUY	Republikken Kasakhstan
KAZAIRWEST	AK-0404-09	KAW	Republikken Kasakhstan
KAZAVIASPAS	AK-0405-09	KZS	Republikken Kasakhstan
MEGA AIRLINES	AK-0424-10	MGK	Republikken Kasakhstan
MIRAS	AK-0402-09	MIF	Republikken Kasakhstan
PRIME AVIATION	AK-0393-09	PKZ	Republikken Kasakhstan
SAMAL AIR	AK-0407-09	SAV	Republikken Kasakhstan
SAYAKHAT AIRLINES	AK-0426-10	SAH	Republikken Kasakhstan
SEMEYAVIA	AK-400-09	SMK	Republikken Kasakhstan
SCAT	AK-0420-10	VSV	Republikken Kasakhstan
SKYBUS	AK-0432-10	BYK	Republikken Kasakhstan
SKYJET	AK-0398-09	SEK	Republikken Kasakhstan
UST-KAMENOGORSK / AIR DIVISION OF EKA	AK-0440-11	UCK	Republikken Kasakhstan
ZHETYSU AIRCOMPANY	AK-0438-11	JTU	Republikken Kasakhstan
Alle luftfartsselskaber, som er certificeret af de tilsyns-ansvarlige myndigheder i Den Kirgisiske Republik, herunder:			Den Kirgisiske Republik
AIR MANAS	17	MBB	Den Kirgisiske Republik
ASIAN AIR	36	AZZ	Den Kirgisiske Republik
AVIA TRAFFIC COMPANY	23	AVJ	Den Kirgisiske Republik
AEROSTAN (EX BISTAIR-FEZ BISHKEK)	08	BSC	Den Kirgisiske Republik
CENTRAL ASIAN AVIATION SERVICES (CAAS)	13	CBK	Den Kirgisiske Republik
CLICK AIRWAYS	11	CGK	Den Kirgisiske Republik
DAMES	20	DAM	Den Kirgisiske Republik
EASTOK AVIA	15	EEA	Den Kirgisiske Republik
ITEK AIR	04	IKA	Den Kirgisiske Republik

Luftfartsselskabets juridiske enheds navn som anført på dens AOC (og dens firmanavn, hvis dette er anderledes)	Nummer på Air Operator's Certificate (AOC) eller licens	Luftfartsselskabets ICAO-kode	Operatørens hjemstat
KYRGYZ TRANS AVIA	31	KTC	Den Kirgisiske Republik
KYRGYZSTAN	03	LYN	Den Kirgisiske Republik
KYRGYZSTAN AIRLINE	Ukendt	KGA	Den Kirgisiske Republik
S GROUP AVIATION	6	SGL	Den Kirgisiske Republik
SKY WAY AIR	21	SAB	Den Kirgisiske Republik
TRAST AERO	05	TSJ	Den Kirgisiske Republik
VALOR AIR	07	VAC	Den Kirgisiske Republik
Alle luftfartsselskaber, som er certificeret af de tilsyns-ansvarlige 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
AFRIC AVIATION	010/MTAC/ANAC-G/DSA	Ukendt	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 Republikken Mauretanien, der har ansvaret for det lovpligtige tilsyn, herunder:			Republikken Mauretanien
MAURITANIA AIRWAYS		MTW	Republikken Mauretanien
Alle luftfartsselskaber, som er certificeret af de myndigheder i Republikken Mozambique, der har ansvaret for det lovpligtige tilsyn, herunder:			Republikken Mozambique
MOZAMBIQUE AIRLINES – LINHAS AEREAS DE MOÇAMBIQUE	MOZ-01/2010	LAM	Republikken Mozambique

