

Amtsblatt

der Europäischen Union

L 170



Ausgabe
in deutscher Sprache

Rechtsvorschriften

53. Jahrgang

6. Juli 2010

Inhalt

II Rechtsakte ohne Gesetzescharakter

VERORDNUNGEN

- ★ **Verordnung (EU) Nr. 588/2010 der Kommission vom 5. Juli 2010 zur Genehmigung geringfügiger Änderungen der Spezifikation einer im Register der geschützten Ursprungsbezeichnungen und der geschützten geografischen Angaben eingetragenen Bezeichnung (Sopressa Vicentina (g.U.))** 1
- ★ **Verordnung (EU) Nr. 589/2010 der Kommission vom 5. Juli 2010 zur Änderung der Verordnung (EU) Nr. 53/2010 des Rates hinsichtlich der Fangbeschränkungen für Sandaal in den EU-Gewässern des Gebiets IIIa sowie den EU-Gewässern der Gebiete IIa und IV** 7
- ★ **Verordnung (EU) Nr. 590/2010 der Kommission vom 5. Juli 2010 zur Änderung der Verordnung (EG) Nr. 474/2006 zur Erstellung der gemeinschaftlichen Liste der Luftfahrtunternehmen, gegen die in der Gemeinschaft eine Betriebsuntersagung ergangen ist ⁽¹⁾** 9
- Verordnung (EU) Nr. 591/2010 der Kommission vom 5. Juli 2010 zur Festlegung pauschaler Einfuhrwerte für die Bestimmung der für bestimmtes Obst und Gemüse geltenden Einfuhrpreise 31
- Verordnung (EU) Nr. 592/2010 der Kommission vom 5. Juli 2010 zur Änderung der mit der Verordnung (EG) Nr. 877/2009 festgesetzten repräsentativen Preise und zusätzlichen Einfuhrzölle für bestimmte Erzeugnisse des Zuckersektors im Wirtschaftsjahr 2009/10 33

Preis: 4 EUR

(Fortsetzung umseitig)

(¹) Text von Bedeutung für den EWR

DE

Bei Rechtsakten, deren Titel in magerer Schrift gedruckt sind, handelt es sich um Rechtsakte der laufenden Verwaltung im Bereich der Agrarpolitik, die normalerweise nur eine begrenzte Geltungsdauer haben.

Rechtsakte, deren Titel in fetter Schrift gedruckt sind und denen ein Sternchen vorangestellt ist, sind sonstige Rechtsakte.

BESCHLÜSSE

2010/375/EU:

- ★ **Beschluss der Kommission vom 18. Juni 2010 über die Zuteilung von Mengen geregelter Stoffe außer Fluorchorkohlenwasserstoffen, die 2010 in der Union für die Verwendung zu wesentlichen und kritischen Labor- und Analysezwecken gemäß der Verordnung (EG) Nr. 1005/2009 des Europäischen Parlaments und des Rates über Stoffe, die zum Abbau der Ozonschicht führen, zugelassen sind** (Bekannt gegeben unter Aktenzeichen K(2010) 3850) 35

2010/376/EU:

- ★ **Beschluss der Kommission vom 2. Juli 2010 zu den Sicherheitsanforderungen, die gemäß der Richtlinie 2001/95/EG des Europäischen Parlaments und des Rates durch Europäische Normen über bestimmte Produkte für die Bettruhe von Kindern zu erfüllen sind** 39

GESCHÄFTS- UND VERFAHRENSORDNUNGEN

- ★ **Änderungen der Praktischen Anweisungen für die Parteien** 49
- ★ **Änderungen der Dienstanweisung für den Kanzler des Gerichts** 53



II

(Rechtsakte ohne Gesetzescharakter)

VERORDNUNGEN

VERORDNUNG (EU) Nr. 588/2010 DER KOMMISSION

vom 5. Juli 2010

zur Genehmigung geringfügiger Änderungen der Spezifikation einer im Register der geschützten Ursprungsbezeichnungen und der geschützten geografischen Angaben eingetragenen Bezeichnung (Soprèssa Vicentina (g.U.))

DIE EUROPÄISCHE KOMMISSION —

gestützt auf den Vertrag über die Arbeitsweise der Europäischen Union,

gestützt auf die Verordnung (EG) Nr. 510/2006 des Rates vom 20. März 2006 zum Schutz von geografischen Angaben und Ursprungsbezeichnungen für Agrarerzeugnisse und Lebensmittel⁽¹⁾, insbesondere auf Artikel 9 Absatz 2 zweiter Satz,

in Erwägung nachstehender Gründe:

- (1) Gemäß Artikel 9 Absatz 1 Unterabsatz 1 und Artikel 17 Absatz 2 der Verordnung (EG) Nr. 510/2006 hat die Kommission den Antrag Italiens geprüft, Änderungen von Angaben in der Spezifikation der mit der Verordnung (EG) Nr. 2400/96 der Kommission⁽²⁾, geändert durch die Verordnung (EG) Nr. 492/2003⁽³⁾, eingetragenen geschützten Ursprungsbezeichnung „Soprèssa Vicentina“ zu genehmigen.
- (2) Zweck des Antrags ist die Änderung der Spezifikation im Hinblick auf die Art der Kennzeichnung der Schweine, deren Fleisch als Rohware verwendet wird.

- (3) Die Kommission hat die Änderungen geprüft und hält sie für gerechtfertigt. Da es sich um eine geringfügige Änderung im Sinne von Artikel 9 der Verordnung (EG) Nr. 510/2006 handelt, kann die Kommission sie genehmigen, ohne auf das Verfahren nach den Artikeln 5, 6 und 7 derselben Verordnung zurückzugreifen —

HAT FOLGENDE VERORDNUNG ERLASSEN:

Artikel 1

Die Spezifikation der geschützten Ursprungsbezeichnung „Soprèssa Vicentina“ wird gemäß Anhang I dieser Verordnung geändert.

Artikel 2

Anhang II dieser Verordnung enthält das aktualisierte einzige Dokument.

Artikel 3

Diese Verordnung tritt am zwanzigsten Tag nach ihrer Veröffentlichung im *Amtsblatt der Europäischen Union* in Kraft.

Diese Verordnung ist in allen ihren Teilen verbindlich und gilt unmittelbar in jedem Mitgliedstaat.

Brüssel, den 5. Juli 2010

Für die Kommission
Der Präsident
José Manuel BARROSO

⁽¹⁾ ABl. L 93 vom 31.3.2006, S. 12.

⁽²⁾ ABl. L 327 vom 18.12.1996, S. 11.

⁽³⁾ ABl. L 73 vom 19.3.2003, S. 3.

ANHANG I

Folgende Änderungen der Spezifikation der geschützten Ursprungsbezeichnung „Soprèssa Vicentina“ werden genehmigt:

In Artikel 2 „Beschreibung des Erzeugnisses“ werden unter Punkt 2.1.3 „Schlachtalter“ die Wörter „oder auf dem Ohr“ eingefügt.

„Das Mindestschlachtalter beträgt neun Monate und kann anhand der Angaben der Tätowierung, die den Schweinen innerhalb von 30 Tagen nach der Geburt auf der Keule angebracht wird, überprüft werden.“

wird durch folgende Angabe ersetzt:

„Das Mindestschlachtalter beträgt neun Monate und kann anhand der Angaben der Tätowierung, die den Schweinen innerhalb von 30 Tagen nach der Geburt auf der Keule oder auf dem Ohr angebracht wird, überprüft werden.“

ANHANG II

EINZIGES DOKUMENT

Verordnung (EG) Nr. 510/2006 des Rates zum Schutz von geografischen Angaben und Ursprungsbezeichnungen für Agrarerzeugnisse und Lebensmittel

„SOPRÈSSA VICENTINA“

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

g.g.A. () g.U. (X)

1. Bezeichnung

„Soprèssa Vicentina“

2. Mitgliedstaat oder Drittland

Italien

3. Beschreibung des Agrarerzeugnisses oder des Lebensmittels**3.1. Art des Erzeugnisses**

Klasse 1.2: Fleischerzeugnisse

3.2. Beschreibung des Erzeugnisses, für das der unter Punkt 1 aufgeführte Name gilt

Der Name „Soprèssa Vicentina“ bezeichnet ein gereiftes Rohwurstzeugnis, mittelgroß bis groß, das aus den besten Teilstücken vom Schwein hergestellt wird.

3.3. Rohstoffe (nur für Verarbeitungserzeugnisse)

Der Ausgangsstoff für die Erzeugung von „Soprèssa Vicentina“ ist Schweinefleisch, das von Tieren stammen muss, die in Betrieben in der Provinz Vicenza geboren und aufgezogen wurden.

3.4. Futter (nur für Erzeugnisse tierischen Ursprungs)

Verboten ist die Verfütterung von Fleischmehl von der Geburt bis zum Abschluss der Aufzuchtphase sowie von tierischen Erzeugnissen (mit Ausnahme von Milchprodukten) in der Mastphase.

Das Futter ist vorzugsweise in flüssiger Form, als Kleinfutter mit Wasser- bzw., wenn möglich, mit Molkezusatz zu verabreichen. Um eine gute Fettschicht zu erzielen, sollte die Futtertrockenmasse höchstens 2 % Linolsäure enthalten. Pro Tier dürfen täglich nicht mehr als insgesamt 15 Liter Molke und Buttermilch verfüttert werden.

Buttermilch ist ein Nebenprodukt der Butterherstellung und Molke ein Nebenprodukt der Käseherstellung.

3.5. Besondere Erzeugungsschritte, die in dem abgegrenzten geografischen Gebiet erfolgen müssen

Schweinehaltung: Das für das Rohwurstzeugnis „Soprèssa Vicentina“ als Ausgangsstoff verwendete Schweinefleisch muss von Tieren stammen, die in Betrieben in der Provinz Vicenza geboren und aufgezogen wurden.

Es muss sich um reinrassige oder gekreuzte, nicht gentechnisch veränderte Tiere traditioneller Rassen handeln, wie z. B.: Large White, Landrace und Duroc, die im italienischen Herdbuch oder in vom italienischen Herdbuchverband anerkannten ausländischen Herdbüchern eingetragen sind, deren Zielsetzung mit dem italienischen Herdbuch in Bezug auf die Erzeugung des schweren Landschweins vereinbar ist.

Die Schweine müssen auf ein hohes Schlachtgewicht gemästet werden können (130 kg).

Das Mindestschlachtalter beträgt neun Monate und kann anhand der Angaben der Tätowierung, die den Schweinen innerhalb von 30 Tagen nach der Geburt auf der Keule [oder auf dem Ohr] angebracht wird, überprüft werden. Die Stallungen müssen gut gedämmt und belüftet sein, damit eine angemessene Temperatur, optimale Luftbewegung und die Ableitung von schädlichen Gasen gewährleistet sind. Die Fußböden müssen aus wasserabweisenden, wärmeisolierenden und rutschfesten Materialien bestehen.

Entsprechend der Art der Ernährung müssen alle Anlagen und Geräte ausreichend korrosionsbeständig sein.

Es können auch wild oder halbwild gehaltene Schweine verwendet werden.

Schlachtung der Schweine: Die Schweine müssen in Anlagen geschlachtet werden, die nach den einzelstaatlichen und EU-Hygienevorschriften zugelassen sind und sich in dem für die geschützte Ursprungsbezeichnung abgegrenzten Gebiet befinden.

Das Schlachtgewicht der Schweine muss mindestens 130 kg betragen.

Fleisch von Schweinen, bei denen der Tierarzt bei der Fleischbeschau manifeste Muskelerkrankungen festgestellt hat (PSE-(pale, soft, exudative)-Fleisch; DFD- (dark, firm, dry)-Fleisch; Folgen von Entzündungen und Verletzungen) wird von der Weiterverarbeitung ausgeschlossen.

Fleischverarbeitung: Die Verarbeitung des Fleisches und die Reifung der Erzeugnisse müssen in Betrieben in dem genannten abgegrenzten Gebiet erfolgen. Die Verarbeitungsbetriebe müssen nach den einzelstaatlichen und gemeinschaftlichen Hygienevorschriften zugelassen sein.

Rezeptur und Zutaten: Für die Herstellung von „Sopressa Vicentina“ werden ausgewählte Schlachtkörperhälften und davon nur die besten Teile wie Schinken, Nacken, Schulter, Bauchfleisch, Halsfett und Lende verwendet.

Folgende Zutaten werden bis zur jeweils zulässigen Höchstmenge zugegeben:

- Salz: 2 700 g je 100 kg Brät,
- Pfefferkörner (Viertel): 300 g je 100 kg Brät,
- Mischung fein gemahlener Gewürze (Zimt, Gewürznelken und Rosmarin): 50 g je 100 kg Brät;
- Knoblauch: 100 g je 100 kg Brät,
- Zucker: 150 g je 100 kg Brät,
- Kaliumnitrat in den zugelassenen Mengen.

Herstellungsverfahren:

Die Schweinehälften werden zerlegt und die Teilstücke anschließend mindestens 24 Stunden auf eine Temperatur zwischen 0 °C und 3 °C gekühlt. Danach werden Knochen, Fettgewebe und Sehnen entfernt.

Die ausgewählten Fleischstücke werden durch den Wolf gegeben, wobei Lochscheiben mit Löchern von 6-7 mm Durchmesser verwendet werden. Dann wird die Fleischmasse auf + 3 bis + 6 °C erwärmt, und es werden die bereits vermischten Zutaten zugegeben. Um die Gärung in Gang zu bringen, können auch Zubereitungen autochthoner Bakterienkulturen zugesetzt werden. Das Ganze wird gründlich vermengt, damit fette und magere Anteile so vermischt werden, bis sie fast ineinander verfließen. Anschließend wird das Brät in Naturdärme von mindestens 8 cm Durchmesser eingefüllt.

Es gibt folgende Größenklassen nach Gewicht bei der Abfüllung: 1-1,5 kg, 1,5-2,5 kg, 2,5-3,5 kg, 3,5 kg-8 kg.

Trocknung: a) 12-stündiges Abtropfen bei 20-24 °C; b) eigentliches Trocknen über 4-5 Tage bei abnehmender Temperatur, beginnend mit 22-24 °C bis hin zu 12-14 °C.

Reifung: Die Dauer der Reifung von „Sopressa Vicentina“, einschließlich des Abtropfens und Trocknens, ist abhängig von der Größenklasse:

- mindestens 60 Tage für die Größe 1-1,5 kg,
- mindestens 80 Tage für die Größe 1,5-2,5 kg,
- mindestens 90 Tage für die Größe 2,5-3,5 kg,
- mindestens 120 Tage für die Größe 3,5-8 kg.

3.6. Besondere Vorschriften für Vorgänge wie Schneiden, Reiben, Verpacken usw.

—

3.7. Besondere Vorschriften für die Etikettierung

Die Bezeichnung „Sopressa Vicentina DOP“ ist nicht übersetzbar und muss deutlich lesbar und unverwischbar auf dem Etikett stehen.

Das Warenzeichen von „Sopressa Vicentina DOP“ muss entsprechend den Hinweisen in der grafischen Anleitung des Anhangs A der Spezifikation angebracht werden.

4. Kurzbeschreibung des geografischen Gebiets

Das Rohwursterzeugnis „Soprèssa Vicentina“ wird in der gesamten Provinz Vicenza hergestellt.

5. Zusammenhang mit dem geografischen Gebiet

5.1. Besonderheit des geografischen Gebiets

Die Phasen der Reifung sind gekennzeichnet durch die Bedingungen der Luftfeuchtigkeit, die sich aus den Temperaturschwankungen ergeben. Unter diesen Bedingungen finden die erste und zweite Gärung des in Naturdärme abgefüllten Erzeugnisses statt.

5.2. Besonderheit des Erzeugnisses

Die im Handel angebotene „Soprèssa Vicentina“ weist folgende Merkmale auf:

Physikalische Merkmale

Äußeres Erscheinungsbild: Zylindrische Form, eingebunden mit einer naturfarbenen Schnur (auch dehnbar) in Längsrichtung (Schlinge) und einer Reihe von Ringen aus demselben Schnurmateriale in Querrichtung über die Schlinge, so dass die Einschnürung sich über die gesamte Erzeugnislänge erstreckt. Die Verwendung von Netzen ist nicht zulässig. Enthält das Erzeugnis Knoblauch, darf nur für das Endstück (Schlaufe) eine farbige Schnur verwendet werden. Die Ringe (mindestens drei) sind in einem Abstand von etwa 2-4 cm anzubringen. Die Außenseite der Wurst bedeckt ein heller Belag, der bei der Reifung auf natürliche Weise entsteht.

Aussehen des Aufschnitts: Das Brät ist fest, aber zart. Der Aufschnitt lässt ein Gemisch mit Fettpartikeln erkennen, die so um die Muskelfleischanteile verteilt sind, dass das Erzeugnis auch nach längerer Reifung weich bleibt. Die Scheibe zeigt leicht matte Färbungen, wobei fette und magere Bereiche nicht scharf voneinander abgegrenzt sind und die Wurst eine mittelgrobe Körnung aufweist.

Chemische Merkmale

Gesamtproteingehalt über 15 %, Fettgehalt zwischen 30 und 43 %, Gehalt an Mineralsalzen (Asche) zwischen 3,5 und 5 %, Feuchtigkeitsgehalt unter 55 %, pH-Wert zwischen 5,4 und 6,2.

Mikrobiologische Eigenschaften

Mesophile Bakterien: vorwiegend Milchsäurebakterien und Mikrococaceae.

Sensorische Merkmale

Geruch: würzig, gegebenenfalls mit Kräuterduft, mit oder ohne Knoblauch;

Geschmack: delikates, leicht süß und nach Pfeffer oder Knoblauch;

Farbe: rosa, ins Rötliche tendierend;

Konsistenz: mittelgrobkörnig, geringe Bissfestigkeit.

5.3. Ursächlicher Zusammenhang zwischen dem geografischen Gebiet und der Qualität oder den Merkmalen des Erzeugnisses (im Falle einer g.U.) oder einer bestimmten Qualität, dem Ansehen oder sonstigen Eigenschaften des Erzeugnisses (im Falle einer g.g.A.)

Das Rohwursterzeugnis „Soprèssa Vicentina“ weist in allen Phasen der Herstellung einen engen Zusammenhang mit seinem Erzeugungsgebiet auf.