Luftfartsselskabets juridiske enheds navn som anført på dens AOC (og dens firmanavn, hvis dette er anderledes)	Nummer på Air Operator's Certificate (AOC) eller licens	Luftfartsselskabets ICAO-kode	Operatørens hjemstat
MOZAMBIQUE EXPRESS/MEX	02 of 2010	MXE	Republikken Mozambique
TRANS AIRWAYS/KAYA AIRLINES	03 of 2010	Ukendt	Republikken Mozambique
HELICOPTEROS CAPITAL	Ukendt	Ukendt	Republikken Mozambique
CFA MOZAMBIQUE	Ukendt	Ukendt	Republikken Mozambique
UNIQUE AIR CHARTER	Ukendt	Ukendt	Republikken Mozambique
AEROVISAO DE MOZAMBIQUE	Ukendt	Ukendt	Republikken Mozambique
SAFARI AIR	Ukendt	Ukendt	Republikken Mozambique
ETA AIR CHARTER LDA	04 of 2010	Ukendt	Republikken Mozambique
EMILIO AIR CHARTER LDA	05 of 2010	Ukendt	Republikken Mozambique
CFM-TTA SA	07 of 2010	Ukendt	Republikken Mozambique
AERO-SERVICOS SARL	08 of 2010	Ukendt	Republikken Mozambique
VR CROPSPRAYERS LDA	06 of 2010	Ukendt	Republikken Mozambique
Alle luftfartsselskaber, som er certificeret af de myndigheder i Filippinerne, der har ansvaret for det lovpligtige tilsyn, herunder:			Republikken Filippinerne
AEROMAJESTIC	Ukendt	Ukendt	Republikken Filippinerne
AEROWURKS AERIAL SPRAYING SERVICES	2010030	Ukendt	Republikken Filippinerne
AIR PHILIPPINES CORPORATION	2009006	GAP	Republikken Filippinerne
AIR WOLF AVIATION INC.	200911	Ukendt	Republikken Filippinerne
AIRTRACK AGRICULTURAL CORPORATION	2010027	Ukendt	Republikken Filippinerne
ASIA AIRCRAFT OVERSEAS PHILIPPINES INC.	4AN9800036	Ukendt	Republikken Filippinerne
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	CEB	Republikken Filippinerne

Luftfartsselskabets juridiske enheds navn som anført på dens AOC (og dens firmanavn, hvis dette er anderledes)	Nummer på Air Operator's Certificate (AOC) eller licens	Luftfartsselskabets ICAO-kode	Operatørens hjemstat
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
INTERISLAND	Ukendt	Ukendt	Republikken Filippinerne
ISLAND AVIATION	2009009	SOY	Republikken Filippinerne
ISLAND TRANSVOYAGER	2010022	Ukendt	Republikken Filippinerne
LION AIR, INCORPORATED	2009019	Ukendt	Republikken Filippinerne
MACRO ASIA AIR TAXI SERVICES	2010029	Ukendt	Republikken Filippinerne
MINDANAO RAINBOW AGRICULTURAL DEVELOPMENT SERVICES	2009016	Ukendt	Republikken Filippinerne
MISIBIS AVIATION & DEVELOPMENT CORP	2010020	Ukendt	Republikken Filippinerne
OMNI AVIATION CORP.	2010033	Ukendt	Republikken Filippinerne
PACIFIC EAST ASIA CARGO AIRLINES, INC.	4AS9800006	PEC	Republikken Filippinerne
PACIFIC AIRWAYS CORPORATION	4AN9700007	Ukendt	Republikken Filippinerne
PACIFIC ALLIANCE CORPORATION	4AN2006001	Ukendt	Republikken Filippinerne
PHILIPPINE AIRLINES	2009001	PAL	Republikken Filippinerne
PHILIPPINE AGRICULTURAL AVIATION CORP.	4AN9800015	Ukendt	Republikken Filippinerne
ROYAL AIR CHARTER SERVICES INC.	2010024	Ukendt	Republikken Filippinerne
ROYAL STAR AVIATION, INC.	2010021	Ukendt	Republikken Filippinerne
SOUTH EAST ASIA AIRLINE INC. (SEAIR)	2009004	Ukendt	Republikken Filippinerne
SOUTHSTAR AVIATION COMPANY, INC.	4AN9800037	Ukendt	Republikken Filippinerne
SPIRIT OF MANILA AIRLINES CORPORATION	2009008	MNP	Republikken Filippinerne

Luftfartsselskabets juridiske enheds navn som anført på dens AOC (og dens firmanavn, hvis dette er anderledes)	Nummer på Air Operator's Certificate (AOC) eller licens	Luftfartsselskabets ICAO-kode	Operatørens hjemstat
SUBIC INTERNATIONAL AIR CHARTER	4AN9900010	Ukendt	Republikken Filippinerne
SUBIC SEAPLANE, INC.	4AN2000002	Ukendt	Republikken Filippinerne
TOPFLITE AIRWAYS, INC.	4AN9900012	Ukendt	Republikken Filippinerne
TRANSGLOBAL AIRWAYS CORPORATION	2009007	TCU	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	RIT	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 tilsyns-ansvarlige 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