Die Verbindung des Produkts mit seiner angestammten Umgebung und besonders dem hohen fachlichen Können der dort lebenden Menschen wird belegt durch die traditionelle Anwesenheit zahlreicher Kleinbauern und/oder Handwerksbetriebe im Erzeugungsgebiet von Vicenza, die mit besonderen Verfahren zur Aufzucht der Schweine und zur Verarbeitung des Schweinefleisches sowie zur anschließenden Wurstreifung die Grundlage für „Soprèssa Vicentina“ geschaffen haben, also für ein völlig einzigartiges Erzeugnis, dessen Herstellungsverfahren bis heute so gut wie unverändert geblieben ist.

Der Zusammenhang mit dem Erzeugungsgebiet zeigt sich insbesondere in den Merkmalen der Ausgangsstoffe, beginnend mit der traditionellen Zusammenstellung des Mastfutters für die Schweine, wobei nahezu ausschließlich hochwertiges Getreide aus dem Gebiet selbst verwendet wird.

Ein weiterer Beleg für die Verbindung mit dem Gebiet ist die Verwendung von Molke, einem Nebenprodukt der einheimischen Käseherstellung, in dem Futter, das fast ausschließlich in Form von Kleinfutter verabreicht wird. Die Praxis der Molkeverfütterung hat eine lange Tradition, was auch daran liegt, dass in der Provinz Vicenza zwei wichtige g.U.-Käsesorten (Asagio und Grana Padano) hergestellt werden.

Bei der Verarbeitung der Milch zur Herstellung dieser beiden g.U.-Erzeugnisse entsteht als Nebenerzeugnis die für Fütterungszwecke genutzte Molke.

Dieses Nebenerzeugnis verfügt in hohem Umfang über die Merkmale, die auch die Milch kennzeichnen; denn bei dem spezifischen Trennverfahren für die Stoffe, aus denen der Käse hergestellt wird, bleiben die nicht für die Käseherstellung dienenden Stoffe mit ihren wertvollen Eigenschaften in der Molke zurück.

Die Haltungsbetriebe im Gebiet von Vicenza verwenden diese Art von Molke gerade wegen der besonderen Merkmale, die auf das Fleisch der Schweine und damit auf das daraus hergestellte Produkt übergehen.

Die wirtschaftlichen Aspekte bezüglich der Verwendung der Molke, eines Lebensmittels mit aufgrund des hohen Wasserhalts äußerst niedriger Nährstoffkonzentration, waren schon immer ein Grund dafür, dass die bei der Herstellung der genannten Käsesorten gewonnene Molke praktisch nur in der nächsten Umgebung verwendet wurde, was zur Folge hatte, dass dieses Erzeugnis traditionell für die Fütterung von Schweinen genutzt wurde, die für die Herstellung von „Soprèssa Vicentina“ bestimmt waren.

Ein zusätzlicher Beleg für den Zusammenhang von „Soprèssa Vicentina“ mit dem Erzeugungsgebiet sind die Verarbeiter, kleine Schlacht- und Wurstherstellungsbetriebe in der Provinz Vicenza, die Schweine aus den örtlichen Landwirtschaftsbetrieben verarbeiten und so über viele lange Jahre hinweg die traditionellen Herstellungsverfahren von „Soprèssa Vicentina“ bewahrt haben, die typisch für die bäuerliche Tradition in der Umgebung von Vicenza sind.

Für die Phasen der Reifung kennzeichnend sind die Bedingungen der Luftfeuchtigkeit, die sich aus den Temperaturschwankungen ergeben. Diese Bedingungen sorgen für die erste und zweite Gärung des in Naturdärme abgefüllten Erzeugnisses.

Dank den natürlichen Gegebenheiten im Erzeugungsgebiet und dem hohen fachlichen Können der dortigen Menschen entstand somit ein besonderes Erzeugnis, dessen spezielle Eigenschaften die in der Gegend von Vicenza erzeugte Soprèssa seit jeher gegenüber ähnlichen Wurstwaren aus anderen Gebieten herausheben. Dies ist auch im historischen Schrifttum belegt.

Verweis auf die Veröffentlichung der Spezifikation

Die Verwaltungsbehörde hat das nationale Einspruchsverfahren eingeleitet und den Antrag auf Zuerkennung der geschützten Ursprungsbezeichnung „Soprèssa Vicentina“ im *Amtsblatt der Italienischen Republik* Nr. 73 vom 28.3.2009 veröffentlicht.

Die konsolidierte Fassung der Produktionsspezifikation kann im Internet unter folgender Adresse abgerufen werden: www.politicheagricole.it/DocumentiPubblicazioni/Search_Documenti_Elenco.htm?txtTipoDocumento=Disciplinare%20in%20esame%20UE&txtDocArgomento=Prodotti%20di%20Qualit%C3%A0%20Dop,%20Igp%20e%20Stg

oder aber direkt über die Homepage des Ministeriums (www.politicheagricole.it): Dort auf der linken Bildschirmseite zunächst „Prodotti di Qualità“ [Qualitätsprodukte] anklicken und dann ein weiterer Klick auf „Disciplinari di Produzione all'esame dell'UE (Reg. CE 510/2006)“.

VERORDNUNG (EU) Nr. 589/2010 DER KOMMISSION**vom 5. Juli 2010****zur Änderung der Verordnung (EU) Nr. 53/2010 des Rates hinsichtlich der Fangbeschränkungen für Sandaal in den EU-Gewässern des Gebiets IIIa sowie den EU-Gewässern der Gebiete IIa und IV**

DIE EUROPÄISCHE KOMMISSION —

gestützt auf den Vertrag über die Arbeitsweise der Europäischen Union,

gestützt auf die Verordnung (EU) Nr. 53/2010 des Rates vom 14. Januar 2010 zur Festsetzung der Fangmöglichkeiten für bestimmte Fischbestände und Bestandsgruppen in den EU-Gewässern sowie für EU-Schiffe in Gewässern mit Fangbeschränkungen (2010) ⁽¹⁾, insbesondere auf Artikel 5 Absatz 3,

in Erwägung nachstehender Gründe:

- (1) In Anhang IA der Verordnung (EU) Nr. 53/2010 sind Fangbeschränkungen für Sandaal in den ICES-Gebieten IIa und IV festgesetzt.
- (2) Die Kommission ist gemäß Anhang IID Nummer 6 der Verordnung (EU) Nr. 53/2010 gehalten, die zulässigen Gesamtfangmengen (TAC) und die Quoten für 2010 für Sandaal in diesen Gebieten auf der Grundlage von Gutachten des Internationalen Rates für Meeresforschung (ICES) und des Wissenschafts-, Technik- und Wirtschaftsausschusses für Fischerei (STECF) zu überprüfen.
- (3) Nach Angaben des STECF kann die TAC hier für 2010 gemäß der Berechnungsformel in Anhang IID Nummer 6 der Verordnung (EU) Nr. 53/2010 für Sandaal bis zu 400 000 Tonnen betragen.
- (4) Sandaal ist ein Nordseebestand, der mit Norwegen gemeinsam genutzt, gegenwärtig jedoch nicht gemeinsam

bewirtschaftet wird. Die in der vorliegenden Verordnung vorgeschlagenen Maßnahmen stehen im Einklang mit den Konsultationen mit Norwegen gemäß der vereinbarten Niederschrift vom 26. Januar 2010 über die Schlussfolgerungen der Fischereiberatungen zwischen der Europäischen Kommission und Norwegen. Demnach sollte der Anteil der Europäischen Union an dem Teil der TAC, der in den EU-Gewässern der ICES-Gebiete IIa und IV gefangen werden kann, auf 90 % von 400 000 Tonnen festgesetzt werden.

- (5) Nach Verhandlungen mit Norwegen sollte die Norwegen zugewiesene Menge vom EU-Anteil an der TAC im Gegenzug für Fangmöglichkeiten für andere Arten in norwegischen Gewässern von 20 000 auf 27 500 Tonnen angehoben werden.
- (6) Der Wissenschafts-, Technik- und Wirtschaftsausschuss für Fischerei empfiehlt, zur Einbeziehung der EU-Gewässer in ICES-Gebiet IIIa die TAC um 4,23 % anzuheben.
- (7) Anhang IA der Verordnung (EU) Nr. 53/2010 ist daher entsprechend zu ändern —

HAT FOLGENDE VERORDNUNG ERLASSEN:

Artikel 1

Anhang IA der Verordnung (EU) Nr. 53/2010 wird gemäß dem Anhang der vorliegenden Verordnung geändert.

Artikel 2

Diese Verordnung tritt am Tag nach ihrer Veröffentlichung im *Amtsblatt der Europäischen Union* in Kraft.

Diese Verordnung ist in allen ihren Teilen verbindlich und gilt unmittelbar in jedem Mitgliedstaat.

Brüssel, den 5. Juli 2010

Für die Kommission

Der Präsident

José Manuel BARROSO

⁽¹⁾ ABl. L 21 vom 26.1.2010, S. 1.

ANHANG

Anhang IA der Verordnung (EU) Nr. 53/2010 wird wie folgt geändert:

Der Eintrag für Sandaale in den EU-Gewässern des ICES-Gebiets IIIa sowie den EU-Gewässern der Gebiete IIa und IV erhält folgende Fassung:

„Art:	Sandaale <i>Ammodytidae</i>	Gebiet:	IIIa (EU-Gewässer), IIa und IV (EU-Gewässer) (1) SAN/2A3A4
Dänemark	327 250 (2)		
Vereinigtes Königreich	7 153 (3)		
Deutschland	500 (4)		
Schweden	12 017 (5)		
EU	346 920 (6)		
Norwegen	27 500 (7)		
Färöer	2 500		
TAC	376 920		

Analytische TAC.
 Artikel 3 der Verordnung (EG) Nr. 847/96 gilt nicht.
 Artikel 4 der Verordnung (EG) Nr. 847/96 gilt nicht.
 Artikel 5 Absatz 2 der Verordnung (EG) Nr. 847/96 gilt.

(1) Mit Ausnahme der Gewässer innerhalb von 6 Meilen von den Basislinien des Vereinigten Königreichs bei Shetland, Fair Isle und Foula.

(2) Davon höchstens 311 289 Tonnen in den EU-Gewässern der Gebiete IIa und IV. Die restliche Menge darf ausschließlich in den EU-Gewässern des Gebiets IIIa gefischt werden (SAN/*03A).

(3) Davon höchstens 6 804 Tonnen in den EU-Gewässern der Gebiete IIa und IV. Die restliche Menge darf ausschließlich in den EU-Gewässern des Gebiets IIIa gefischt werden (SAN/*03A).

(4) Davon höchstens 476 Tonnen in den EU-Gewässern der Gebiete IIa und IV. Die restliche Menge darf ausschließlich in den EU-Gewässern des Gebiets IIIa gefischt werden (SAN/*03A).

(5) Davon höchstens 11 431 Tonnen in den EU-Gewässern der Gebiete IIa und IV. Die restliche Menge darf ausschließlich in den EU-Gewässern des Gebiets IIIa gefischt werden (SAN/*03A).

(6) Davon höchstens 330 000 Tonnen in den EU-Gewässern der Gebiete IIa und IV. Die restliche Menge darf ausschließlich in den EU-Gewässern des Gebiets IIIa gefischt werden (SAN/*03A).

(7) Im ICES-Gebiet IV zu fischen.“

VERORDNUNG (EU) Nr. 590/2010 DER KOMMISSION

vom 5. Juli 2010

zur Änderung der Verordnung (EG) Nr. 474/2006 zur Erstellung der gemeinschaftlichen Liste der Luftfahrtunternehmen, gegen die in der Gemeinschaft eine Betriebsuntersagung ergangen ist

(Text von Bedeutung für den EWR)

DIE EUROPÄISCHE KOMMISSION —

gestützt auf den Vertrag über die Arbeitsweise der Europäischen Union,

gestützt auf die Verordnung (EG) Nr. 2111/2005 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 14. Dezember 2005 über die Erstellung einer gemeinschaftlichen Liste der Luftfahrtunternehmen, gegen die in der Gemeinschaft eine Betriebsuntersagung ergangen ist, sowie über die Unterrichtung von Fluggästen über die Identität des ausführenden Luftfahrtunternehmens und zur Aufhebung des Artikels 9 der Richtlinie 2004/36/EG⁽¹⁾, insbesondere auf Artikel 4,

in Erwägung nachstehender Gründe:

- (1) Mit der Verordnung (EG) Nr. 474/2006 der Kommission vom 22. März 2006 wurde die in Kapitel II der Verordnung (EG) Nr. 2111/2005 genannte gemeinschaftliche Liste der Luftfahrtunternehmen, gegen die in der Gemeinschaft eine Betriebsuntersagung ergangen ist⁽²⁾, erstellt.
- (2) Gemäß Artikel 4 Absatz 3 der Verordnung (EG) Nr. 2111/2005 haben einige Mitgliedstaaten der Kommission Angaben übermittelt, die im Zusammenhang mit der Aktualisierung der gemeinschaftlichen Liste von Belang sind. Einschlägige Informationen wurden auch von Drittstaaten mitgeteilt. Auf dieser Grundlage sollte die gemeinschaftliche Liste aktualisiert werden.
- (3) Die Kommission hat alle betroffenen Luftfahrtunternehmen entweder unmittelbar oder, sofern dies nicht möglich war, über die für die Regulierungsaufsicht über diese Luftfahrtunternehmen zuständigen Behörden informiert und die wesentlichen Tatsachen und Überlegungen angegeben, die die Grundlage einer Entscheidung bilden würden, diesen Unternehmen den Flugbetrieb in der Europäischen Union zu untersagen oder die Bedingungen einer Betriebsuntersagung für ein Luftfahrtunternehmen zu ändern, das in der gemeinschaftlichen Liste erfasst ist.
- (4) Die Kommission hat den betreffenden Luftfahrtunternehmen Gelegenheit gegeben, die von den Mitgliedstaaten vorgelegten Unterlagen einzusehen, sich schriftlich dazu zu äußern und ihren Standpunkt innerhalb von zehn Tagen der Kommission sowie dem Flugsicherheitsausschuss, der durch die Verordnung (EWG) Nr. 3922/91

des Rates vom 16. Dezember 1991 zur Harmonisierung der technischen Vorschriften und der Verwaltungsverfahren in der Zivilluftfahrt⁽³⁾ eingesetzt wurde, mündlich vorzutragen.

- (5) Die für die Regulierungsaufsicht über die betreffenden Luftfahrtunternehmen zuständigen Behörden wurden von der Kommission sowie in bestimmten Fällen von einigen Mitgliedstaaten konsultiert.
- (6) Der Flugsicherheitsausschuss hat die Europäische Agentur für Flugsicherheit (EASA) und die Kommission zu den in den von der Verordnung (EG) Nr. 2111/2005 betroffenen Ländern durchgeführten technischen Hilfsvorhaben angehört. Er wurde über die Anträge auf weitere technische Hilfe und Zusammenarbeit im Hinblick auf eine Verbesserung der administrativen und technischen Leistungsfähigkeit der Zivilluftfahrtbehörden informiert, womit Mängel in Bezug auf die Einhaltung der geltenden internationalen Normen behoben werden sollen.
- (7) Zudem wurde der Flugsicherheitsausschuss über Durchsetzungsmaßnahmen unterrichtet, die die EASA und Mitgliedstaaten zur Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit und Instandhaltung von Luftfahrzeugen ergriffen hatten, die in der Europäischen Union registriert sind und von Luftfahrtunternehmen betrieben werden, die von Zivilluftfahrtbehörden von Drittstaaten zugelassen wurden.
- (8) Die Verordnung (EG) Nr. 474/2006 ist daher entsprechend zu ändern.

Luftfahrtunternehmen aus der Europäischen Union

- (9) Aufgrund der Ergebnisse von Vorfeldinspektionen, die an Luftfahrzeugen bestimmter Luftfahrtunternehmen der Europäischen Union im Rahmen des SAFA-Programms durchgeführt wurden, sowie von bereichsspezifischen Inspektionen und Audits der jeweiligen nationalen Luftfahrtbehörden haben einige Mitgliedstaaten bestimmte Durchsetzungsmaßnahmen unternommen. Sie setzten die Kommission und den Flugsicherheitsausschuss über folgende Maßnahmen in Kenntnis: Die zuständigen Behörden des Vereinigten Königreichs haben dem Luftfahrtunternehmen Trans Euro Air Limited das Luftverkehrsbetreiberzeugnis (AOC) am 6. April 2010 entzogen und das AOC von MK Airlines am 12. April 2010 ausgesetzt. Die zuständigen Behörden Spaniens haben das AOC und die Betriebsgenehmigung des Luftfahrtunternehmens Baleares Link Express am 9. Juni 2010 ausgesetzt. Die zuständigen Behörden der Slowakei haben die Betriebsgenehmigung des Luftfahrtunternehmens Seagle Air am 11. Dezember 2009 und die Betriebsgenehmigung von Air Slovakia am 3. Mai 2010 widerrufen.

⁽¹⁾ ABl. L 344 vom 27.12.2005, S. 15.

⁽²⁾ ABl. L 84 vom 23.3.2006, S. 14.

⁽³⁾ ABl. L 373 vom 31.12.1991, S. 4.

Air Algérie

- (10) Auf der Grundlage der Ergebnisse der SAFA-Inspektionen von Luftfahrzeugen, mit denen Air Algérie seit Januar 2009 die EU anfliegt, begann die Kommission Konsultationen mit den zuständigen Behörden Algeriens (7. Dezember 2009 und 5. Februar 2010), um die festgestellten Mängel in den Bereichen Sicherheit der Fracht an Bord, Lufttüchtigkeit und Betrieb der Luftfahrzeuge sowie Zulassung von Flugpersonal zu beheben.
- (11) In ihrer Antwort vom 15. März 2010 lieferten die zuständigen Behörden Algeriens Informationen über Maßnahmen, die im Anschluss an Vorfeldinspektionen zur Behebung der festgestellten Mängel ergriffen wurden.
- (12) Die Kommission forderte am 6. Mai 2010 weitere Informationen an, die die zuständigen Behörden am 27. Mai 2010 übermittelten. Nach einem Treffen mit den zuständigen Behörden Algeriens, dem Luftfahrtunternehmen, den zuständigen Behörden Frankreichs und der EASA am 9. Juni 2010 verpflichteten sich die zuständigen Behörden Algeriens, vor der Sitzung des Flugsicherheitsausschusses zusätzliche Informationen vorzulegen, u. a. eine Liste der Tätigkeiten der Behörden zur Überwachung von Air Algérie. Die Informationen wurden am 18. Juni 2010 übermittelt. Ferner sagten die Behörden zu, in Kürze einen detaillierten Plan zur Mängelbehebung vorzulegen, einschließlich eines Zeitplans für dessen Überprüfung und Abschluss. Parallel dazu haben die zuständigen Behörden Frankreichs im Rahmen des SAFA-Programms der EU eine Initiative zur Bewußtseinsbildung und Ausbildung ergriffen.
- (13) Im Hinblick auf eine fortlaufende Überwachung des Sicherheitsniveaus des Luftfahrtunternehmens bat die Kommission die zuständigen Behörden Algeriens ferner um Übersendung monatlicher Berichte über ihre Überwachungstätigkeit in Bezug auf die Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit, die Instandhaltung und den Betrieb von Air Algérie, u. a. zur Überprüfung der Umsetzung des vorzulegenden Plans zur Mängelbehebung. Die Kommission ermutigt die zuständigen Behörden Algeriens, ihre Bemühungen um bessere Einhaltung der geltenden Sicherheitsnormen fortzusetzen.
- (14) Inzwischen überprüfen die Mitgliedstaaten die tatsächliche Einhaltung einschlägiger Sicherheitsnormen im Rahmen vorrangiger Vorfeldinspektionen von Luftfahrzeugen dieses Luftfahrtunternehmens gemäß der Verordnung (EG) Nr. 351/2008, um zu gewährleisten, dass die Zahl der Inspektionen von Air Algérie erhöht wird, um eine Grundlage für eine erneute Bewertung dieser Angelegenheit anlässlich der nächsten Sitzung des Flugsicherheitsausschusses im November 2010 zu schaffen.

Air Bangladesh

- (15) Die Kommission unterrichtete den Flugsicherheitsausschuss über die Ergebnisse eines technischen Hilfseinsatzes der Europäischen Agentur für Flugsicherheit in der Volksrepublik Bangladesch im Anschluss an das im Mai 2009 durchgeführte USOAP-Audit (ICAO). Das Audit führte zur Bekanntgabe von schweren Sicherheitsbedenken im Zusammenhang mit dem Luftfahrzeugbetrieb, der Zertifizierung und der von der Zivilluftfahrtbehörde Bangladeschs (CAAB) ausgeübten Aufsicht. Während des Einsatzes wurde festgestellt, dass CAAB sich eindeutig bemüht hat, einen Plan zur Mängelbehebung auf allen Ebenen umzusetzen, und ein starkes Engagement für die Behebung der im Rahmen des ICAO-Audits festgestellten Sicherheitsprobleme gezeigt hat. Die Kommission begrüßt diese ermutigenden Schritte, wird jedoch die Fortschritte der CAAB bei der Umsetzung ihres Plans zur Mängelbehebung weiterhin aufmerksam verfolgen, um sicherzustellen, dass die derzeit bestehenden Sicherheitsmängel ohne unangemessene Verzögerung behoben werden.

Während des Einsatzes teilte die CAAB dem Team mit, dass eine B747-269B mit Eintragungskennzeichen S2-ADT aus dem Register Bangladeschs gestrichen worden sei und der Betreiber Air Bangladesh nicht mehr existiere. CAAB teilte der Kommission dies offiziell am 16. Mai 2010 mit.

- (16) Auf der Grundlage der gemeinsamen Kriterien wird daher festgestellt, dass das genannte Luftfahrtunternehmen aus Anhang B gestrichen werden sollte.

Blue Wing Airlines

- (18) Es liegen stichhaltige Beweise für gravierende Mängel bei dem in Suriname zugelassenen Luftfahrtunternehmen Blue Wing Airlines vor, wie eine Reihe von Unfällen in jüngster Zeit und von den Mitgliedstaaten bei Vorfeldinspektionen festgestellte Mängel zeigen.
- (19) Blue Wing Airlines war am 3. April 2008 an einem Unfall mit 19 Todesopfern, am 15. Oktober 2009 an einem weiteren Unfall mit Verletzten und zuletzt am 15. Mai 2010 an einem Unfall mit 8 Todesopfern beteiligt. Die Gesamtzahl der Unfälle dieses Luftfahrtunternehmens in den letzten beiden Jahren gibt Anlass zu schwerwiegenden Bedenken bezüglich der Sicherheit; ferner war es nicht möglich, Lehren aus den Unfällen zu ziehen, da kein offizieller Untersuchungsbericht zu den Unfällen existiert.
- (20) Außerdem liegen stichhaltige Beweise vor, dass den durch das Abkommen von Chicago festgelegten spezifischen Sicherheitsnormen massiv zuwidergehandelt wird, wie die durch die zuständigen Behörden Frankreichs bei einer kürzlich durchgeführten Vorfeldinspektion⁽¹⁾ im Rahmen des SAFA-Programms festgestellten Mängel zeigen.

⁽¹⁾ DGAC/F-2010-818.

- (21) Die zuständigen Behörden Frankreichs (DGAC) forderten die zuständigen Behörden Surinames und Blue Wing Airlines auf, die notwendigen Garantien für die Betriebssicherheit des Luftfahrtunternehmens vorzulegen. Da es weder anhand der Antwort der zuständigen Behörden Surinames noch anhand der Antwort von Blue Wing Airlines möglich war, die Ursache der Unfälle und der bei Vorfeldinspektionen festgestellten Sicherheitsmängel zu ermitteln und ihr Wiederauftreten zu verhindern, beschloss die DGAC, außerordentliche Maßnahmen zur Untersuchung jeglicher Tätigkeit von Blue Wing Airlines im französischen Hoheitsgebiet ab dem 1. Juni 2010 zu ergreifen. Sie unterrichtete die Kommission im Einklang mit Artikel 6 der Verordnung (EG) Nr. 473/2006 unverzüglich davon.
- (22) Die Kommission leitete unverzüglich Konsultationen mit den zuständigen Behörden Surinames und Blue Wing Airlines ein, um auf der Sitzung des Flugsicherheitsausschusses rasch über die Ausweitung der von Frankreich ergriffenen Maßnahmen auf die Europäische Union zu entscheiden. Die Kommission und die Mitgliedstaaten hörten Blue Wing Airlines, die von ihrer zuständigen Behörde unterstützt wurden, am 25. Juni 2010 an. Weder anhand der Antwort der zuständigen Behörden Surinames noch anhand der Antwort von Blue Wing Airlines war es möglich, die Ursachen der Unfälle und der bei Vorfeldinspektionen festgestellten Sicherheitsmängel zu ermitteln und ihr Wiederauftreten zu verhindern.
- (23) Angesichts der bisherigen Leistung des Luftfahrtunternehmens, dem bereits in der Vergangenheit der Betrieb in der EU untersagt wurde⁽¹⁾,⁽²⁾, der Häufigkeit und Schwere der Unfälle, von denen das Unternehmen betroffen war, sowie der festgestellten Mängel und ihrer Häufigkeit wird auf der Grundlage der gemeinsamen Kriterien festgestellt, dass eine Fortsetzung des Flugbetriebs dieses Luftfahrtunternehmens in die EU ein schweres Sicherheitsrisiko darstellen würde, das durch Maßnahmen der Mitgliedstaaten gemäß Artikel 6 der Verordnung (EG) Nr. 2111/2005 nicht ausreichend behoben werden kann, und dass daher das Luftfahrtunternehmen Blue Wing Airlines in Anhang A aufgenommen werden sollte.

Luftfahrtunternehmen aus Albanien

- (24) Nach den Äußerungen der zuständigen albanischen Behörden anlässlich der Sitzung des Flugsicherheitsausschusses im März 2010 und entsprechend der Verordnung (EG) Nr. 273/2010⁽³⁾ führte die Kommission, unterstützt von der Europäischen Agentur für Flugsicherheit (EASA), die Konsultationen mit den zuständigen Behörden Albanien aktiv fort, um die Ergebnisse der umfassenden Normungsinspektion in Albanien im Januar 2010 weiterzuverfolgen. Aus deren Abschlussbericht vom 7. März 2010 ging hervor, dass in allen untersuchten Bereichen erhebliche Sicherheitsmängel bestanden, die unverzüglich zu beheben seien.
- (25) Die EASA gab bekannt, dass die DGCA einen umfassenden Maßnahmenplan vorgelegt habe, der für akzeptabel befunden und am 29. April 2010 beschlossen wurde. In dem Plan ist eine Reihe von Maßnahmen zur Mängelbehebung vorgesehen, die bis Ende 2011 schrittweise umzusetzen sind, sowie Sofortmaßnahmen zur Behebung der Sicherheitsmängel.
- (26) Ferner haben die zuständigen Behörden Italiens ein umfassendes Partnerschaftsprojekt mit den zuständigen Behörden Albanien eingeleitet, das im September 2010 anlaufen dürfte und der Unterstützung der albanischen Behörden beim Aufbau ihrer technischen und administrativen Kapazitäten dient.
- (27) Bei den Konsultationen vom 28. Mai 2010 mit den zuständigen Behörden Albanien und der EASA, unter Beteiligung der zuständigen italienischen Behörden, bestätigte sich, dass der Aktionsplan bereits – entsprechend seinem Zeitplan – umgesetzt wird. Eine Reihe von Maßnahmen, die beträchtliche Veränderungen gegenüber dem früheren System beinhalten, ist abgeschlossen: Es wurde eine unabhängige albanische Zivilluftfahrtbehörde (ACAA) eingerichtet, die im Mai 2010 die Arbeit aufgenommen hat. Diese widerrief alle der Branche zuvor gewährten Ausnahmegenehmigungen und machte gegenüber den Unternehmen deutlich, dass sie bei Nichteinhaltung der geltenden Rechtsvorschriften zum 1. Juni 2010 mit Durchsetzungsmaßnahmen (wie Aussetzung, Beschränkung oder Entzug der gewährten Zulassungen) zu rechnen hätten. ACAA wurde zur Berichterstattung über die Neuzulassung von Luftfahrtunternehmen vor dem Flugsicherheitsausschuss gebeten.
- (28) ACAA wurde am 21. Juni 2010 vom Flugsicherheitsausschuss angehört und bestätigte, dass Belle Air und Albanian Airlines im Juni 2010 in Übereinstimmung mit den geltenden Sicherheitsbestimmungen erneut zugelassen worden seien. Sie gaben ferner an, dass das AOC von Star Airways ausgesetzt sei. ACAA verpflichtete sich ferner, bis auf Weiteres keine neuen AOC auszustellen.
- (29) ACAA wird dringend aufgefordert, die erforderlichen Maßnahmen zu ergreifen, um den mit der EASA vereinbarten Aktionsplan weiter effektiv und plangemäß umzusetzen, wobei der Behebung der festgestellten Mängel, die zu Sicherheitsbedenken Anlass geben, wenn sie nicht unverzüglich behoben werden, Vorrang einzuräumen ist. ACAA wird insbesondere aufgefordert, den Kapazitätsaufbau zu beschleunigen, die Sicherheitsaufsicht über alle in Albanien zugelassenen Luftfahrtunternehmen im Einklang mit den geltenden Sicherheitsbestimmungen zu gewährleisten und gegebenenfalls Durchsetzungsmaßnahmen zu ergreifen.
- (30) ACAA verpflichtete sich, regelmäßig über die Fortschritte bei der Umsetzung ihres Plans zur Mängelbehebung zu berichten. Die Kommission wird mit Unterstützung der EASA und der Mitgliedstaaten die Wirksamkeit der von ACAA ergriffenen Maßnahmen und das Sicherheitsniveau der in Albanien zugelassenen Luftfahrtunternehmen weiterhin überwachen.

⁽¹⁾ Erwägungsgründe 20 bis 22 der Verordnung (EG) Nr. 910/2006 vom 20. Juni 2006 (ABl. L 168 vom 21.6.2006, S. 17).

⁽²⁾ Erwägungsgründe 7 bis 8 der Verordnung (EG) Nr. 1400/2007 vom 28. November 2007 (ABl. L 311 vom 29.11.2007, S. 12).

⁽³⁾ Erwägungsgründe 55 bis 58 der Verordnung (EU) Nr. 273/2010 vom 30. März 2010 (ABl. L 84 vom 31.3.2010, S. 30).

Luftfahrtunternehmen aus dem Königreich Kambodscha

- (31) Die zuständigen Behörden Kambodschas (SSCA) teilten mit, dass weitere Fortschritte bei der Umsetzung des Plans zur Behebung der von der ICAO während der 2007 im Rahmen ihres Programms zur universellen Bewertung der Sicherheitsaufsicht (USOAP) durchgeführten Überprüfung festgestellten Mängel gemacht worden seien.
- (32) Bei der koordinierten Validierungsmission der ICAO (ICVM) vom 26. bis 29. Oktober 2009 wurden einige Fortschritte festgestellt, da in 58 % der Fälle (gegenüber 71 % im Jahr 2007) eine unzureichende Anwendung der ICAO-Normen ermittelt wurde. Die ICVM ergab ferner, dass sämtliche Maßnahmen zur Mängelbehebung weiter effektiv durchzuführen sind, insbesondere in Bezug auf die Organisation der SSCA und deren Kapazitätsaufbau.
- (33) SSCA teilte mit, dass die Luftverkehrsbetreiberzeugnisse (AOC) der verbleibenden in Kambodscha zugelassenen Luftfahrtunternehmen ausgesetzt oder widerrufen worden seien. Das AOC von Helicopter Cambodia lief am 15. Oktober 2009 aus und wurde nicht verlängert; das AOC von Sokha Airlines wurde am 27. Oktober 2009 widerrufen; die AOC von Angkor Airways und PMT Air wurden am 21. April 2010 widerrufen. Daher hat die ICAO die schweren Sicherheitsbedenken im Zusammenhang mit den im Königreich Kambodscha zugelassenen Luftfahrtunternehmen⁽¹⁾ zurückgezogen.
- (34) SSCA teilte ferner mit, dass für Siem Reap International Airways, deren AOC ausgesetzt ist, seit Januar 2009 ein Neuzertifizierungsverfahren läuft. SSCA gab an, dass dem Luftfahrtunternehmen eine Frist von weiteren 4 Monaten für den Abschluss des Verfahrens gewährt worden sei; anderenfalls solle das AOC widerrufen werden. Angesichts der Unsicherheit bezüglich der Situation der Siem Reap International Airways wird auf der Grundlage der gemeinsamen Kriterien festgestellt, dass dieses Luftfahrtunternehmen weiterhin in Anhang A geführt werden sollte.
- (35) Die Kommission nimmt die Durchsetzungsmaßnahmen der SSCA zur Kenntnis, ebenso die Fortschritte bei der Umsetzung des Plans zur Behebung der von der ICAO festgestellten Mängel, und ist bereit, den Kapazitätsaufbau der zuständigen Behörden des Königreichs Kambodscha durch gezielte technische Hilfe zu unterstützen.

Luftfahrtunternehmen aus der Demokratischen Republik Kongo

- (36) Allen in der Demokratischen Republik Kongo zugelassenen Luftfahrtunternehmen ist der Betrieb in der EU untersagt; sie sind in Anhang A aufgeführt. Die Kommission erhielt Informationen dahingehend, dass die zuständigen Behörden der Demokratischen Republik Kongo dem Luftfahrtunternehmen Congo Express ein Luftverkehrsbetreiberzeugnis ausgestellt haben. Die Kommission hat

Konsultationen mit den zuständigen Behörden der Demokratischen Republik Kongo aufgenommen, um hierfür eine Bestätigung zu erhalten. Die Behörden übermittelten keine Antwort.

- (37) Da es keine Hinweise auf eine Änderung bei den Kapazitäten der zuständigen kongolesischen Behörden gibt, durch die die Aufsicht über in der Demokratischen Republik Kongo zugelassene Luftfahrtunternehmen im Einklang mit den geltenden Sicherheitsnormen sichergestellt würde, wird auf der Grundlage der gemeinsamen Kriterien festgestellt, dass Congo Express in Anhang A aufgenommen werden sollte.

Luftfahrtunternehmen aus der Gabunischen Republik

- (38) Auf Antrag der Kommission führte die Europäische Agentur für Flugsicherheit (EASA) vom 11. bis 15. Januar 2010 in der Gabunischen Republik einen technischen Hilfseinsatz durch. Aus dem Bericht vom 6. April 2010 über diesen Einsatz geht hervor, dass die zuständigen Behörden der Gabunischen Republik (ANAC) an der Behebung der von der ICAO bei ihrer Überprüfung im Mai 2007 im Rahmen des Programms zur universellen Bewertung der Sicherheitsaufsicht (USOAP) festgestellten Mängel arbeiten. In dem Bericht wird jedoch auch die Notwendigkeit hervorgehoben, den Kapazitätsaufbau der ANAC durch angemessene Finanzierung sowie weitere Einstellung und Ausbildung qualifizierter Inspektoren fortzusetzen, ferner die Notwendigkeit einer robusten, fortgesetzten Überwachung der in der Gabunischen Republik zugelassenen Luftfahrtunternehmen. Der Bericht enthält einen gemeinsam mit ANAC erstellten Fahrplan, der die zur Behebung der von der ICAO festgestellten Mängel notwendigen und sinnvollen Maßnahmen im Einzelnen enthält. Nach diesem Fahrplan wird nicht vor Anfang 2011 mit dem Abschluss der erforderlichen Maßnahmen gerechnet.
- (39) Die zuständigen Behörden der Gabunischen Republik beantragten eine Anhörung vor dem Flugsicherheitsausschuss, um die bisher erzielten Fortschritte darstellen zu können; diese Anhörung fand am 21. Juni 2010 statt. ANAC teilte mit dass der Rechtsrahmen derzeit überarbeitet werde. Es ist eine Reform des Zivilluftfahrtgesetzes vorgesehen, mit deren Verabschiedung bis zum 31. Dezember 2010 gerechnet wird, ferner die schrittweise Erstellung umfassender Luftfahrtvorschriften (RAG) für Gabun, die bis 2011 nach und nach in Kraft treten sollen. ANAC berichtete über weitere Fortschritte beim Kapazitätsaufbau; es würden zusätzliche Inspektoren eingestellt, von denen 7 derzeit geprüft würden. ANAC berichtete ferner über Fortschritte bei der Beaufsichtigung der Luftfahrtunternehmen und der Durchsetzung der geltenden Sicherheitsbestimmungen (RACAM), die durch die Aussetzung des AOC von SCD Aviation am 16. Oktober 2009, der Verwarnung der Luftfahrtunternehmen Air Service, Gabon Airlines, National Regional Transport und SN2AG sowie die Geldstrafen belegt würden, die den Luftfahrtunternehmen Allegiance und Sky Gabon auferlegt worden seien. Angesichts der Anzahl und der Art einiger der festgestellten Mängel könnten weitere Durchsetzungsmaßnahmen notwendig sein, falls die Luftfahrtunternehmen die geltenden Sicherheitsnormen nicht anwenden.