Luftfartsselskabets juridiske enheds navn som anført på dens AOC (og dens firmanavn, hvis dette er anderledes)	Nummer på Air Operator's Certificate (AOC) eller licens	Luftfartsselskabets ICAO-kode	Operatørens hjemstat
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 tilsyns-ansvarlige myndigheder i Sudan, herunder:			Republikken Sudan
SUDAN AIRWAYS	Ukendt	SUD	Republikken Sudan
SUN AIR COMPANY	051	SNR	Republikken Sudan
MARSLAND COMPANY	040	MSL	Republikken Sudan
ATTICO AIRLINES	023	ETC	Republikken Sudan
FOURTY EIGHT AVIATION	054	WHB	Republikken Sudan
SUDANESE STATES AVIATION COMPANY	010	SNV	Republikken Sudan
ALMAJARA AVIATION	Ukendt	MJA	Republikken Sudan
BADER AIRLINES	035	BDR	Republikken Sudan
ALFA AIRLINES	054	AAJ	Republikken Sudan
AZZA TRANSPORT COMPANY	012	AZZ	Republikken Sudan
GREEN FLAG AVIATION	017	Unkown	Republikken Sudan
ALMAJAL AVIATION SERVICE	015	MGG	Republikken Sudan
NOVA AIRLINES	001	NOV	Republikken Sudan
TARCO AIRLINES	056	Ukendt	Republikken Sudan
Alle luftfartsselskaber, som er certificeret af de tilsyns-ansvarlige 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 dens firmanavn, hvis dette er anderledes)	Nummer på Air Operator's Certificate (AOC)	Luftfartsselskabets ICAO-kode	Operatørens hjemstat	Luftfartøjstype med begrænsning	Registreringsnummer eller -numre og serie-nummer eller -numre, hvis de/det er kendt	Registreringsstat
AIR KORYO	GAC-AOC/KOR-01	KOR	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	ABS	Den Gabonesiske Republik	Hele flåden, undtagen: 2 luftfartøjer af typen Falcon 50, 2 luftfartøjer af typen Falcon 900	Hele flåden, undtagen: TR-LGV; TR-LGY; TR-AFJ; TR-AFR	Den Gabonesiske Republik
AIR ASTANA ⁽²⁾	AK-0388-09	KZR	Kazakhstan	Hele flåden, undtagen: 2 luftfartøjer af typen B-767; 4 luftfartøjer af typen B-757; 10 luftfartøjer af typen A319/320/321; 5 luftfartøjer af typen Fokker 50	Hele flåden, undtagen: P4-KCA, P4-KCB, P4-EAS, P4-FAS, P4-GAS, P4-MAS; P4-NAS, P4-OAS, P4-PAS, P4-SAS, P4-TAS, P4-UAS, P4-VAS, P4-WAS, P4-YAS, P4-XAS; P4-HAS, P4-IAS, P4-JAS, P4-KAS, P4-LAS	Aruba (Kongeriget Nederlandene)
AIRLIFT INTERNATIONAL (GH) LTD	AOC 017	ALE	Republikken Ghana	Hele flåden, undtagen: 2 luftfartøj af typen DC8-63F	Hele flåden, undtagen: 9G-TOP og 9G-RAC	Republikken Ghana
AIR MADAGASCAR	5R-M01/2009	MDG	Madagaskar	Hele flåden, undtagen: 2 luftfartøjer af typen Boeing B-737-300, 2 luftfartøjer af typen ATR 72-500, 1 luftfartøj af typen ATR 42-500, 1 luftfartøj af typen ATR 42-320 og 3 luftfartøjer af typen DHC 6-300	Hele flåden, undtagen: 5R-MFH, 5R-MFI, 5R-MJE, 5R-MJF, 5R-MJG, 5R-MVT, 5R-MGC, 5R-MGD, 5R-MGF	Republikken Madagaskar
AIR SERVICE COMORES	06-819/TA-15/DGACM	KMD	Comorerne	Hele flåden, undtagen: LET 410 UVP	Hele flåden, undtagen: D6-CAM (851336)	Comorerne

⁽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 dens firmanavn, hvis dette er anderledes)	Nummer på Air Operator's Certificate (AOC)	Luftfartsselskabets ICAO-kode	Operatørens hjemstat	Luftfartøjstype med begrænsning	Registreringsnummer eller -numre og serie-nummer eller -numre, hvis de/det er kendt	Registreringsstat
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 A-300, 8 luftfartøjer af typen A-310, 1 luftfartøj B-737	Hele flåden, undtagen: EP-IBA EP-IBB EP-IBC EP-IBD EP-IBG EP-IBH EP-IBI EP-IBJ EP-IBM EP-IBN EP-IBO EP-IBS EP-IBT EP-IBV EP-IBX EP-IBZ EP-ICE EP-ICF EP-IBK EP-IBL EP-IBP EP-IBQ EP-AGA	Den Islamiske Republik Iran
JORDAN AVIATION	C002	JAV	Det Hashemitiske Kongerige Jordan	Hele flåden, undtagen: 8 luftfartøjer af typen B-737, 2 luftfartøjer af typen A-310, 1 luftfartøj af typen A-320	Hele flåden, undtagen: JY-JAB JY-JAD JY-JAN JY-JAO JY-JAX JY-JAY JY-JAP JY-JAQ JY-JAV JY-JAH JY-JAC	Det Hashemitiske Kongerige Jordan
NOUVELLE AIR AFFAIRES GABON (SN2AG)	003/MTAC/ANAC-G/DSA	NVS	Den Gabonesiske Republik	Hele flåden, undtagen: 1 luftfartøj af typen Challenger CL-601, 1 luftfartøj af typen HS-125-800	Hele flåden, undtagen: TR-AAG, ZS-AFG	Den Gabonesiske Republik; Den Sydafrikanske Republik