⁽¹⁾ Erwägungsgrund 12 der Verordnung (EG) Nr. 1131/2008 vom 14. November 2008 (ABl. L 306 vom 15.11.2009, S. 48).

- (40) Das in Gabun zugelassene Luftfahrtunternehmen Afrijet Business Services beantragte eine Anhörung vor dem Flugsicherheitsausschuss mit dem Ziel der Aufhebung der gegenwärtigen Beschränkungen für das Luftfahrzeug des Musters Falcon 900B mit dem Eintragungskennzeichen TR-AFR und äußerte sich in diesem Zusammenhang schriftlich. Es wurde zugesichert, dass Betrieb und Instandhaltung des genannten Luftfahrzeugs im Einklang mit den geltenden Sicherheitsnormen stattfinden; dies wurde von ANAC bestätigt. Auf der Grundlage der gemeinsamen Kriterien wird daher festgestellt, dass kein Grund besteht, den Betrieb von Afrijet Business Services mit dem Luftfahrzeug des Musters Falcon 900B mit dem Eintragungskennzeichen TR-AFR einzuschränken; dieses Luftfahrzeug sollte denen hinzugefügt werden, mit denen das Luftfahrtunternehmen gemäß Anhang B Flüge in die EU durchführen darf.
- (41) Der Kommission wurden bisher keine Nachweise für die vollständige Umsetzung angemessener Maßnahmen zur Mängelbehebung durch die Luftfahrtunternehmen, die in der gemeinschaftlichen Liste aufgeführt sind, und durch die für die Regulierungsaufsicht über diese Luftfahrtunternehmen zuständigen Behörden übermittelt. Auf der Grundlage der gemeinsamen Kriterien wird daher festgestellt, dass diese Luftfahrtunternehmen weiterhin einer Betriebsuntersagung (Anhang A) beziehungsweise Betriebsbeschränkungen (Anhang B) unterliegen sollten.
- (42) Die Kommission begrüßt die Fortschritte bei der Umsetzung des Plans zur Behebung der von der ICAO festgestellten Mängel und beim Aufbau der Kapazitäten der zuständigen gabunischen Behörden und ist zur Unterstützung bereit, sobald der rechtliche Rahmen existiert, auch durch einen Besuch vor Ort zur Validierung der erzielten Ergebnisse.
- Luftfahrtunternehmen aus der Republik Indonesien**
- (43) Die zuständigen Behörden Indonesiens (DGCA) berichteten über beträchtliche Fortschritte im Hinblick auf die Behebung sämtlicher von der ICAO bei ihrem Audit im Februar 2007 im Rahmen des Programms zur universellen Bewertung der Sicherheitsaufsicht (USOAP) festgestellten Mängel. Bei der koordinierten Validierungsmission der ICAO (ICVM) im August 2009 wurden wesentliche Fortschritte bestätigt, da der Prozentsatz der unzureichenden Anwendung der ICAO-Normen auf 20 % gesunken war. DGCA teilte der ICAO am 19. März 2010 mit, dass die verbleibenden Maßnahmen zur Mängelbehebung abgeschlossen seien.
- (44) DGCA informierte über die Entwicklungen in Bezug auf ihre Kapazitäten zur Sicherheitsaufsicht. Das Budget wurde 2009 und 2010 beträchtlich erhöht, und es wurden 25 zusätzliche Flugbetriebsinspektoren und 8 Inspektoren für die Sicherheit in der Kabine eingestellt. Außerdem leisteten die ICAO und die Zivilluftfahrtbehörden Australiens und der Niederlande umfassende technische Hilfe, wodurch die Sicherheitsvorschriften für die Zivilluftfahrt (CASR) weiter aktualisiert und die Aufsicht über weitere Luftfahrtunternehmen ausgebaut werden konnten.
- (45) Die zuständigen Behörden Indonesiens (DGCA) beantragten eine Anhörung vor dem Flugsicherheitsausschuss mit dem Ziel der Aufhebung der gegenwärtigen Beschränkungen für folgende drei Luftfahrtunternehmen: Indonesia Air Asia, Metro Batavia und Lion Air. Sie äußerten sich am 22. Juni 2010 in diesem Zusammenhang schriftlich und mündlich.
- (46) Nach den Äußerungen von Indonesia Air Asia und DGCA wurde dieses Luftfahrtunternehmen am 30. September 2009 im Einklang mit den CASR erneut zugelassen und wird von der DGCA in angemessener Weise beaufsichtigt. DGCA bestätigte, dass dieses Unternehmen die geltenden Sicherheitsnormen vollständig einhält. Auf der Grundlage der gemeinsamen Kriterien wird daher festgestellt, dass Indonesia Air Asia aus Anhang A gestrichen werden sollte.
- (47) Nach den Äußerungen von Metro Batavia und DGCA wurde dieses Luftfahrtunternehmen am 30. September 2009 im Einklang mit den CASR ebenfalls erneut zugelassen und wird von der DGCA in angemessener Weise beaufsichtigt. DGCA bestätigte, dass dieses Unternehmen die geltenden Sicherheitsnormen vollständig einhält. Auf der Grundlage der gemeinsamen Kriterien wird daher festgestellt, dass Metro Batavia aus Anhang A gestrichen werden sollte.
- (48) Die Äußerungen von Lion Air ergaben, dass dieses Luftfahrtunternehmen, dessen Flotte derzeit 50 Luftfahrzeuge umfasst, seit 2004 zwei Unfälle und zwei schwere Zwischenfälle zu verzeichnen hat. Das Unternehmen konnte jedoch weder ausreichende Informationen über diese Unfälle und Zwischenfälle und ihre Ursachen liefern, noch nachweisen, dass angemessene Maßnahmen ergriffen wurden, um weitere Unfälle und Zwischenfälle zu vermeiden, insbesondere auch im Hinblick auf den zu erwartenden beträchtlichen Ausbau der Flotte in den kommenden Jahren. Ferner konnte keine angemessene Betriebsaufsicht durch die DGCA festgestellt werden, denn bei über 100 erfassten Flugbetriebsinspektionen in den Jahren 2009 und 2010 wurde kein Mangel verzeichnet. Auf der Grundlage der gemeinsamen Kriterien wird daher festgestellt, dass Lion Air weiterhin in Anhang A geführt werden sollte.
- (49) Der Kommission wurden bisher keine Nachweise für die vollständige Umsetzung angemessener Maßnahmen zur Mängelbehebung durch die anderen Luftfahrtunternehmen, die in der gemeinschaftlichen Liste aufgeführt sind, übermittelt. Auf der Grundlage der gemeinsamen Kriterien wird daher festgestellt, dass diese Luftfahrtunternehmen weiterhin einer Betriebsuntersagung (Anhang A) unterliegen sollten.

- (50) Die Kommission ermutigt die Bemühungen der zuständigen Behörden Indonesiens und begrüßt ihre Fortschritte im Hinblick auf eine dauerhafte Behebung von Sicherheitsmängeln.

Luftfahrtunternehmen aus den Philippinen

- (51) Nach Maßgabe der Verordnung Nr. 273/2010 ⁽¹⁾ setzte die Kommission aktiv ihre Konsultationen mit den zuständigen Behörden der Philippinen (CAAP) über die Maßnahmen fort, die diese zur Verbesserung der Flugsicherheit in den Philippinen und der Einhaltung der geltenden Sicherheitsnormen getroffen haben.
- (52) Die zuständigen Behörden der Philippinen (CAAP) gaben an, dass sie eine Reihe von Maßnahmen eingeleitet hätten, insbesondere die für Ende 2010 geplante Neuformulierung der Durchführungsregeln und -vorschriften, den weiteren Aufbau der Kapazitäten der CAAP durch den Transfer qualifizierter, derzeit für die ICAO arbeitender Inspektoren im Rahmen des technischen Hilfsprojekts (Abschluss für Ende 2010 vorgesehen) und die Einstellung zusätzlichen Personals, die erneute Überprüfung und Zulassung sämtlicher Luftfahrtunternehmen, auch der von CAAP vor März 2010 bereits zertifizierten, die Erstellung von Plänen für die fortlaufende Überwachung für sämtliche Luftfahrtunternehmen sowie den Ausbau von Durchsetzungsmaßnahmen bei festgestellten Sicherheitsmängeln.
- (53) CAAP teilte mit, dass sie am 19. März 2010 das Luftverkehrsbesitzerzeugnis (AOC) des Luftfahrtunternehmens Pacific East Asia Cargo Airlines (PEAC), das den Betrieb ohne entsprechende Zulassung durch die zuständigen Behörden der Philippinen fortgesetzt hatte, ausgesetzt habe.
- (54) Das Luftfahrtunternehmen Interisland Airlines Inc., das am 16. März 2010 von CAAP zugelassen worden war, verzeichnete am 21. April 2010 einen tödlichen Unfall, an dem ein auf seinem AOC vermerktes Luftfahrzeug des Modells Antonov 12BP mit Eintragungskennzeichen UP-AN216 beteiligt war. CAAP, die den Fall im Anschluss an den Unfall untersuchte, beschloss am 23. April 2010, das AOC der Interisland Airlines Inc. zu widerrufen, die daher ihren Betrieb vollständig einstellten. Auf der Grundlage der gemeinsamen Kriterien wird daher festgestellt, dass Interisland Airlines Inc. aus Anhang A gestrichen werden sollten.
- (55) Philippine Airlines beantragte eine Anhörung vor dem Flugsicherheitsausschuss, um über die jüngsten Fortschritte zu berichten, und wurde am 22. Juni 2010 gehört. Das Luftfahrtunternehmen gab an, dass es von CAAP einem umfassenden Neuzertifizierungsaudit unterzogen worden sei, dass alle Maßnahmen zur Mängelbehebung ordnungsgemäß abgeschlossen seien und am 17. Juni 2010 ein neues AOC ausgestellt worden sei. Da das Neuzertifizierungsverfahren erst vor Kurzem ab-

geschlossen wurde und die entsprechenden Unterlagen erst spät vorgelegt wurden, konnte die Situation vor Ort nicht wie geplant überprüft werden.

- (56) Cebu Pacific Airlines beantragte eine Anhörung vor dem Flugsicherheitsausschuss, um über die jüngsten Fortschritte zu berichten, und wurde am 22. Juni 2010 gehört. Das Luftfahrtunternehmen gab an, dass es von CAAP einem umfassenden Neuzertifizierungsaudit unterzogen worden sei und die erforderlichen Maßnahmen zur Mängelbehebung derzeit durchgeführt würden (und zum Teil noch nicht abgeschlossen seien); trotzdem sei am 7. Juni 2010 ein neues AOC ausgestellt worden, dessen betriebliche Spezifikationen die Beförderung gefährlicher Güter und Präzisionsanflüge der Kategorie II für die ATR-72-Flotte ausschließen. Da die entsprechenden Unterlagen erst spät vorgelegt wurden und festgestellte Mängel noch nicht behoben wurden, konnte die Situation vor Ort nicht wie geplant überprüft werden.
- (57) Die schweren Sicherheitsbedenken hinsichtlich der Sicherheitsaufsicht über in den Philippinen zugelassene Luftfahrtunternehmen, die die ICAO nach dem im Oktober 2009 durchgeführten USOAP-Audit der Philippinen allen Vertragsstaaten des Abkommens von Chicago mitgeteilt hat ⁽²⁾, bestehen weiter. CAAP gab an, dass sie der ICAO einen umfassenden Aktionsplan zur Behebung der von der ICAO festgestellten Mängel übermittelt habe. CAAP legte jedoch diesen Plan zur Mängelbehebung sowie die Beurteilung der ICAO nicht vor. CAAP teilte ferner mit, dass die Philippinen vor dem vierten Quartal 2010 keinen Antrag auf eine Überprüfung der geltenden Sicherheitseinstufung der US-Luftfahrtbehörde FAA stellen können.
- (58) Die Kommission erkennt die Bemühungen der zuständigen Behörden um die Reform der Zivilluftfahrt in den Philippinen an. Bis zur effektiven Umsetzung geeigneter Maßnahmen zur Behebung der von der amerikanischen FAA und der ICAO festgestellten Mängel wird jedoch davon ausgegangen, dass die zuständigen Behörden der Philippinen auch heute noch nicht in der Lage sind, die relevanten Sicherheitsnormen bei sämtlichen Luftfahrtunternehmen unter ihrer Aufsicht zu implementieren und wirksam durchzusetzen. Auf der Grundlage der gemeinsamen Kriterien wird daher festgestellt, dass sämtliche in den Philippinen zugelassenen Luftfahrtunternehmen mit Ausnahme von Interisland Airlines Inc. weiter in Anhang A geführt werden sollten.
- (59) Die Kommission ist nach wie vor bereit, die Bemühungen der Philippinen durch eine Prüfung vor Ort in enger Zusammenarbeit mit der ICAO und mit Beteiligung der Mitgliedstaaten und der Europäischen Agentur für Flugsicherheit zu unterstützen (sofern möglich vor der nächsten Sitzung des Flugsicherheitsausschusses), um die Fortschritte der CAAP – auch im Hinblick auf das Sicherheitsniveau der Betreiber – zu untersuchen.

⁽¹⁾ Erwägungsgründe 74 bis 87 der Verordnung (EU) Nr. 273/2010 vom 30. März 2010 (ABl. L 84 vom 31.3.2010, S. 33).

⁽²⁾ ICAO-Feststellung OPS/01.

Iran Air

- (60) Entsprechend der Verordnung (EG) Nr. 273/2010⁽¹⁾ führte die Kommission, unterstützt von der Europäischen Agentur für Flugsicherheit und den Mitgliedstaaten, vom 29. Mai bis zum 3. Juni 2010 in der Islamischen Republik Iran eine Sicherheitsprüfung durch, um zu prüfen, ob die von den zuständigen Behörden (CAO-IRI) und Iran Air angekündigten Maßnahmen zufriedenstellend durchgeführt werden.
- (61) Anlässlich der Prüfung konnte CAO-IRI nachweisen, dass für den Flugbetrieb ein Aufsichtssystem besteht, das den Zielen des ICAO-Dokuments 8335 (Manual of Procedures for Operations Inspection, Certification and Continued Surveillance) entspricht. Außerdem hat die Behörde ein in ihren Verfahren für Auditfolgemassnahmen festgestellter Mangel durch Einführung eines dreistufigen Mängelklassifizierungssystems behoben, aufgrund dessen dringende Sicherheitsprobleme unverzüglich angegangen werden konnten. Ferner wies sie nach, dass sie Maßnahmen im Zusammenhang mit Sicherheitsbedenken in Bezug auf iranische Luftfahrtunternehmen (insbesondere Iran Air) ergriffen hat.
- (62) Die Beaufsichtigung von Iran Air durch CAO-IRI zeigte im Bereich Lufttüchtigkeit und Instandhaltung jedoch mehrere Mängel, einschließlich des Fehlens einer eingehenden Überprüfung der Instandhaltungsprogramme und der Mindestausrüstungslisten, weshalb Fehler des Luftfahrtunternehmens nicht entdeckt wurden.
- (63) Daneben konnte CAO-IRI keine konsolidierte Liste der Zwischenfälle bei Flügen von Iran Air vorlegen und somit das Sicherheitsniveau des Unternehmens insgesamt nicht einschätzen. CAO-IRI konnte jedoch nachweisen, dass sie alle signifikanten Zwischenfälle eingehend untersucht und Empfehlungen ausgesprochen hat.
- (64) Bei der Überprüfung wurde das unbedingte Engagement der CAO-IRI zur Kenntnis genommen, moderne Sicherheitsmanagementverfahren einzuführen, ebenso die bedeutenden Fortschritte der vergangenen sechs Monate. Das Prüfteam nahm ferner die offene, kooperative und konstruktive Vorgehensweise von CAO-IRI bei der Behebung von festgestellten Mängeln in ihren Verfahren zur Kenntnis.
- (65) Bei Iran Air wurden laut Bericht signifikante Mängel beim Management von Lufttüchtigkeit und Instandhaltung festgestellt. Insbesondere wurden bei den Instandhaltungsprogrammen grundlegende Fehler gemacht, die zu wichtigen Lücken in den Programmen für die Sicherheitsausrüstung der Airbus-A-320-Flotte und des Frachtflugzeugs Boeing 747-200 führten. Ferner wurde durch das Instandhaltungssystem der Airbus-A-320-Flotte nicht sichergestellt, dass aufgeschobene Maßnahmen innerhalb der vorgegebenen Zeiträume durchgeführt wurden. Außerdem fand bei der Airbus-A-320-Flotte keine Flugdatenüberwachung statt, und die Datensammlungsrate bei den anderen Flotten war sehr niedrig. Außerdem gelangt der Bericht zu dem Schluss, dass das Unternehmen grundlegenden Anforderungen bei der Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit seiner Flugzeuge nicht nachkommt. Dies trifft besonders auf das Management der Flugzeuge der Muster Airbus A-320 und Boeing 727 sowie Boeing 747 zu.
- (66) Im Bericht werden jedoch auch eindeutige Verbesserungen bei dem Qualitätsmanagementsystem und den Verfahren für das Sicherheitsmanagement festgestellt, insbesondere der Rückgriff auf Sicherheitsaudits (Line Oriented Safety Audits) und die Einrichtung eines „Hohen Sicherheitsrates“ unter Vorsitz des geschäftsführenden Direktors, der mit der Koordinierung und Überwachung der Umsetzung solider Sicherheitsnormen in den operativen Abteilungen beauftragt ist. Zur Kenntnis genommen wird ferner die offene und kooperative Vorgehensweise bei der Behebung der ermittelten Sicherheitsmängel sowie die Bereitschaft des Luftfahrtunternehmens, moderne Sicherheitsmanagementmethoden anzuwenden.
- (67) Iran Air äußerte sich vor dem Flugsicherheitsausschuss und legte Einzelheiten eines Plans zur Mängelbehebung vor, um die beim Ortstermin festgestellten Mängel abzustellen.
- (68) Bei den Vorfeldinspektionen, die von den Mitgliedstaaten im Rahmen des SAFA-Programms während der letzten 14 Monate durchgeführt wurden, hat sich eine stetige Verbesserung der Leistung gezeigt. Die Inspektionsergebnisse für die Flugzeuge des Musters A-320 fallen jedoch merklich schlechter aus als für andere Flugzeuge des Luftfahrtunternehmens.
- (69) Aufgrund der festgestellten Mängel bezüglich der Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit und bezüglich der Instandhaltung und aufgrund der Ergebnisse der SAFA-Inspektionen wird daher festgestellt, dass auf der Grundlage der gemeinsamen Kriterien allen Flugzeugen der Muster A-320, Boeing B-727, B-747 Serie -100, Boeing B-747 Serie -200 und Boeing B-747-SP auf dem Luftverkehrsbetreiberzeugnis (AOC) des Luftfahrtunternehmens der Einflug in die Europäischen Union untersagt werden sollte und diese Luftfahrzeuge daher in Anhang B aufgenommen werden sollten. Dem Luftfahrtunternehmen sollte der Einflug in die Europäischen Union erlaubt werden, sofern der Flugbetrieb strikt auf das gegenwärtige Niveau (Frequenzen und Zielorte) mit dem nach Anhang B erlaubten Luftfahrzeugen beschränkt ist.
- (70) Die Kommission wird die Leistung von Iran Air weiterhin sorgfältig überwachen. Angesichts der gegenwärtigen Situation hinsichtlich der von den zuständigen Behörden Irans ausgeübten Aufsicht hat der Flugsicherheitsausschuss die Kommission dringend ersucht, ihre Konsultationen mit diesen Behörden zu intensivieren, um dauerhafte Lösungen für die festgestellten Sicherheitsmängel zu finden; die Kommission hat CAO-IRI daher aufgefordert, monatliche Berichte über die Überprüfung der Durchführung des Plans zur Mängelbehebung sowie Informationen über alle Aufsichtstätigkeiten in den Bereichen Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit, Instandhaltung und Flugbetrieb, die CAO-IRI bei Iran Air vornimmt, vorzulegen.