Luftfartsselskabets juridiske enheds navn som anført på dens AOC (og dens firmanavn, hvis dette er anderledes)	Nummer på Air Operator's Certificate (AOC)	Luftfartsselska- bets ICAO-kode	Operatørens hjemstat	Luftfartøjstype med begrænsning	Registreringsnummer eller -numre og serie- nummer eller -numre, hvis de/det er kendt	Registreringsstat
TAAG ANGOLA AIRLINES	001	DTA	Republikken Angola	Hele flåden, undtagen: 5 luft- fartøjer af typen Boeing B-777 og 4 luftfartøjer af typen Boeing B- 737-700	Hele flåden, undtagen: D2-TED, D2-TEE, D2- TEF, D2-TEG, D2- TEH, D2-TBF, D2- TBG, D2-TBH, D2-TBJ	Republikken Angola

(¹) Afrijet må kun bruge de luftfartøjer, der er anført for dets nuværende operationer i Den Europæiske Union.

(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 betragtning 69 i forordning (EU) nr. 590/2010, EUT L 170 af 6.7.2010, s. 15.

KOMMISSIONENS GENNEMFØRELSESFORORDNING (EU) Nr. 1198/2011**af 21. november 2011****om faste importværdier med henblik på fastsættelse af indgangsprisen for visse frugter og grøntsager**

EUROPA-KOMMISSIONEN HAR —

under henvisning til traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde,

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

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

ud fra følgende betragtning:

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

VEDTAGET DENNE FORORDNING:

Artikel 1

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

Artikel 2

Denne forordning træder i kraft den 22. november 2011.

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

Udfærdiget i Bruxelles, den 21. november 2011.

*På Kommissionens vegne
For formanden*

José Manuel SILVA RODRÍGUEZ

*Generaldirektør for landbrug
og udvikling af landdistrikter*

⁽¹⁾ EUT L 299 af 16.11.2007, s. 1.

⁽²⁾ EUT L 157 af 15.6.2011, s. 1.

BILAG

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

(EUR/100 kg)

KN-kode	Tredjelandskode ⁽¹⁾	Fast importværdi
0702 00 00	AL	51,9
	MA	47,0
	MK	57,4
	TR	86,5
	ZZ	60,7
0707 00 05	AL	64,0
	EG	161,4
	TR	143,8
	ZZ	123,1
0709 90 70	MA	51,8
	TR	145,1
	ZZ	98,5
0805 20 10	MA	90,5
	ZA	65,5
	ZZ	78,0
0805 20 30, 0805 20 50, 0805 20 70, 0805 20 90	HR	43,8
	IL	74,8
	JM	134,1
	MA	53,5
	TR	79,0
	UY	42,7
	ZA	62,9
	ZZ	70,1
0805 50 10	TR	57,0
	ZA	43,5
	ZZ	50,3
0808 10 80	CA	110,8
	CL	90,0
	MK	41,0
	NZ	65,3
	TR	95,1
	US	111,2
	ZA	108,7
	ZZ	88,9
0808 20 50	AR	43,9
	CN	90,1
	TR	85,0
	ZA	73,2
	ZZ	73,1

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

KOMMISSIONENS GENNEMFØRELSESFORORDNING (EU) Nr. 1199/2011**af 21. november 2011****om ændring af de repræsentative priser og den tillægsimporttold for visse produkter inden for sukkersektoren, der er fastsat ved gennemførelsesforordning (EU) nr. 971/2011 for produktionsåret 2011/12**

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

2011/12 er fastsat ved Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) nr. 971/2011 ⁽³⁾. Disse repræsentative priser og denne tillægstold er senest ændret ved Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) nr. 1166/2011 ⁽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 gennemførelsesforordning (EU) nr. 971/2011 for produktionsåret 2011/12, ændres og er anført i bilaget til nærværende forordning.

Artikel 2

Denne forordning træder i kraft den 22. november 2011.

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

Udfærdiget i Bruxelles, den 21. november 2011.

*På Kommissionens vegne
For formanden*

José Manuel SILVA RODRÍGUEZ
*Generaldirektør for landbrug
og udvikling af landområder*

⁽¹⁾ EUT L 299 af 16.11.2007, s. 1.