⁽¹⁾ Erwägungsgrund 49 der Verordnung (EU) Nr. 273/2010 vom 30. März 2010 (ABl. L 84 vom 31.3.2010, S. 29).

- (71) Gemäß der Verordnung (EG) Nr. 351/2008 werden die Mitgliedstaaten weiterhin die tatsächliche Einhaltung der einschlägigen Sicherheitsnormen durch Iran Air im Rahmen vorrangiger Vorfeldinspektionen an Luftfahrzeugen dieses Unternehmens überprüfen.

Luftfahrtunternehmen aus der Russischen Föderation

- (72) Die zuständigen Behörden der Russischen Föderation informierten den Flugsicherheitsausschuss auf dessen Sitzung vom 22. Juni 2010, dass sie eine Reihe von Maßnahmen zur Stärkung der Aufsicht über bestimmte Luftfahrtunternehmen ergriffen hätten, nachdem von der Kommission am 6. Mai Informationen über eine zunehmende Zahl sicherheitsrelevanter Feststellungen bei Vorfeldinspektionen übermittelt worden waren.
- (73) Insbesondere teilten sie mit, dass aufgrund ihrer Entscheidung das Luftfahrtunternehmen YAK Service ab dem 18. Mai 2010 nicht mehr zum Einflug in den Luftraum von ECAC-Staaten berechtigt war. Sollte diese Entscheidung jedoch nicht durchgesetzt werden, behält sich die Kommission das Recht vor, geeignete Maßnahmen gemäß der Verordnung (EG) Nr. 2111/2005 bezüglich dieses Luftfahrtunternehmens zu ergreifen.
- (74) Wie bei vorhergehenden Aktualisierungen der Verordnung (E) Nr. 474/2006 haben die zuständigen Behörden der Russischen Föderation den Flugsicherheitsausschuss auch darüber informiert, dass sie im Rahmen der fortlaufenden Überwachung der Lufttüchtigkeit von Luftfahrzeugen in ihrem Register ihre Entscheidung vom 25. April 2008 geändert und den Flugbetrieb in die Europäische Union mit Luftfahrzeugen auf den Luftverkehrsbetreiberzeugnissen (AOC) von 13 russischen Luftfahrtunternehmen untersagt haben. Die betreffenden Luftfahrzeuge verfügten nicht über die nötige Ausrüstung, um internationale Flüge gemäß den ICAO-Richtlinien (fehlendes TAWS/E-GPWS) durchzuführen, und/oder es waren die jeweiligen Lufttüchtigkeitszeugnisse abgelaufen und/oder nicht erneuert worden. Dem Flugsicherheitsausschuss wurde folglich eine Liste aller Luftfahrzeuge, die mit AOC in Russland betrieben werden, zusammen mit der zugehörigen Ausrüstung, vorgelegt. Aufgrund dieser Informationen wird der Flugbetrieb in die, innerhalb der und aus der Europäischen Union mit folgenden Luftfahrzeugen untersagt, da sie nicht über die nach ICAO-Anhang 6 erforderliche Ausrüstung verfügen:
- a) Aircompany Yakutia: Antonov AN-140: RA-41250; AN-24RV: RA-46496, RA-46665, RA-47304, RA-47352, RA-47353, RA-47360; AN-26: RA-26660; AN-24-RB: RA-46470, RA-46496, RA-46510, RA-46665, RA-47304, RA-47352, RA-47353, RA-47360, RA-47363.
- b) Atlant Soyuz: Tupolev TU-154M: RA-85672 und RA-85682, beide Luftfahrzeuge werden zurzeit von anderen in der Russischen Föderation zugelassenen Luftfahrtunternehmen betrieben.
- c) Gazpromavia: Tupolev TU-154M: RA-85625 und RA-85774; Yakovlev Yak-40: RA-87511 und RA-88186; Yak-40K: RA-21505, RA-98109 und RA-88300; Yak-42D: RA-42437; alle (22) Hubschrauber Kamov Ka-26 (Eintragungskennzeichen unbekannt); alle (49) Hubschrauber Mi-8 (Eintragungskennzeichen unbekannt); alle (11) Hubschrauber Mi-171 (Eintragungskennzeichen unbekannt); alle (8) Hubschrauber Mi-2

(Eintragungskennzeichen unbekannt); alle (1) Hubschrauber EC-120B: RA-04116.

- d) Kavminvodyavia: Tupolev TU-154B: RA-85494 und RA-85457.
- e) Krasnoyarsky Airlines: Das Luftfahrzeug des Musters TU-154M mit Eintragungskennzeichen RA-85682, das zuvor im 2009 entzogenen Luftverkehrsbetreiberzeugnis von Krasnoyarsky Airlines eingetragen war, wird derzeit von einem anderen in der Russischen Föderation zugelassenen Luftfahrtunternehmen betrieben.
- f) Kuban Airlines: Yakovlev Yak-42: RA-42331, RA-42336, RA-42350, RA-42538 und RA-42541.
- g) Orenburg Airlines: Tupolev TU-154B: RA-85602; alle TU-134 (Eintragungskennzeichen unbekannt); alle Antonov An-24 (Eintragungskennzeichen unbekannt); alle An-2 (Eintragungskennzeichen unbekannt); alle Hubschrauber Mi-2 (Eintragungskennzeichen unbekannt); alle Hubschrauber Mi-8 (Eintragungskennzeichen unbekannt).
- h) Siberia Airlines: Tupolev: keine Luftfahrzeuge.
- i) Tatarstan Airlines: Jakowlew Yak-42D: RA-42374, RA-42433; alle Tupolev TU-134A, einschließlich RA-65065 und RA-65102; alle Antonov AN-24RV, einschließlich RA-46625 und RA-47818; die Luftfahrzeuge des Musters AN-24RV mit den Eintragungskennzeichen RA-46625 und RA-47818 werden derzeit von einem anderen russischen Luftfahrtunternehmen betrieben.
- j) Ural Airlines: Tupolev TU-154B: RA-85508 (die Luftfahrzeuge mit den Eintragungskennzeichen RA-85319, RA-85337, RA-85357, RA-85375, RA-85374 und RA-85432 sind derzeit aus finanziellen Gründen außer Betrieb).
- k) UTAir: Tupolev TU-154M: RA-85733, RA-85755, RA-85806, RA-85820; alle (25) TU-134: RA-65024, RA-65033, RA-65127, RA-65148, RA-65560, RA-65572, RA-65575, RA-65607, RA-65608, RA-65609, RA-65611, RA-65613, RA-65616, RA-65620, RA-65622, RA-65728, RA-65755, RA-65777, RA-65780, RA-65793, RA-65901, RA-65902 und RA-65977; die Luftfahrzeuge mit den Eintragungskennzeichen RA-65143 und RA-65916 werden von einem anderen russischen Luftfahrtunternehmen betrieben; alle (1) TU-134B: RA-65726; alle (10) Yakovlev Yak-40: RA-87348 (derzeit aus finanziellen Gründen außer Betrieb), RA-87907, RA-87941, RA-87997, RA-88209, RA-88227 und RA-88280; alle Hubschrauber Mil-26: (Eintragungskennzeichen unbekannt); alle Hubschrauber Mil-10: (Eintragungskennzeichen unbekannt); alle Hubschrauber Mil-8 (Eintragungskennzeichen unbekannt); alle Hubschrauber AS-355 (Eintragungskennzeichen unbekannt); alle Hubschrauber BO-105 (Eintragungskennzeichen unbekannt); die Luftfahrzeuge des Musters AN-24B: RA-46388, die Luftfahrzeuge mit den Eintragungskennzeichen RA-46267 und RA-47289 sowie die Luftfahrzeuge des Musters AN-24RV mit den Eintragungskennzeichen RA-46509, RA-46519 und RA-47800 werden von einem anderen russischen Luftfahrtunternehmen betrieben.

- l) Rossija (STC Russia): Tupolev TU-134: RA-65979, die Luftfahrzeuge mit den Eintragungskennzeichen RA-65904, RA-65905, RA-65911, RA-65921 und RA-65555 werden von einem anderen russischen Luftfahrtunternehmen betrieben; Ilyushin IL-18: das Luftfahrzeug mit dem Eintragungskennzeichen RA-75454 wird von einem anderen russischen Luftfahrtunternehmen betrieben; Yakovlev Yak-40: die Luftfahrzeuge mit den Eintragungskennzeichen RA-87203, RA-87968, RA-87971, RA-87972 und RA-88200 werden von einem anderen russischen Luftfahrtunternehmen betrieben.
- (75) Um die Zusammenarbeit mit der Kommission und den Mitgliedstaaten zu verbessern, hat der Flugsicherheitsausschuss die zuständigen Behörden der Russischen Föderation ersucht, eine zentrale Anlaufstelle einzurichten für die Kommunikation mit den Mitgliedern des Flugsicherheitsausschusses in Angelegenheiten, die die Ergebnisse von Vorfeldinspektionen bei russischen Luftfahrtunternehmen auf EU-Flughäfen und von EU-Luftfahrtunternehmen auf Flughäfen in der Russischen Föderation angehen, sowie auf eine größere Transparenz durch den Austausch von Sicherheitsdaten hinzuarbeiten.
- (76) Im Rahmen der verstärkten Zusammenarbeit und zur Gewährleistung der Rechtssicherheit und angemessenen Durchsetzung von Maßnahmen zum Ausschluss von Luftfahrtunternehmen und Luftfahrzeugen, die den einschlägigen Sicherheitsstandards nicht entsprechen, wurde vereinbart, dass die zuständigen Behörden der Russischen Föderation zusammen mit der Kommission und den Mitgliedstaaten den gemeinsamen Beschluss der Europäischen Kommission und dieser Behörden vom 24. April 2008 vor der nächsten Sitzung des Flugsicherheitsausschusses überprüfen. Der Flugsicherheitsausschuss erklärte sich bereit, die bei der nächsten Sitzung erzielten Fortschritte zu bewerten und die Kommission gegebenenfalls aufzufordern, die notwendigen Maßnahmen im Rahmen der Verordnung (EG) Nr. 2111/2005 vorzulegen.
- (77) Inzwischen überprüfen die Mitgliedstaaten weiterhin die tatsächliche Einhaltung einschlägiger Sicherheitsnormen im Rahmen vorrangiger Vorfeldinspektionen von Luft-

fahrzeugen dieser Luftfahrtunternehmen gemäß der Verordnung (EG) Nr. 351/2008, um zu gewährleisten, dass die Zahl der Inspektionen von russischen Luftfahrtunternehmen erhöht wird, um eine Grundlage für eine erneute Bewertung dieser Angelegenheit anlässlich der nächsten Sitzung des Flugsicherheitsausschusses im November 2010 zu schaffen.

Allgemeine Erwägungen bezüglich der anderen in den Anhängen A und B geführten Luftfahrtunternehmen

- (78) Der Kommission wurden trotz ihrer ausdrücklichen Nachfragen bisher keine Nachweise für die vollständige Umsetzung angemessener Behebungsmaßnahmen durch die anderen Luftfahrtunternehmen, die in der am 30. März 2010 aktualisierten EU-Liste aufgeführt sind, und durch die für die Regulierungsaufsicht über diese Luftfahrtunternehmen zuständigen Behörden übermittelt. Auf der Grundlage der gemeinsamen Kriterien wird daher festgestellt, dass diese Luftfahrtunternehmen weiterhin einer Betriebsuntersagung (Anhang A) beziehungsweise Betriebsbeschränkungen (Anhang B) unterliegen sollten.
- (79) Die in dieser Verordnung vorgesehenen Maßnahmen entsprechen der Stellungnahme des Flugsicherheitsausschusses —

HAT FOLGENDE VERORDNUNG ERLASSEN:

Artikel 1

Die Verordnung (EG) Nr. 474/2006 wird wie folgt geändert:

1. Anhang A wird durch den Wortlaut des Anhangs A dieser Verordnung ersetzt.
2. Anhang B wird durch den Wortlaut des Anhangs B dieser Verordnung ersetzt.

Artikel 2

Diese Verordnung tritt am Tag nach ihrer Veröffentlichung im *Amtsblatt der Europäischen Union* in Kraft.

Diese Verordnung ist in allen ihren Teilen verbindlich und gilt unmittelbar in jedem Mitgliedstaat.

Brüssel, den 5. Juli 2010

*Für die Kommission,
im Namen des Präsidenten,
Dacian CIOLOȘ
Mitglied der Kommission*

ANHANG A

LISTE DER LUFTFAHRTUNTERNEHMEN, DEREN GESAMTER BETRIEB IN DER EU UNTERSAGT IST ⁽¹⁾

Name des Luftfahrtunternehmens gemäß Angabe im Luftverkehrsbetreiberzeugnis (AOC) (und ggf. im Geschäftsverkehr verwendeter Name, falls abweichend)	Nr. des Luftverkehrsbetreiberzeugnisses (AOC) oder der Betriebsgenehmigung	ICAO-Kennung des Luftfahrtunternehmens	Staat des Luftfahrtunternehmens
ARIANA AFGHAN AIRLINES	AOC 009	AFG	Afghanistan
BLUE WING AIRLINES	SRBWA-01/2002	BWI	Suriname
SIEM REAP AIRWAYS INTERNATIONAL	AOC/013/00	SRH	Königreich Kambodscha
SILVERBACK CARGO FREIGHTERS	unbekannt	VRB	Republik Ruanda
alle Luftfahrtunternehmen, die von den Behörden Angolas, die für die Regulierungsaufsicht zuständig sind, zugelassen wurden, ausgenommen TAAG Angola Airlines in Anhang B, einschließlich			Republik Angola
AEROJET	015	unbekannt	Republik Angola
AIR26	004	DCD	Republik Angola
AIR GEMINI	002	GLL	Republik Angola
AIR GICANGO	009	unbekannt	Republik Angola
AIR JET	003	MBC	Republik Angola
AIR NAVE	017	unbekannt	Republik Angola
ALADA	005	RAD	Republik Angola
ANGOLA AIR SERVICES	006	unbekannt	Republik Angola
DIEXIM	007	unbekannt	Republik Angola
GIRA GLOBO	008	GGL	Republik Angola
HELIANG	010	unbekannt	Republik Angola
HELIMALONGO	011	unbekannt	Republik Angola
MAVEWA	016	unbekannt	Republik Angola
PHA	019	unbekannt	Republik Angola
RUI & CONCEICAO	012	unbekannt	Republik Angola
SAL	013	unbekannt	Republik Angola
SERVISAIR	018	unbekannt	Republik Angola
SONAIR	014	SOR	Republik Angola
alle Luftfahrtunternehmen, die von den Behörden Benins, die für die Regulierungsaufsicht zuständig sind, zugelassen wurden, einschließlich		—	Republik Benin
AERO BENIN	PEA Nr. 014/ MDCTTTATP-PR/ANAC/ DEA/SCS	unbekannt	Republik Benin

⁽¹⁾ Den in Anhang A aufgeführten Luftfahrtunternehmen kann es gestattet werden, Verkehrsrechte durch den Einsatz betriebsbereit gecharterter Luftfahrzeuge (Wet-Lease) eines Luftfahrtunternehmens auszuüben, das nicht Gegenstand einer Betriebsuntersagung ist, sofern die einschlägigen Sicherheitsnormen eingehalten werden.