⁽²⁾ EUT L 178 af 1.7.2006, s. 24.

⁽³⁾ EUT L 254 af 30.9.2011, s. 12.

⁽⁴⁾ EUT L 297 af 16.11.2011, s. 59.

BILAG

De ændrede repræsentative priser og den ændrede tillægsimporttold for hvidt sukker, råsukker og produkter i KN-kode 1702 90 95, der er gældende fra den 22. november 2011

(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⁾	41,78	0,00
1701 11 90 ⁽¹⁾	41,78	2,37
1701 12 10 ⁽¹⁾	41,78	0,00
1701 12 90 ⁽¹⁾	41,78	2,07
1701 91 00 ⁽²⁾	45,89	3,70
1701 99 10 ⁽²⁾	45,89	0,57
1701 99 90 ⁽²⁾	45,89	0,57
1702 90 95 ⁽³⁾	0,46	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

DEN EUROPÆISKE CENTRALBANKS AFGØRELSE

af 15. november 2011

om ændring af afgørelse ECB/2007/7 om de nærmere vilkår for TARGET2-ECB

(ECB/2011/19)

(2011/749/EU)

DIREKTIONEN FOR DEN EUROPÆISKE CENTRALBANK HAR —

under henvisning til traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde, særlig artikel 127, stk. 2,

under henvisning til statuten for Det Europæiske System af Centralbanker og Den Europæiske Centralbank, særlig artikel 11.6, og artikel 17, 22 og 23,

under henvisning til retningslinje ECB/2007/2 af 26. april 2007 om TARGET2 (Trans-European Automated Real-time Gross settlement Express Transfer system) ⁽¹⁾, særlig artikel 6, stk. 2, og

ud fra følgende betragtninger:

- (1) Retningslinje ECB/2007/2 er blevet ændret af retningslinje ECB/2011/15 af 14. oktober 2011 om ændring af retningslinje ECB/2007/2 om TARGET2 (Trans-European Automated Real-time Gross settlement Express Transfer system) ⁽²⁾, bl.a. for a) at inddrage »forsigtighedshensyn« blandt kriterierne, på grundlag af hvilke en ansøgning om deltagelse i TARGET2 kan afslås, og på grundlag af hvilke en deltagers deltagelse i TARGET2 eller dennes adgang til intradag-kredit kan suspenderes, indskrænkes eller ophæves, og for b) at afspejle de nye krav for TARGET2 deltagere vedrørende administrative og restriktive foranstaltninger, som er indført henholdsvis i traktatens artikel 75 og artikel 215.

- (2) Det er derfor nødvendigt at ændre bilaget til afgørelse ECB/2007/7 af 24. juli 2007 om de nærmere vilkår for TARGET2-ECB ⁽³⁾ for at indarbejde visse elementer fra retningslinje ECB/2011/15 i de nærmere vilkår og betingelser for TARGET2-ECB —

TRUFFET FØLGENDE AFGØRELSE:

Artikel 1

Ændring af de nærmere vilkår for TARGET2-ECB

Bilaget til afgørelse ECB/2007/7, som indeholder de nærmere vilkår for TARGET2-ECB, ændres i overensstemmelse med bilaget til denne afgørelse.

Artikel 2

Ikrafttrædelse

Denne afgørelse træder i kraft den 21. november 2011.

Udfærdiget i Frankfurt am Main, den 15. november 2011.

Mario DRAGHI
Formand for ECB

⁽¹⁾ EUT L 237 af 8.9.2007, s. 1.

⁽²⁾ EUT L 279 af 26.10.2011, s. 5.

⁽³⁾ EUT L 237 af 8.9.2007, s. 71.

BILAG

Bilaget til afgørelse ECB/2007/7 ændres således:

1. Følgende definitioner erstattes i artikel 1:

- »— »payee«, except where used in Article 33, means a TARGET2 participant whose PM account will be credited as a result of a payment order being settled,
- »payer«, except where used in Article 33, means a TARGET2 participant whose PM account will be debited as a result of a payment order being settled.«.

2. Artikel 6, stk. 4, litra c), erstattes af følgende:

- »c) in the ECB's assessment, such participation would endanger the overall stability, soundness and safety of TARGET2-ECB or of any other TARGET2 component system, would jeopardise the ECB's performance of its tasks as described in the Statute of the European System of Central Banks and of the European Central Bank, or poses risks on the grounds of prudence.«.