Name des Luftfahrtunternehmens gemäß Angabe im Luftverkehrsbetreiberzeugnis (AOC) (und ggf. im Geschäftsverkehr verwendeter Name, falls abweichend)	Nr. des Luftverkehrsbetreiberzeugnisses (AOC) oder der Betriebsgenehmigung	ICAO-Kennung des Luftfahrtunternehmens	Staat des Luftfahrtunternehmens
AFRICA AIRWAYS	unbekannt	AFF	Republik Benin
ALAFIA JET	PEA Nr. 014/ANAC/MDCTTTATP-PR/DEA/SCS	k. A.	Republik Benin
BENIN GOLF AIR	PEA Nr. 012/MDCTTP-PR/ANAC/DEA/SCS.	unbekannt	Republik Benin
BENIN LITTORAL AIRWAYS	PEA Nr. 013/MDCTTTATP-PR/ANAC/DEA/SCS.	LTL	Republik Benin
COTAIR	PEA Nr. 015/MDCTTTATP-PR/ANAC/DEA/SCS.	COB	Republik Benin
ROYAL AIR	PEA Nr. 11/ANAC/MDCTTP-PR/DEA/SCS	BNR	Republik Benin
TRANS AIR BENIN	PEA Nr. 016/MDCTTTATP-PR/ANAC/DEA/SCS	TNB	Republik Benin
alle Luftfahrtunternehmen, die von den Behörden der Republik Kongo, die für die Regulierungsaufsicht zuständig sind, zugelassen wurden, einschließlich			Republik Kongo
AERO SERVICE	RAC06-002	RSR	Republik Kongo
EQUAFLIGHT SERVICES	RAC 06-003	EKA	Republik Kongo
SOCIETE NOUVELLE AIR CONGO	RAC 06-004	unbekannt	Republik Kongo
TRANS AIR CONGO	RAC 06-001	unbekannt	Republik Kongo
alle Luftfahrtunternehmen, die von den Behörden der Demokratischen Republik Kongo, die für die Regulierungsaufsicht zuständig sind, zugelassen wurden, einschließlich		—	Demokratische Republik Kongo
AFRICAN AIR SERVICES COMMUTER	409/CAB/MIN/TVC/051/09	unbekannt	Demokratische Republik Kongo
AIR KASAI	409/CAB/MIN/TVC/036/08	unbekannt	Demokratische Republik Kongo
AIR KATANGA	409/CAB/MIN/TVC/031/08	unbekannt	Demokratische Republik Kongo
AIR TROPIQUES	409/CAB/MIN/TVC/029/08	unbekannt	Demokratische Republik Kongo
BLUE AIRLINES	409/CAB/MIN/TVC/028/08	BUL	Demokratische Republik Kongo
BRAVO AIR CONGO	409/CAB/MIN/TC/0090/2006	BRV	Demokratische Republik Kongo
BUSINESS AVIATION	409/CAB/MIN/TVC/048/09	unbekannt	Demokratische Republik Kongo
BUSY BEE CONGO	409/CAB/MIN/TVC/052/09	unbekannt	Demokratische Republik Kongo
CETRACA AVIATION SERVICE	409/CAB/MIN/TVC/026/08	CER	Demokratische Republik Kongo

Name des Luftfahrtunternehmens gemäß Angabe im Luftverkehrsbetreiberzeugnis (AOC) (und ggf. im Geschäftsverkehr verwendeter Name, falls abweichend)	Nr. des Luftverkehrsbetreiberzeugnisses (AOC) oder der Betriebsgenehmigung	ICAO-Kennung des Luftfahrtunternehmens	Staat des Luftfahrtunternehmens
CHC STELLAVIA	409/CAB/MIN/TC/0050/2006	unbekannt	Demokratische Republik Kongo
CONGO EXPRESS	409/CAB/MIN/TVC/083/2009	EXY	Demokratische Republik Kongo
COMPAGNIE AFRICAINE D'AVIATION (CAA)	409/CAB/MIN/TVC/035/08	unbekannt	Demokratische Republik Kongo
DOREN AIR CONGO	409/CAB/MIN/TVC/0032/08	unbekannt	Demokratische Republik Kongo
ENTREPRISE WORLD AIRWAYS (EWA)	409/CAB/MIN/TVC/003/08	EWS	Demokratische Republik Kongo
FILAIR	409/CAB/MIN/TVC/037/08	unbekannt	Demokratische Republik Kongo
GALAXY KAVATSI	409/CAB/MIN/TVC/027/08	unbekannt	Demokratische Republik Kongo
GILEMBE AIR SOUTENANCE (GISAIR)	409/CAB/MIN/TVC/053/09	unbekannt	Demokratische Republik Kongo
GOMA EXPRESS	409/CAB/MIN/TC/0051/2006	unbekannt	Demokratische Republik Kongo
GOMAIR	409/CAB/MIN/TVC/045/09	unbekannt	Demokratische Republik Kongo
HEWA BORA AIRWAYS (HBA)	409/CAB/MIN/TVC/038/08	ALX	Demokratische Republik Kongo
INTERNATIONAL TRANS AIR BUSINESS (ITAB)	409/CAB/MIN/TVC/033/08	unbekannt	Demokratische Republik Kongo
KIN AVIA	409/CAB/MIN/TVC/042/09	unbekannt	Demokratische Republik Kongo
LIGNES AÉRIENNES CONGOLAISES (LAC)	Ministerialunterschrift (Verordnung Nr. 78/205)	LCG	Demokratische Republik Kongo
MALU AVIATION	409/CAB/MIN/TVC/04008	unbekannt	Demokratische Republik Kongo
MANGO AVIATION	409/CAB/MIN/TVC/034/08	unbekannt	Demokratische Republik Kongo
SAFE AIR COMPANY	409/CAB/MIN/TVC/025/08	unbekannt	Demokratische Republik Kongo
SERVICES AIR	409/CAB/MIN/TVC/030/08	unbekannt	Demokratische Republik Kongo
SWALA AVIATION	409/CAB/MIN/TVC/050/09	unbekannt	Demokratische Republik Kongo
TMK AIR COMMUTER	409/CAB/MIN/TVC/044/09	unbekannt	Demokratische Republik Kongo
TRACEP CONGO AVIATION	409/CAB/MIN/TVC/046/09	unbekannt	Demokratische Republik Kongo
TRANS AIR CARGO SERVICES	409/CAB/MIN/TVC/024/08	unbekannt	Demokratische Republik Kongo
WIMBI DIRA AIRWAYS	409/CAB/MIN/TVC/039/08	WDA	Demokratische Republik Kongo

Name des Luftfahrtunternehmens gemäß Angabe im Luftverkehrsbetreiberzeugnis (AOC) (und ggf. im Geschäftsverkehr verwendeter Name, falls abweichend)	Nr. des Luftverkehrsbetreiberzeugnisses (AOC) oder der Betriebsgenehmigung	ICAO-Kennung des Luftfahrtunternehmens	Staat des Luftfahrtunternehmens
ZAABU INTERNATIONAL	409/CAB/MIN/TVC/049/09	unbekannt	Demokratische Republik Kongo
alle Luftfahrtunternehmen, die von den Behörden Dschibutis, die für die Regulierungsaufsicht zuständig sind, zugelassen wurden, einschließlich			Dschibuti
DAALLO AIRLINES	unbekannt	DAO	Dschibuti
alle Luftfahrtunternehmen, die von den Behörden Äquatorialguineas, die für die Regulierungsaufsicht zuständig sind, zugelassen wurden, einschließlich			Äquatorialguinea
CRONOS AIRLINES	Unbekannt	unbekannt	Äquatorialguinea
CEIBA INTERCONTINENTAL	Unbekannt	CEL	Äquatorialguinea
EGAMS	Unbekannt	EGM	Äquatorialguinea
EUROGUINEANA DE AVIACION Y TRANSPORTES	2006/001/MTTCT/DGAC/SOPS	EUG	Äquatorialguinea
GENERAL WORK AVIACION	002/ANAC	k. A.	Äquatorialguinea
GETRA - GUINEA ECUATORIAL DE TRANSPORTES AEREOS	739	GET	Äquatorialguinea
GUINEA AIRWAYS	738	k. A.	Äquatorialguinea
STAR EQUATORIAL AIRLINES	unbekannt	unbekannt	Äquatorialguinea
UTAGE – UNION DE TRANSPORT AEREO DE GUINEA ECUATORIAL	737	UTG	Äquatorialguinea
alle Luftfahrtunternehmen, die von den Behörden Indonesiens, die für die Regulierungsaufsicht zuständig sind, zugelassen wurden, ausgenommen Garuda Indonesia, Airfast Indonesia, Mandala Airlines, Ekspres Transportasi Antarbenua, Indonesia Air Asia und Metro Batavia, einschließlich			Republik Indonesien
AIR PACIFIC UTAMA	135-020	unbekannt	Republik Indonesien
ALFA TRANS DIRGANTATA	135-012	unbekannt	Republik Indonesien
ASCO NUSA AIR	135-022	unbekannt	Republik Indonesien
ASI PUDJIASTUTI	135-028	unbekannt	Republik Indonesien
AVIASTAR MANDIRI	135-029	unbekannt	Republik Indonesien
CARDIG AIR	121-013	unbekannt	Republik Indonesien
DABI AIR NUSANTARA	135-030	unbekannt	Republik Indonesien
DERAYA AIR TAXI	135-013	DRY	Republik Indonesien
DERAZONA AIR SERVICE	135-010	DRZ	Republik Indonesien
DIRGANTARA AIR SERVICE	135-014	DIR	Republik Indonesien
EASTINDO	135-038	unbekannt	Republik Indonesien
GATARI AIR SERVICE	135-018	GHS	Republik Indonesien
INDONESIA AIR TRANSPORT	135-034	IDA	Republik Indonesien

Name des Luftfahrtunternehmens gemäß Angabe im Luftverkehrsbetreiberzeugnis (AOC) (und ggf. im Geschäftsverkehr verwendeter Name, falls abweichend)	Nr. des Luftverkehrsbetreiberzeugnisses (AOC) oder der Betriebsgenehmigung	ICAO-Kennung des Luftfahrtunternehmens	Staat des Luftfahrtunternehmens
INTAN ANGKASA AIR SERVICE	135-019	unbekannt	Republik Indonesien
JOHNLIN AIR TRANSPORT	135-043	unbekannt	Republik Indonesien
KAL STAR	121-037	KLS	Republik Indonesien
KARTIKA AIRLINES	121-003	KAE	Republik Indonesien
KURA-KURA AVIATION	135-016	KUR	Republik Indonesien
LION MENTARI AIRLINES	121-010	LNI	Republik Indonesien
MANUNGAL AIR SERVICE	121-020	unbekannt	Republik Indonesien
MEGANTARA	121-025	MKE	Republik Indonesien
MERPATI NUSANTARA AIRLINES	121-002	MNA	Republik Indonesien
MIMIKA AIR	135-007	unbekannt	Republik Indonesien
NATIONAL UTILITY HELICOPTER	135-011	unbekannt	Republik Indonesien
NUSANTARA AIR CHARTER	121-022	unbekannt	Republik Indonesien
NUSANTARA BUANA AIR	135-041	unbekannt	Republik Indonesien
NYAMAN AIR	135-042	unbekannt	Republik Indonesien
PELITA AIR SERVICE	121-008	PAS	Republik Indonesien
PENERBANGAN ANGKASA SEMESTA	135-026	unbekannt	Republik Indonesien
PURA WISATA BARUNA	135-025	unbekannt	Republik Indonesien
REPUBLIC EXPRESS AIRLINES	121-040	RPH	Republik Indonesien
RIAU AIRLINES	121-016	RIU	Republik Indonesien
SAMPOERNA AIR NUSANTARA	135-036	SAE	Republik Indonesien
SAYAP GARUDA INDAH	135-004	unbekannt	Republik Indonesien
SKY AVIATION	135-044	unbekannt	Republik Indonesien
SMAC	135-015	SMC	Republik Indonesien
SRIWIJAYA AIR	121-035	SJY	Republik Indonesien
SURVEI UDARA PENAS	135-006	unbekannt	Republik Indonesien
TRANSWISATA PRIMA AVIATION	135-021	unbekannt	Republik Indonesien
TRAVEL EXPRESS AVIATION SERVICE	121-038	XAR	Republik Indonesien
TRAVIRA UTAMA	135-009	unbekannt	Republik Indonesien
TRI MG INTRA ASIA AIRLINES	121-018	TMG	Republik Indonesien
TRIGANA AIR SERVICE	121-006	TGN	Republik Indonesien
UNINDO	135-040	unbekannt	Republik Indonesien
WING ABADI AIRLINES	121-012	WON	Republik Indonesien

Name des Luftfahrtunternehmens gemäß Angabe im Luftverkehrsbetreiberzeugnis (AOC) (und ggf. im Geschäftsverkehr verwendeter Name, falls abweichend)	Nr. des Luftverkehrsbetreiberzeugnisses (AOC) oder der Betriebsgenehmigung	ICAO-Kennung des Luftfahrtunternehmens	Staat des Luftfahrtunternehmens
alle Luftfahrtunternehmen, die von den Behörden Kasachstans, die für die Regulierungsaufsicht zuständig sind, zugelassen wurden, ausgenommen Air Astana in Anhang B, einschließlich			Republik Kasachstan
AERO AIR COMPANY	unbekannt	unbekannt	Republik Kasachstan
AEROPRAKT KZ	unbekannt	APK	Republik Kasachstan
AIR ALMATY	AK-0331-07	LMY	Republik Kasachstan
AIR COMPANY KOKSHETAU	AK-0357-08	KRT	Republik Kasachstan
AIR DIVISION OF EKA	unbekannt	unbekannt	Republik Kasachstan
AIR FLAMINGO	unbekannt	unbekannt	Republik Kasachstan
AIR TRUST AIRCOMPANY	unbekannt	unbekannt	Republik Kasachstan
AK SUNKAR AIRCOMPANY	unbekannt	AKS	Republik Kasachstan
ALMATY AVIATION	unbekannt	LMT	Republik Kasachstan
ARKHABAY	unbekannt	KEK	Republik Kasachstan
ASIA CONTINENTAL AIRLINES	AK-0345-08	CID	Republik Kasachstan
ASIA CONTINENTAL AVIALINES	AK-0371-08	RRK	Republik Kasachstan
ASIA WINGS	AK-0390-09	AWA	Republik Kasachstan
ASSOCIATION OF AMATEUR PILOTS OF KAZAKHSTAN	unbekannt	unbekannt	Republik Kasachstan
ATMA AIRLINES	AK-0372-08	AMA	Republik Kasachstan
ATYRAU AYE JOLY	AK-0321-07	JOL	Republik Kasachstan
AVIA-JAYNAR	unbekannt	unbekannt	Republik Kasachstan
BEYBARS AIRCOMPANY	unbekannt	unbekannt	Republik Kasachstan
BERKUT AIR/BEK AIR	AK-0311-07	BKT/BEK	Republik Kasachstan
BERKUT KZ	unbekannt	unbekannt	Republik Kasachstan
BURUNDAYAVIA AIRLINES	AK-0374-08	BRY	Republik Kasachstan
COMLUX	AK-0352-08	KAZ	Republik Kasachstan
DETA AIR	AK-0344-08	DET	Republik Kasachstan
EAST WING	AK-0332-07	EWZ	Republik Kasachstan
EASTERN EXPRESS	AK-0358-08	LIS	Republik Kasachstan
EURO-ASIA AIR	AK-0384-09	EAK	Republik Kasachstan
EURO-ASIA AIR INTERNATIONAL	unbekannt	KZE	Republik Kasachstan
FENIX	unbekannt	unbekannt	Republik Kasachstan
FLY JET KZ	AK-0391-09	FJK	Republik Kasachstan
IJT AVIATION	AK-0335-08	DVB	Republik Kasachstan
INVESTAVIA	AK-0342-08	TLG	Republik Kasachstan

Name des Luftfahrtunternehmens gemäß Angabe im Luftverkehrsbetreiberzeugnis (AOC) (und ggf. im Geschäftsverkehr verwendeter Name, falls abweichend)	Nr. des Luftverkehrsbetreiberzeugnisses (AOC) oder der Betriebsgenehmigung	ICAO-Kennung des Luftfahrtunternehmens	Staat des Luftfahrtunternehmens
IRTYSH AIR	AK-0381-09	MZA	Republik Kasachstan
JET AIRLINES	AK-0349-09	SOZ	Republik Kasachstan
JET ONE	AK-0367-08	JKZ	Republik Kasachstan
KAZAIR JET	AK-0387-09	KEJ	Republik Kasachstan
KAZAIRTRANS AIRLINE	AK-0347-08	KUY	Republik Kasachstan
KAZAIRWEST	unbekannt	unbekannt	Republik Kasachstan
KAZAVIA	unbekannt	KKA	Republik Kasachstan
KAZAVIASPAS	unbekannt	KZS	Republik Kasachstan
KOKSHETAU	AK-0357-08	KRT	Republik Kasachstan
MEGA AIRLINES	AK-0356-08	MGK	Republik Kasachstan
MIRAS	AK-0315-07	MIF	Republik Kasachstan
NAVIGATOR	unbekannt	unbekannt	Republik Kasachstan
ORLAN 2000 AIRCOMPANY	unbekannt	KOV	Republik Kasachstan
PANKH CENTER KAZAKHSTAN	unbekannt	unbekannt	Republik Kasachstan
PRIME AVIATION	unbekannt	unbekannt	Republik Kasachstan
SALEM AIRCOMPANY	unbekannt	KKS	Republik Kasachstan
SAMAL AIR	unbekannt	SAV	Republik Kasachstan
SAYAKHAT AIRLINES	AK-0359-08	SAH	Republik Kasachstan
SEMEYAVIA	unbekannt	SMK	Republik Kasachstan
SCAT	AK-0350-08	VSV	Republik Kasachstan
SKYBUS	AK-0364-08	BYK	Republik Kasachstan
SKYJET	AK-0307-09	SEK	Republik Kasachstan
SKYSERVICE	unbekannt	unbekannt	Republik Kasachstan
TYAN SHAN	unbekannt	unbekannt	Republik Kasachstan
UST-KAMENOGORSK	AK-0385-09	UCK	Republik Kasachstan
ZHETYSU AIRCOMPANY	unbekannt	JTU	Republik Kasachstan
ZHERSU AVIA	unbekannt	RZU	Republik Kasachstan
ZHEZKAZGANAIR	unbekannt	unbekannt	Republik Kasachstan
alle Luftfahrtunternehmen, die von den Behörden der Kirgisischen Republik, die für die Regulierungsaufsicht zuständig sind, zugelassen wurden, einschließlich			Kirgisische Republik
AIR MANAS	17	MBB	Kirgisische Republik
ASIAN AIR	unbekannt	AAZ	Kirgisische Republik
AVIA TRAFFIC COMPANY	23	AVJ	Kirgisische Republik