3. Artikel 28, stk. 2, litra e) og f) erstattes af følgende:

- »e) any other participant-related event occurs which, in the ECB's assessment, would threaten the overall stability, soundness and safety of TARGET2-ECB or of any other TARGET2 component system, which would jeopardise the ECB's performance of its tasks as described in the Statute of the European System of Central Banks and of the European Central Bank, or poses risks on the grounds of prudence;
- f) the ECB suspends, limits or terminates the participant's access to intraday credit pursuant to paragraph 12 of Annex III to Guideline ECB/2007/2.«

4. Artikel 33 ændres således:

- a) Titlen »Data protection, prevention of money laundering and related issues« erstattes af »Data protection, prevention of money laundering, administrative or restrictive measures and related issues«;

b) Som stk. 3 indsættes følgende:

»3. Participants, when acting as the payment service provider of a payer or payee, shall comply with all requirements resulting from administrative or restrictive measures imposed pursuant to Articles 75 or 215 of the Treaty on the Functioning of the European Union, including with respect to notification and/or obtaining consent from a competent authority in relation to the processing of transactions. In addition:

a) when the ECB is the payment service provider of a participant that is a payer:

- i) the participant shall make the required notification or obtain consent on behalf of the central bank that is primarily required to make notification or obtain consent, and shall provide the ECB with evidence of having made a notification or having received consent; and
- ii) the participant shall not enter any credit transfer order into TARGET2 until it has obtained confirmation from the ECB that the required notification has been made or the consent has been obtained by or on behalf of the payment service provider of the payee;

b) when the ECB is a payment service provider of a participant that is a payee, the participant shall make the required notification or obtain consent on behalf of the central bank that is primarily required to make notification or obtain consent, and shall provide the ECB with evidence of having made a notification or having received consent.

For the purposes of this paragraph, the terms »payment service provider«, »payer« and »payee« shall have the meanings given to them in the applicable administrative or restrictive measures.«

HENSTILLINGER

KOMMISSIONENS HENSTILLING

af 8. september 2011

om støtte til en EU-dækkende eCall-tjeneste i elektroniske kommunikationsnetværk til fremføring af alarmopkald fra køretøjer baseret på 112 ("eCall")

(EØS-relevant tekst)

(2011/750/EU)

EUROPA-KOMMISSIONEN HAR —

under henvisning til traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde, særlig artikel 292, og

ud fra følgende betragtninger:

- (1) Rådets beslutning 91/396/EØF af 29. juli 1991 om indførelse af et fælleseuropæisk alarmnummer ⁽¹⁾ pålagde medlemsstaterne at sikre, at nummeret 112 blev indført i de offentlige telefonnet som det fælles europæiske alarmnummer.
- (2) Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2002/22/EF af 7. marts 2002 om forsyningspligt og brugerrettigheder i forbindelse med elektroniske kommunikationsnet og -tjenester (forsyningspligtdirektivet) ⁽²⁾ pålægger medlemsstaterne at sikre, at opkald til 112 besvares og håndteres på tilfredsstillende vis, og at alle slutbrugere gratis kan ringe 112.
- (3) Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2010/40/EU af 7. juli 2010 om rammerne for indførelse af intelligente transportsystemer på vejtransportområdet og for grænsefladerne til andre transportformer ⁽³⁾ omfattede harmoniserede bestemmelser for harmoniseret tilrådighedsstillelse af et interoperabelt EU-dækkende eCall-system som prioriteret foranstaltning. Indførelsen af en sådan harmoniseret tjeneste i alle køretøjer i Den Europæiske Union kan potentielt reducere antallet af dødsulykker og alvorlige kvæstelser som følge af trafikulykker betydeligt.
- (4) Det er vigtigt, at alle medlemsstater udvikler fælles tekniske løsninger og fremgangsmåder for tilvejebringelse

af nødopkaldstjenester. Der bør udvikles fælles tekniske løsninger i de europæiske standardiseringsorganisationer for at lette indførelsen af eCall-tjenesten, sikre tjenestens interoperabilitet og kontinuitet over hele EU og mindske Den Europæiske Unions omkostninger ved indførelsen.