Name des Luftfahrtunternehmens gemäß Angabe im Luftverkehrsbetreiberzeugnis (AOC) (und ggf. im Geschäftsverkehr verwendeter Name, falls abweichend)	Nr. des Luftverkehrsbetreiberzeugnisses (AOC) oder der Betriebsgenehmigung	ICAO-Kennung des Luftfahrtunternehmens	Staat des Luftfahrtunternehmens
AEROSTAN (EX BISTAIR-FEZ BISHKEK)	08	BSC	Kirgisische Republik
CLICK AIRWAYS	11	CGK	Kirgisische Republik
DAMES	20	DAM	Kirgisische Republik
EASTOK AVIA	15	EEA	Kirgisische Republik
GOLDEN RULE AIRLINES	22	GRS	Kirgisische Republik
ITEK AIR	04	IKA	Kirgisische Republik
KYRGYZ TRANS AVIA	31	KTC	Kirgisische Republik
KYRGYZSTAN	03	LYN	Kirgisische Republik
KYRGYZSTAN AIRLINE	unbekannt	KGA	Kirgisische Republik
MAX AVIA	33	MAI	Kirgisische Republik
S GROUP AVIATION	6	SGL	Kirgisische Republik
SKY GATE INTERNATIONAL AVIATION	14	SGD	Kirgisische Republik
SKY WAY AIR	21	SAB	Kirgisische Republik
TENIR AIRLINES	26	TEB	Kirgisische Republik
TRAST AERO	05	TSJ	Kirgisische Republik
VALOR AIR	07	VAC	Kirgisische Republik
alle Luftfahrtunternehmen, die von den Behörden Liberias, die für die Regulierungsaufsicht zuständig sind, zugelassen wurden		—	Liberia
alle Luftfahrtunternehmen, die von den Behörden der Gabunischen Republik, die für die Regulierungsaufsicht zuständig sind, zugelassen wurden, ausgenommen Gabon Airlines, Afrijet und SN2AG in Anhang B, einschließlich			Gabunische Republik
AIR SERVICES SA	004/MTAC/ANAC-G/DSA	RVS	Gabunische Republik
AIR TOURIST (ALLEGIANCE)	007/MTAC/ANAC-G/DSA	LGE	Gabunische Republik
NATIONALE ET REGIONALE TRANSPORT (NATIONALE)	008/MTAC/ANAC-G/DSA	NRG	Gabunische Republik
SCD AVIATION	005/MTAC/ANAC-G/DSA	SCY	Gabunische Republik
SKY GABON	009/MTAC/ANAC-G/DSA	SKG	Gabunische Republik
SOLENTA AVIATION GABON	006/MTAC/ANAC-G/DSA	unbekannt	Gabunische Republik
alle Luftfahrtunternehmen, die von den Behörden der Philippinen, die für die Regulierungsaufsicht zuständig sind, zugelassen wurden, einschließlich			Republik der Philippinen
AEROWURKS AERIAL SPRAYING SERVICES	4AN2008003	unbekannt	Republik der Philippinen
AIR PHILIPPINES CORPORATION	2009006	unbekannt	Republik der Philippinen
AIR WOLF AVIATION INC.	200911	unbekannt	Republik der Philippinen
AIRTRACK AGRICULTURAL CORPORATION	4AN2005003	unbekannt	Republik der Philippinen
ASIA AIRCRAFT OVERSEAS PHILIPPINES INC.	4AN9800036	unbekannt	Republik der Philippinen

Name des Luftfahrtunternehmens gemäß Angabe im Luftverkehrsbetreiberzeugnis (AOC) (und ggf. im Geschäftsverkehr verwendeter Name, falls abweichend)	Nr. des Luftverkehrsbetreiberzeugnisses (AOC) oder der Betriebsgenehmigung	ICAO-Kennung des Luftfahrtunternehmens	Staat des Luftfahrtunternehmens
AVIATION TECHNOLOGY INNOVATORS, INC.	4AN2007005	unbekannt	Republik der Philippinen
AVIATOUR'S FLYN INC.	200910	unbekannt	Republik der Philippinen
AYALA AVIATION CORP.	4AN9900003	unbekannt	Republik der Philippinen
BEACON	Unknown	unbekannt	Republik der Philippinen
BENDICE TRANSPORT MANAGEMENT INC.	4AN2008006	unbekannt	Republik der Philippinen
CANADIAN HELICOPTERS PHILIPPINES INC.	4AN9800025	unbekannt	Republik der Philippinen
CEBU PACIFIC AIR	2009002	unbekannt	Republik der Philippinen
CHEMTRAD AVIATION CORPORATION	2009018	unbekannt	Republik der Philippinen
CM AERO	4AN2000001	unbekannt	Republik der Philippinen
CORPORATE AIR	Unknown	unbekannt	Republik der Philippinen
CYCLONE AIRWAYS	4AN9900008	unbekannt	Republik der Philippinen
FAR EAST AVIATION SERVICES	2009013	unbekannt	Republik der Philippinen
F.F. CRUZ AND COMPANY, INC.	2009017	unbekannt	Republik der Philippinen
HUMA CORPORATION	2009014	unbekannt	Republik der Philippinen
INAEC AVIATION CORP.	4AN2002004	unbekannt	Republik der Philippinen
ISLAND AVIATION	2009009	unbekannt	Republik der Philippinen
ISLAND TRANSVOYAGER	2010022	unbekannt	Republik der Philippinen
LION AIR, INCORPORATED	2009019	unbekannt	Republik der Philippinen
MACRO ASIA AIR TAXI SERVICES	4AN9800035	unbekannt	Republik der Philippinen
MINDANAO RAINBOW AGRICULTURAL DEVELOPMENT SERVICES	2009016	unbekannt	Republik der Philippinen
MISIBIS AVIATION & DEVELOPMENT CORP	2010020	unbekannt	Republik der Philippinen
OMNI AVIATION CORP.	4AN2002002	unbekannt	Republik der Philippinen
PACIFIC EAST ASIA CARGO AIRLINES, INC.	4AS9800006	unbekannt	Republik der Philippinen
PACIFIC AIRWAYS CORPORATION	unbekannt	unbekannt	Republik der Philippinen
PACIFIC ALLIANCE CORPORATION	unbekannt	unbekannt	Republik der Philippinen
PHILIPPINE AIRLINES	2009001	unbekannt	Republik der Philippinen
PHILIPPINE AGRICULTURAL AVIATION CORP.	4AN9800015	unbekannt	Republik der Philippinen
ROYAL AIR CHARTER SERVICES INC.	4AN2003003	unbekannt	Republik der Philippinen
ROYAL STAR AVIATION, INC.	4AN9800029	unbekannt	Republik der Philippinen
SOUTH EAST ASIA INC.	2009004	unbekannt	Republik der Philippinen
SOUTHSTAR AVIATION COMPANY, INC.	4AN9800037	unbekannt	Republik der Philippinen
SPIRIT OF MANILA AIRLINES CORPORATION	2009008	unbekannt	Republik der Philippinen
SUBIC INTERNATIONAL AIR CHARTER	4AN9900010	unbekannt	Republik der Philippinen

Name des Luftfahrtunternehmens gemäß Angabe im Luftverkehrsbetreiberzeugnis (AOC) (und ggf. im Geschäftsverkehr verwendeter Name, falls abweichend)	Nr. des Luftverkehrsbetreiberzeugnisses (AOC) oder der Betriebsgenehmigung	ICAO-Kennung des Luftfahrtunternehmens	Staat des Luftfahrtunternehmens
SUBIC SEAPLANE, INC.	4AN2000002	unbekannt	Republik der Philippinen
TOPFLITE AIRWAYS, INC.	unbekannt	unbekannt	Republik der Philippinen
TRANSGLOBAL AIRWAYS CORPORATION	2009007	unbekannt	Republik der Philippinen
WORLD AVIATION, CORP.	unbekannt	unbekannt	Republik der Philippinen
WCC AVIATION COMPANY	2009015	unbekannt	Republik der Philippinen
YOKOTA AVIATION, INC.	unbekannt	unbekannt	Republik der Philippinen
ZENITH AIR, INC.	2009012	unbekannt	Republik der Philippinen
ZEST AIRWAYS INCORPORATED	2009003	unbekannt	Republik der Philippinen
alle Luftfahrtunternehmen, die von den Behörden São Tomés und Príncipes, die für die Regulierungsaufsicht zuständig sind, zugelassen wurden, einschließlich	—	—	São Tomé und Príncipe
AFRICA CONNECTION	10/AOC/2008	unbekannt	São Tomé und Príncipe
BRITISH GULF INTERNATIONAL COMPANY LTD	01/AOC/2007	BGI	São Tomé und Príncipe
EXECUTIVE JET SERVICES	03/AOC/2006	EJZ	São Tomé und Príncipe
GLOBAL AVIATION OPERATION	04/AOC/2006	unbekannt	São Tomé und Príncipe
GOLIAF AIR	05/AOC/2001	GLE	São Tomé und Príncipe
ISLAND OIL EXPLORATION	01/AOC/2008	unbekannt	São Tomé und Príncipe
STP AIRWAYS	03/AOC/2006	STP	São Tomé und Príncipe
TRANSAFRIK INTERNATIONAL LTD	02/AOC/2002	TFK	São Tomé und Príncipe
TRANSCARG	01/AOC/2009	unbekannt	São Tomé und Príncipe
TRANSLIZ AVIATION (TMS)	02/AOC/2007	TMS	São Tomé und Príncipe
alle Luftfahrtunternehmen, die von den Behörden Sierra Leones, die für die Regulierungsaufsicht zuständig sind, zugelassen wurden, einschließlich	—	—	Sierra Leone
AIR RUM, LTD	unbekannt	RUM	Sierra Leone
DESTINY AIR SERVICES, LTD	unbekannt	DTY	Sierra Leone
HEAVYLIFT CARGO	unbekannt	unbekannt	Sierra Leone
ORANGE AIR SIERRA LEONE LTD	unbekannt	ORJ	Sierra Leone
PARAMOUNT AIRLINES, LTD	unbekannt	PRR	Sierra Leone
SEVEN FOUR EIGHT AIR SERVICES LTD	unbekannt	SVT	Sierra Leone
TEEBAH AIRWAYS	unbekannt	unbekannt	Sierra Leone
alle Luftfahrtunternehmen, die von den Behörden Sudans, die für die Regulierungsaufsicht zuständig sind, zugelassen wurden			Republik Sudan
SUDAN AIRWAYS	unbekannt		Republik Sudan
SUN AIR COMPANYY	unbekannt		Republik Sudan

Name des Luftfahrtunternehmens gemäß Angabe im Luftverkehrsbetreiberzeugnis (AOC) (und ggf. im Geschäftsverkehr verwendeter Name, falls abweichend)	Nr. des Luftverkehrsbetreiberzeugnisses (AOC) oder der Betriebsgenehmigung	ICAO-Kennung des Luftfahrtunternehmens	Staat des Luftfahrtunternehmens
MARSLAND COMPANY	unbekannt		Republik Sudan
ATTICO AIRLINES	unbekannt		Republik Sudan
FOURTY EIGHT AVIATION	unbekannt		Republik Sudan
SUDANESE STATES AVIATION COMPANY	unbekannt		Republik Sudan
ALMAJARA AVIATION	unbekannt		Republik Sudan
BADER AIRLINES	unbekannt		Republik Sudan
ALFA AIRLINES	unbekannt		Republik Sudan
AZZA TRANSPORT COMPANY	unbekannt		Republik Sudan
GREEN FLAG AVIATION	unbekannt		Republik Sudan
ALMAJAL AVIATION SERVICE	unbekannt		Republik Sudan
alle Luftfahrtunternehmen, die von den Behörden Swasilands, die für die Regulierungsaufsicht zuständig sind, zugelassen wurden, einschließlich	—	—	Swasiland
SWAZILAND AIRLINK	unbekannt	SZL	Swasiland
alle Luftfahrtunternehmen, die von den Behörden Sambias, die für die Regulierungsaufsicht zuständig sind, zugelassen wurden, einschließlich			Sambia
ZAMBEZI AIRLINES	Z/AOC/001/2009	ZMA	Sambia

ANHANG B

LISTE DER LUFTFAHRTUNTERNEHMEN, DEREN BETRIEB IN DER EU BESCHRÄNKUNGEN UNTERLIEGT ⁽¹⁾

Name des Luftfahrtunternehmens gemäß Angabe im Luftverkehrsbetreiberzeugnis (AOC) (und ggf. im Geschäftsverkehr verwendeter Name, falls abweichend)	Nr. des Luftverkehrsbetreiberzeugnisses (AOC)	ICAO-Kennung des Luftfahrtunternehmens	Staat des Luftfahrtunternehmens	Muster des Luftfahrzeugs, für das die Beschränkungen gelten	Eintragungskennzeichen und ggf. Seriennummer	Eintragsstaat
AIR KORYO	GAC-AOC/KOR-01		DPRK	gesamte Flotte mit Ausnahme von: 2 Luftfahrzeugen des Musters Tu-204	gesamte Flotte mit Ausnahme von: P-632, P-633	DPRK
AFRIJET ⁽¹⁾	002/MTAC/ANAC-G/DSA		Gabunische Republik	gesamte Flotte mit Ausnahme von: 2 Luftfahrzeugen des Musters Falcon 50, 2 Luftfahrzeugen des Musters Falcon 900	gesamte Flotte mit Ausnahme von: TR-LGV, TR-LGY, TR-AFJ, TR-AFR	Gabunische Republik
AIR ASTANA ⁽²⁾	AK-0388-09	KZR	Kasachstan	gesamte Flotte mit Ausnahme von: 2 Luftfahrzeugen des Musters B767, 4 Luftfahrzeugen des Musters B757, 10 Luftfahrzeugen des Musters A319/320/321, 5 Luftfahrzeugen des Musters Fokker 50	gesamte Flotte mit Ausnahme von: 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 (Königreich der Niederlande)
AIR SERVICE COMORES	06-819/TA-15/DGACM	KMD	Komoren	gesamte Flotte mit Ausnahme von: LET 410 UVP	gesamte Flotte mit Ausnahme von: D6-CAM (851336)	Komoren
GABON AIR-LINES ⁽³⁾	001/MTAC/ANAC	GBK	Gabunische Republik	gesamte Flotte mit Ausnahme von: 1 Luftfahrzeug des Musters Boeing B767-200	gesamte Flotte mit Ausnahme von: TR-LHP	Gabunische Republik
IRAN AIR ⁽⁴⁾	FS100	IRA	Islamische Republik Iran	gesamte Flotte mit Ausnahme von: 14 Luftfahrzeugen des Musters A300, 8 Luftfahrzeugen des Musters A310, 1 Luftfahrzeug des Musters B737	gesamte Flotte mit Ausnahme von: 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	Islamische Republik Iran

⁽¹⁾ Den in Anhang B aufgeführten Luftfahrtunternehmen kann es gestattet werden, Verkehrsrechte durch den Einsatz betriebsbereit gecharterter Luftfahrzeuge (Wet-Lease) eines Luftfahrtunternehmens auszuüben, das keiner Betriebsuntersagung unterliegt, sofern die einschlägigen Sicherheitsnormen eingehalten werden.

Name des Luftfahrtunternehmens gemäß Angabe im Luftverkehrsbetreiberzeugnis (AOC) (und ggf. im Geschäftsverkehr verwendeter Name, falls abweichend)	Nr. des Luftverkehrsbetreiberzeugnisses (AOC)	ICAO-Kennung des Luftfahrtunternehmens	Staat des Luftfahrtunternehmens	Muster des Luftfahrzeugs, für das die Beschränkungen gelten	Eintragungskennzeichen und ggf. Seriennummer	Eintragsstaat
					EP-IBZ EP-ICE EP-ICF EP-IBK EP-IBL EP-IBP EP-IBQ EP-AGA	
NOUVELLE AIR AFFAIRES GABON (SN2AG)	003/MTAC/ANAC-G/DSA	NVS	Gabunische Republik	gesamte Flotte mit Ausnahme von: 1 Luftfahrzeug des Musters Challenger CL601, 1 Luftfahrzeug des Musters HS-125-800	gesamte Flotte mit Ausnahme von: TR-AAG, ZS-AFG	Gabunische Republik; Republik Südafrika
TAAG ANGOLA AIRLINES	001	DTA	Republik Angola	gesamte Flotte mit Ausnahme von: 3 Luftfahrzeugen des Musters Boeing B777 und 4 Luftfahrzeugen des Musters Boeing B-737-700	gesamte Flotte mit Ausnahme von: D2-TED, D2-TEE, D2-TEF, D2-TBF, D2-TBG, D2-TBH, D2-TBJ	Republik Angola
UKRAINIAN MEDITERRANEAN	164	UKM	Ukraine	gesamte Flotte mit Ausnahme von: 1 Luftfahrzeug des Musters MD-83.	gesamte Flotte mit Ausnahme von: UR-CFF	Ukraine

(¹) Afrijet ist es ausschließlich gestattet, die aufgeführten Luftfahrzeuge für seinen derzeitigen Flugbetrieb in der Europäischen Union zu nutzen.

(²) Air Astana ist es ausschließlich gestattet, die aufgeführten Luftfahrzeuge für seinen derzeitigen Flugbetrieb in der Europäischen Union zu nutzen.

(³) Gabon Airlines ist es ausschließlich gestattet, das aufgeführte Luftfahrzeug für seinen derzeitigen Flugbetrieb in der Europäischen Union zu nutzen.

(⁴) Iran Air ist es ausschließlich gestattet, Flüge in die Europäische Union unter Einsatz der angegebenen Luftfahrzeuge und unter den in Erwägungsgrund 69 dieser Verordnung genannten Bedingungen durchzuführen.

VERORDNUNG (EU) Nr. 591/2010 DER KOMMISSION**vom 5. Juli 2010****zur Festlegung pauschaler Einfuhrwerte für die Bestimmung der für bestimmtes Obst und Gemüse geltenden Einfuhrpreise**

DIE EUROPÄISCHE KOMMISSION —

gestützt auf den Vertrag über die Arbeitsweise der Europäischen Union,

gestützt auf die Verordnung (EG) Nr. 1234/2007 des Rates vom 22. Oktober 2007 über eine gemeinsame Organisation der Agrarmärkte und mit Sondervorschriften für bestimmte landwirtschaftliche Erzeugnisse (Verordnung über die einheitliche GMO) ⁽¹⁾,

gestützt auf die Verordnung (EG) Nr. 1580/2007 der Kommission vom 21. Dezember 2007 mit Durchführungsbestimmungen zu den Verordnungen (EG) Nr. 2200/96, (EG) Nr. 2201/96 und (EG) Nr. 1182/2007 des Rates im Sektor Obst und Gemüse ⁽²⁾, insbesondere auf Artikel 138 Absatz 1,

in Erwägung nachstehenden Grundes:

Die in Anwendung der Ergebnisse der multilateralen Handelsverhandlungen der Uruguay-Runde von der Kommission festzulegenden, zur Bestimmung der pauschalen Einfuhrwerte zu berücksichtigenden Kriterien sind in der Verordnung (EG) Nr. 1580/2007 für die in ihrem Anhang XV Teil A aufgeführten Erzeugnisse und Zeiträume festgelegt —

HAT FOLGENDE VERORDNUNG ERLASSEN:

Artikel 1

Die in Artikel 138 der Verordnung (EG) Nr. 1580/2007 genannten pauschalen Einfuhrwerte sind in der Tabelle im Anhang zur vorliegenden Verordnung festgesetzt.

Artikel 2

Diese Verordnung tritt am 6. Juli 2010 in Kraft.

Diese Verordnung ist in allen ihren Teilen verbindlich und gilt unmittelbar in jedem Mitgliedstaat.

Brüssel, den 5. Juli 2010

*Für die Kommission,
im Namen des Präsidenten,*

Jean-Luc DEMARTY

*Generaldirektor für Landwirtschaft und ländliche
Entwicklung*

⁽¹⁾ ABl. L 299 vom 16.11.2007, S. 1.

⁽²⁾ ABl. L 350 vom 31.12.2007, S. 1.