- (5) En harmoniseret løsning for hele Europa ville sikre interoperabiliteten ved fremføring af stemme/lydopkald og det minimumsdatasæt, som eCall-systemet i bilen sender til alarmcentralen, herunder den nøjagtige stedsangivelse og tidspunktet for ulykken. En harmoniseret løsning ville også sikre eCall-tjenestens kontinuitet på tværs af EU-landene. Med den tætte trafik på tværs af de europæiske grænser er der et stigende behov for en fælles dataoverførselsprotokol for at undgå uklarhed og fejltolkninger af overførte data, når sådanne oplysninger overføres til alarmcentraler og beredskabstjenester.
- (6) En effektiv indførelse af en harmoniseret EU-dækkende interoperabel eCall-tjeneste forudsætter, at stemme/lydopkaldet sammen med minimumsdatasættet, der ved ulykken genereres af systemet i bilen, automatisk fremføres til den relevante alarmcentral, der kan modtage og anvende de angivne lokaliseringdata.
- (7) Ordningerne for mobilnetoperatørernes overførsel af oplysninger til alarmcentraler bør tilrettelægges gennemsigtigt og uden forskelsbehandling, også for så vidt angår eventuelle omkostningsforhold.
- (8) En harmoniseret løsning for hele Europa vil også sikre interoperabiliteten for avancerede eCall-applikationer, som f.eks. yderligere oplysninger om bl.a. indikationer fra sammenstødssensorer, godstype, når der er tale om farligt gods, eller antallet af passagerer i køretøjet.

⁽¹⁾ EFT L 217 af 6.8.1991, s. 31.

⁽²⁾ EFT L 108 af 24.4.2002, s. 51.

⁽³⁾ EUT L 207 af 6.8.2010, s. 1.

(9) Europa-Parlamentet og Rådets direktiv 95/46/EF af 24. oktober 1995 om beskyttelse af fysiske personer i forbindelse med behandling af personoplysninger og om fri udveksling af sådanne oplysninger ⁽¹⁾ og Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2002/58/EF af 12. juli 2002 om behandling af personoplysninger og beskyttelse af privatlivets fred i den elektroniske kommunikationssektor (direktiv om databeskyttelse inden for elektronisk kommunikation) ⁽²⁾ kræver generelt, at borgenes ret til privatlivs- og databeskyttelse respekteres fuldt ud, og at der træffes passende tekniske og organisatoriske sikkerhedsforanstaltninger med dette formål. Det tillader dog beredskabstjenester at bruge lokaliseringsdata uden den pågældende brugers samtykke. Medlemsstaterne bør navnlig sikre, at der er gennemskuelige procedurer for den måde, hvorpå udbyderen af et offentligt kommunikationsnet og/eller -tjeneste kan se bort fra, at en bruger midlertidigt har nægtet eller ikke har givet samtykke til, at lokaliseringsdata behandles pr. linje med henblik på organisationer, der tager sig af nødopkald og er godkendte som sådanne af en medlemsstat.

(10) eCall-tjenesten er udformet efter henstillingerne fra Artikel 29-gruppen vedrørende Databeskyttelse og indeholdt i arbejdsdokumentet om databeskyttelse og beskyttelse af privatlivets fred i forbindelse med eCall-initiativet vedtaget den 26. september 2006, således at køretøjer med eCall-udstyr ikke er sporbare i normal driftstilstand, og det minimumsdatasæt, som eCall-udstyret sender, indeholder de minimumsoplysninger, der kræves for at kunne håndtere nødopkald på passende vis.

(11) Henstillingen vil gøre det muligt for medlemsstaterne at organisere eCall-beredskabet på den måde, der bedst passer til deres alarmberedskabsinfrastruktur.

(12) Tiltag under Den Europæiske Unions handlingsprogram for civilbeskyttelse bør sigte mod at integrere målsætninger for civilbeskyttelse med andre EU-politikker og -tiltag samt sikre overensstemmelse mellem programmet og andre EU-tiltag. Dette giver Kommissionen beføjelse til at gennemføre foranstaltninger med det sigte at øge beredskabet i civilbeskyttelsesorganisationer i medlemsstaterne ved at forbedre deres evne til at sætte ind over for katastrofesituationer og forbedre deres teknik og metoder i forbindelse med indsats og afhjælpning af følgevirkninger. Det kan omfatte alarmcentralers og beredskabstjenesters håndtering og brug af eCall-oplysninger.

(13) En vellykket indførelse af en eCall-tjeneste i EU forudsætter, at problemer med indførelsen behandles, og at tidsplanerne for lanceringen af det nye system koordineres. Platformen for gennemførelse af eCall, som Kommissionen oprettede i februar 2009 som et partnerskab mellem den offentlige og private sektor, har gjort

det muligt for alle interessenter at diskutere og nå til enighed om principperne for harmoniseret og rettidig gennemførelse.

(14) For at nå målsætningerne i denne henstilling er det afgørende, at mobilnetoperatører og -tjenesteudbydere samt offentlige myndigheder, herunder beredskabstjenester, opretholder en dialog.

(15) Som led i den fortsatte udvikling af koncepter og teknologi tilskyndes medlemsstaterne til at fremme og støtte udvikling af tillægstjenester med henblik på assistance i nødsituationer, f.eks. for turister og rejsende og for vej- eller banetransport af farligt gods, og støtte udviklingen og gennemførelsen af fælles grænsefladespecifikationer og håndteringsprocedurer for overførsel af lokaliseringsdata for at sikre sådanne tjenesters interoperabilitet over hele Europa —

VEDTAGET DENNE HENSTILLING:

1. Medlemsstaterne bør anvende nedenstående harmoniserede vilkår og principper for manuelle eller automatiske opkald fra en køretøjsmonteret telematikterminal til alarmcentraler via det fælleseuropæiske alarmnummer 112

2. I denne henstilling forstås ved:

a) "beredskabstjeneste": en tjeneste, der er godkendt som en sådan af medlemsstaten, og som yder omgående og hurtig bistand i særlige situationer, hvor der er direkte risiko for liv eller lemmer, for individuel eller kollektiv sundhed eller sikkerhed, for privat eller offentlig ejendom eller for miljøet, men ikke nødvendigvis kun i disse situationer

b) "alarmcentral": en fysisk lokalitet, hvor alarmopkald modtages under ansvar af en offentlig myndighed eller en privat organisation, der er godkendt som sådan af medlemsstatens regering. Den passende alarmcentral er den, som myndighederne på forhånd har fastsat som ansvarlig for alarmopkald fra et bestemt område eller af en bestemt type (for eksempel eCall)

c) "eCall": et nødopkald fra et køretøj til 112, der enten foretages automatisk ved aktivering af sensorer i køretøjet eller manuelt, som via trådløse mobilkommunikationsnetværk overfører et standardiseret minimumsdatasæt og opretter en lydkanal mellem køretøjets passagerer og den mest passende alarmcentral

d) "beredskabstjenestekategoriværdi": den 8-bit-værdi, der bruges til mobilnødopkald til at angive den pågældende type nødopkald (1-politi, 2-ambulance, 3-brandvæsen,

⁽¹⁾ EFT L 281 af 23.11.1995, s. 31.

⁽²⁾ EFT L 201 af 31.7.2002, s. 37.

- 4-søredningstjeneste, 5 bjergredningstjeneste, 6-manuelt eCall, 7-automatisk eCall, 8-reserve), som angivet i tabel 10.5.135d i ETSI TS 124.008
- e) "eCall-indikator" eller "eCall-fane": den "beredskabstjenestekategoriværdi", der tildeles eCall i henhold til ETSI TS 124.008 (dvs. "6-manuelt eCall" og "7-automatisk eCall"), der gør det muligt at skelne mellem 112-opkald fra køretøjsmonterede mobilterminaler og mellem manuelt og automatisk udløste eCall
- f) "minimumsdatasæt": de oplysninger, der sendes til alarmcentralen i henhold til standarden EN 15722, og
- g) "mobiltelekommunikationsoperatører" eller "mobilnetoperatør": en udbyder af offentlige trådløse mobilkommunikationsnetværk.
3. Medlemsstaterne bør udarbejde detaljerede bestemmelser for offentlige mobiltelekommunikationsoperatører, der håndterer eCall i den pågældende medlemsstat. Bestemmelserne bør til fulde overholde databeskyttelsesbestemmelserne i direktiv 95/46/EF og direktiv 2002/58/EF. Derudover bør de oplyse, hvilken alarmcentral, der er den mest passende at omdirigere eCall til.
4. Medlemsstaterne bør sikre, at mobilnetværksoperatører indfører teknikken til håndtering af "eCall-indikatoren" i deres netværk. Dette bør være gennemført senest den 31. december 2014.
5. Mobilnetværksoperatører bør håndtere et eCall som ethvert andet opkald til det fælles europæiske alarmnummer 112.
6. Medlemsstaterne bør forlange af deres nationale myndigheder, at de aflægger rapport til Kommissionen om, hvilke foranstaltninger der er truffet med henblik på denne henstilling og om mobilnetværksoperatørernes gennemførelse af teknikken til håndtering af "eCall-indikatoren" i deres netværk senest ved udgangen af marts 2012, så Kommissionen kan foretage en undersøgelse under hensyntagen til de nye krav for alarmcentraler.
- Udfærdiget i Bruxelles, den 8. september 2011.
- På Kommissionens vegne
Neelie KROES
Næstformand

ABONNEMENTSPRISER 2011 (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 dvd	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 dvd	22 officielle EU-sprog	400 EUR pr. år
Supplement til EUT (S-udgaven), udbud og offentlige kontrakter, dvd, 1 udgave 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 dvd.

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*.

Salg og abonnementer

Betalingsabonnementer på diverse tidsskrifter, som f.eks. *Den Europæiske Unions Tidende*, kan købes gennem vore salgsagenter. Listen over salgsagenterne 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>



Den Europæiske Unions Publikationskontor
2985 Luxembourg
LUXEMBOURG

DA