ANHANG

Pauschale Einfuhrwerte für die Bestimmung der für bestimmtes Obst und Gemüse geltenden Einfuhrpreise

(EUR/100 kg)

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

⁽¹⁾ Nomenklatur der Länder gemäß der Verordnung (EG) Nr. 1833/2006 der Kommission (ABl. L 354 vom 14.12.2006, S. 19). Der Code „ZZ“ steht für „Andere Ursprünge“.

VERORDNUNG (EU) Nr. 592/2010 DER KOMMISSION

vom 5. Juli 2010

zur Änderung der mit der Verordnung (EG) Nr. 877/2009 festgesetzten repräsentativen Preise und zusätzlichen Einfuhrzölle für bestimmte Erzeugnisse des Zuckersektors im Wirtschaftsjahr 2009/10

DIE EUROPÄISCHE KOMMISSION —

gestützt auf den Vertrag über die Arbeitsweise der Europäischen Union,

gestützt auf die Verordnung (EG) Nr. 1234/2007 des Rates vom 22. Oktober 2007 über eine gemeinsame Organisation der Agrarmärkte und mit Sondervorschriften für bestimmte landwirtschaftliche Erzeugnisse (Verordnung über die einheitliche GMO) ⁽¹⁾,

gestützt auf die Verordnung (EG) Nr. 951/2006 der Kommission vom 30. Juni 2006 mit Durchführungsbestimmungen zur Verordnung (EG) Nr. 318/2006 des Rates für den Zuckerhandel mit Drittländern ⁽²⁾, insbesondere auf Artikel 36 Absatz 2 Unterabsatz 2 zweiter Satz,

in Erwägung nachstehender Gründe:

- (1) Die bei der Einfuhr von Weißzucker, Rohzucker und bestimmten Sirupen geltenden repräsentativen Preise und zusätzlichen Einfuhrzölle für das Wirtschaftsjahr

2009/10 sind mit der Verordnung (EG) Nr. 877/2009 der Kommission ⁽³⁾ festgesetzt worden. Diese Preise und Zölle wurden zuletzt durch die Verordnung (EU) Nr. 577/2010 der Kommission ⁽⁴⁾ geändert.

- (2) Die der Kommission derzeit vorliegenden Angaben führen zu einer Änderung der genannten Beträge gemäß den in der Verordnung (EG) Nr. 951/2006 vorgesehenen Regeln und Modalitäten —

HAT FOLGENDE VERORDNUNG ERLASSEN:

Artikel 1

Die mit der Verordnung (EG) Nr. 951/2006 für das Wirtschaftsjahr 2009/10 festgesetzten repräsentativen Preise und zusätzlichen Zölle bei der Einfuhr der Erzeugnisse des Artikels 36 der Verordnung (EG) Nr. 877/2009 werden geändert und sind im Anhang der vorliegenden Verordnung aufgeführt.

Artikel 2

Diese Verordnung tritt am 6. Juli 2010 in Kraft.

Diese Verordnung ist in allen ihren Teilen verbindlich und gilt unmittelbar in jedem Mitgliedstaat.

Brüssel, den 5. Juli 2010

*Für die Kommission,
im Namen des Präsidenten,*

Jean-Luc DEMARTY

*Generaldirektor für Landwirtschaft und ländliche
Entwicklung*

⁽¹⁾ ABl. L 299 vom 16.11.2007, S. 1.

⁽²⁾ ABl. L 178 vom 1.7.2006, S. 24.

⁽³⁾ ABl. L 253 vom 25.9.2009, S. 3.

⁽⁴⁾ ABl. L 166 vom 1.7.2010, S. 14.

ANHANG

Geänderte Beträge der ab dem 6. Juli 2010 geltenden repräsentativen Preise und zusätzlichen Einfuhrzölle für Weißzucker, Rohzucker und die Erzeugnisse des KN-Codes 1702 90 95

(EUR)

KN-Code	Repräsentativer Preis je 100 kg Eigengewicht des Erzeugnisses	Zusätzlicher Zoll je 100 kg Eigengewicht des Erzeugnisses
1701 11 10 ⁽¹⁾	41,21	0,00
1701 11 90 ⁽¹⁾	41,21	2,54
1701 12 10 ⁽¹⁾	41,21	0,00
1701 12 90 ⁽¹⁾	41,21	2,24
1701 91 00 ⁽²⁾	44,93	3,99
1701 99 10 ⁽²⁾	44,93	0,86
1701 99 90 ⁽²⁾	44,93	0,86
1702 90 95 ⁽³⁾	0,45	0,24

⁽¹⁾ Festsetzung für die Standardqualität gemäß Anhang IV Abschnitt III der Verordnung (EG) Nr. 1234/2007.

⁽²⁾ Festsetzung für die Standardqualität gemäß Anhang IV Abschnitt II der Verordnung (EG) Nr. 1234/2007.

⁽³⁾ Festsetzung pro 1 % Saccharosegehalt.

BESCHLÜSSE

BESCHLUSS DER KOMMISSION

vom 18. Juni 2010

über die Zuteilung von Mengen geregelter Stoffe außer Fluorchlorkohlenwasserstoffen, die 2010 in der Union für die Verwendung zu wesentlichen und kritischen Labor- und Analysezwecken gemäß der Verordnung (EG) Nr. 1005/2009 des Europäischen Parlaments und des Rates über Stoffe, die zum Abbau der Ozonschicht führen, zugelassen sind

(Bekannt gegeben unter Aktenzeichen K(2010) 3850)

(Nur der deutsche, der englische, der estnische, der französische, der italienische, der niederländische und der spanische Text sind verbindlich)

(2010/375/EU)

DIE EUROPÄISCHE KOMMISSION —

gestützt auf den Vertrag über die Arbeitsweise der Europäischen Union,

gestützt auf die Verordnung (EG) Nr. 1005/2009 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 16. September 2009 über Stoffe, die zum Abbau der Ozonschicht führen⁽¹⁾, insbesondere auf Artikel 10 Absatz 2,

in Erwägung nachstehender Gründe:

- (1) Die Union hat die Herstellung und den Verbrauch von Fluorchlorkohlenwasserstoffen, anderen vollhalogenierten Fluorchlorkohlenwasserstoffen, Halonen, Tetrachlorkohlenstoff, 1,1,1-Trichlorethan, teilhalogenierten Fluorbromkohlenwasserstoffen und Chlorbrommethan für die meisten Verwendungszwecke bereits eingestellt. Die Kommission hat festzulegen, welches die wesentlichen Labor- und Analysezwecke dieser geregelten Stoffe sind, welche Mengen verwendet werden und welche Unternehmen sie verwenden dürfen.
- (2) Im Beschluss XIX/18 der Vertragsparteien des Montrealer Protokolls werden die Herstellung und der Verbrauch der in den Anhängen A, B und C (Stoffe der Gruppen II und III) des Montrealer Protokolls aufgeführten geregelten Stoffe genehmigt, die erforderlich sind für wesentliche Verwendungen für Labor- und Analysezwecke gemäß Anhang IV des Berichts über die siebte Sitzung der Vertragsparteien, vorbehaltlich der in Anhang II des Berichts über die sechste Sitzung der Vertragsparteien festgelegten Bedingungen sowie der Beschlüsse VI/9, VII/11, XI/15, XV/5, XVI/16 und XXI/16 der Vertragsparteien des Montrealer Protokolls.
- (3) Aufgrund des Beschlusses XVII/10 der Vertragsparteien des Montrealer Protokolls sind die Herstellung und der Verbrauch des in Anhang E des Montrealer Protokolls aufgeführten Brommethans zulässig, soweit dies für kritische Labor- und Analysezwecke erforderlich ist.

(4) Die allgemeine Ausnahme für Labor- und Analysezwecke wird nach dem Montrealer Protokoll regelmäßig überprüft und ist zum letzten Mal mit dem Beschluss XXI/6 bis zum 31. Dezember 2014 verlängert worden.

(5) Gemäß dem Beschluss VI/25 kann ein Verwendungszweck nur dann als wesentlich angesehen werden, wenn keine unter Umwelt- und Gesundheitsaspekten akzeptablen sowohl technisch als auch wirtschaftlich realisierbaren Alternativen zur Verfügung stehen. Es empfiehlt sich, einen Anhang zu erstellen, in dem die Verwendungszwecke aufgeführt sind, für die nach Ansicht der Vertragsparteien des Montrealer Protokolls Alternativen zur Verfügung stehen. Dieser Anhang sollte außerdem die Positivliste der zulässigen wesentlichen Verwendungszwecke von Brommethan enthalten, auf die sich die Vertragsparteien mit dem Beschluss XVIII/15 geeinigt haben.

(6) Die Kommission hat eine Bekanntmachung an Unternehmen, die beabsichtigen, im Jahr 2010 geregelte, zum Abbau der Ozonschicht führende Stoffe in die oder aus der EU ein- bzw. auszuführen, sowie an Unternehmen, die beabsichtigen, für 2010 eine Quote dieser Stoffe für wesentliche Labor- oder Analysezwecke zu beantragen⁽²⁾, veröffentlicht und daraufhin Erklärungen über beabsichtigte wesentliche Verwendungen für Labor- und Analysezwecke im Jahr 2010 erhalten.

(7) Die in diesem Beschluss vorgesehenen Maßnahmen entsprechen der Stellungnahme des gemäß Artikel 25 Absatz 1 der Verordnung (EG) Nr. 1005/2009 eingesetzten Verwaltungsausschusses —

HAT FOLGENDEN BESCHLUSS ERLASSEN:

Artikel 1

Die Herstellung und die Einfuhr von geregelten Stoffen außer Fluorchlorkohlenwasserstoffen kann für die in Anhang I genannten wesentlichen Labor- und Analysezwecke gestattet werden.

⁽¹⁾ ABl. L 286 vom 31.10.2009, S. 1.

⁽²⁾ ABl. C 132 vom 11.6.2009, S. 19.

Artikel 2

Die Menge der unter die Verordnung (EG) Nr. 1005/2009 fallenden geregelten Stoffe außer Fluorchlorkohlenwasserstoffen, die im Jahr 2010 für wesentliche Labor- und Analysezwecke in der Union verwendet werden darf, beträgt 63 843,371 ODP-kg.

Artikel 3

Die Unternehmen, denen Quoten für geregelte Stoffe außer Fluorchlorkohlenwasserstoffen für wesentliche Labor- und Analysezwecke im Jahr 2010 zugeteilt werden, sind in Anhang II

Acros Organics bvba
Janssen Pharmaceuticaaan 3a
2440 Geel
BELGIEN

Estonian Environmental Research Centre
Marja 4D
10617 Tallinn
ESTLAND

Honeywell Specialty Chemicals GmbH
Wunstorfer Straße 40
Postfach 100262
30918 Seelze
DEUTSCHLAND

LGC Standards GmbH
Mercatorstr. 51
46485 Wesel
DEUTSCHLAND

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

Sicor Spa
Via Terazzano 77
20017 Rho (MI)
ITALIEN

Sigma Aldrich Company Ltd
The Old Brickyard, New Road
Gillingham SP8 4XT
VEREINIGTES KÖNIGREICH

Sigma Aldrich Logistik GmbH
Riedstraße 2
89555 Steinheim
DEUTSCHLAND

aufgeführt. Die diesen Unternehmen zugeteilten Mengen, die 2010 höchstens für Labor- und Analysezwecke hergestellt oder eingeführt werden dürfen, sind in Anhang III aufgeführt.

Artikel 4

Dieser Beschluss gilt vom 1. Januar 2010 bis zum 31. Dezember 2010.

Artikel 5

Dieser Beschluss ist an folgende Unternehmen gerichtet:

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

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

Harp International Ltd
Gellihirion Industrial Estate, Rhondda, Cynon Taff,
Pontypridd CF37 5SX
VEREINIGTES KÖNIGREICH

Ineos Fluor Ltd
PO Box 13, The Heath
Runcorn Cheshire WA7 4QF
VEREINIGTES KÖNIGREICH

Merck KgaA
Frankfurter Straße 250
64271 Darmstadt
DEUTSCHLAND

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

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

Sigma Aldrich Laborchemikalien GmbH
Wunstorfer Straße 40
Postfach 100262
30918 Seelze
DEUTSCHLAND

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

Brüssel, den 18. Juni 2010

Für die Kommission
Connie HEDEGAARD
Mitglied der Kommission

ANHANG I

Verwendung von geregelten Stoffen außer Fluorchlorkohlenwasserstoffen zu wesentlichen Labor- und Analysezwecken

1. Geregelte Stoffe der Gruppe I (Fluorchlorkohlenwasserstoffe 11, 12, 113, 114 und 115), der Gruppe II (andere vollhalogenierte Fluorchlorkohlenwasserstoffe), der Gruppe III (Halone), der Gruppe IV (Tetrachlorkohlenstoff), der Gruppe V (1,1,1-Trichlorethan), der Gruppe VII (teihalogenierte Fluorbromkohlenwasserstoffe) und der Gruppe IX (Chlorbrommethan) können für alle Labor- und Analysezwecke zugelassen werden, ausgenommen folgende Verwendungszwecke:
 - a) Bestimmung von Öl, Fett und Mineralölkohlenwasserstoffen in Wasser;
 - b) Bestimmung von Teer in Straßenbelägen;
 - c) Bestimmung des forensischen Fingerabdrucks;
 - d) Bestimmung von organischen Stoffen in Kohle;
 - e) jeder Verwendungszweck, für den eine technisch und wirtschaftlich realisierbare Alternative zur Verfügung steht.
 2. Brommethan (Gruppe VI) darf für die folgenden wesentlichen Labor- und Analysezwecke zugelassen werden:
 - a) als Referenz oder Standard zur Kalibrierung von Geräten, bei denen Brommethan verwendet wird, zur Überwachung der Emissionswerte von Brommethan oder zur Bestimmung der Rückstandsmenge von Brommethan in Waren, Pflanzen und Rohstoffen;
 - b) bei toxikologischen Laboruntersuchungen;
 - c) zum Vergleich der Wirksamkeit von Brommethan mit der von Ersatzstoffen innerhalb eines Labors;
 - d) als Laborhilfsstoff, der wie ein Ausgangsstoff bei einer chemischen Reaktion zerstört wird.
 3. Die folgenden Verwendungszwecke gelten nicht als wesentliche Labor- und Analysezwecke:
 - a) in Kühl- und Klimageräten für Laboratorien, unter anderem in Labor-Kühlgeräten wie Ultrazentrifugen;
 - b) zur Reinigung, Überarbeitung, Reparatur oder zum Umbau von elektronischen Bauelementen oder Baugruppen;
 - c) zur Konservierung von Veröffentlichungen und Archiven und
 - d) zur Sterilisierung von Labormaterial.
-

ANHANG II

Zur Herstellung oder Einfuhr für wesentliche Labor- und Analysezwecke berechnete Unternehmen

Folgenden Unternehmen werden Quoten zugeteilt, die zur Herstellung und Einfuhr von geregelten Stoffen außer Fluor-chlorkohlenwasserstoffen berechnen, die für wesentliche Labor- und Analysezwecke verwendet werden dürfen:

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

ANHANG III

[Dieser Anhang wird nicht veröffentlicht, da er vertrauliche Geschäftsinformationen enthält.]

BESCHLUSS DER KOMMISSION

vom 2. Juli 2010

zu den Sicherheitsanforderungen, die gemäß der Richtlinie 2001/95/EG des Europäischen Parlaments und des Rates durch Europäische Normen über bestimmte Produkte für die Bettruhe von Kindern zu erfüllen sind

(2010/376/EU)

DIE EUROPÄISCHE KOMMISSION —

gestützt auf den Vertrag über die Arbeitsweise der Europäischen Union,

gestützt auf die Richtlinie 2001/95/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 3. Dezember 2001 über die allgemeine Produktsicherheit⁽¹⁾, insbesondere auf Artikel 4 Absatz 1 Buchstabe a,

in Erwägung nachstehender Gründe:

- (1) Gemäß der Richtlinie 2001/95/EG sollten von europäischen Normungsgremien europäische Normen festgelegt werden, die gewährleisten, dass Produkte der allgemeinen Sicherheitsanforderung der Richtlinie genügen.
- (2) Gemäß der Richtlinie 2001/95/EG wird davon ausgegangen, dass ein Produkt sicher ist — soweit es um Risiken und Risikokategorien geht, die durch die betreffenden nationalen Normen geregelt werden —, wenn es den nicht bindenden nationalen Normen entspricht, die eine europäische Norm umsetzen.
- (3) Im Jahr 2006 hatte die Europäische Kommission eine Studie⁽²⁾ in Auftrag gegeben, in der die Sicherheit mehrerer Artikel für Säuglinge und Kleinkinder bis zu 5 Jahren untersucht werden sollte. Die Studie wurde in Zusammenarbeit mit nationalen Behörden, nationalen Normungsgremien, Verbraucherverbänden, Produktsicherheitsorganisationen, Wirtschaftsbeteiligten und Testlabors durchgeführt.
- (4) Im Rahmen dieser Studie wurden unions- und weltweite Statistiken über Unfälle und Personenschäden ausgewertet und nach Ermittlung der Hauptrisiken und der Bewertung der Gefährdungsszenarien eine umfassende Risikobewertung durchgeführt.
- (5) Insgesamt wurden fünf Produktarten, die in der Regel im Schlafumfeld von Neugeborenen und Kleinkindern zu finden sind, für eine eingehendere Analyse ermittelt. Es handelt sich um Kinderbettmatratzen, Bettnestchen, Hängewiegen, Kinderbettdecken und Kinderschlaflsäcke.
- (6) Neugeborene schlafen im Schnitt 16 Stunden am Tag, und 3- bis 5-jährige verbringen immerhin noch 11-13 Stunden mit Schlaf. Einschließlich der wachen Phasen verbringen Säuglinge und Kleinkinder in den ersten fünf Lebensjahren mindestens den halben Tag in einem zum Schlafen gedachten Umfeld. Die Produkte in diesem Umfeld müssen sicher sein, da die Kinder dort in der Regel tags- und nachtsüber längere Zeit unbeaufsichtigt sind.
- (7) Wie die Europäische Verletzungsdatenbank IDB (Injury Database) zeigt, ereigneten sich in der Europäischen Union zwischen 2005 und 2007 in Kinderbetten 17 000 Unfälle bei bis zu 4-jährigen Kindern⁽³⁾. Die US-amerikanische Kommission für die Sicherheit von Verbraucherprodukten (Consumer Product Safety Commission, CPSC) geht davon aus, dass jedes Jahr mehr Kinder im Zusammenhang mit Betten und ähnlichen Produkten ums Leben kommen als mit anderen Baby- und Kinderartikeln⁽⁴⁾.
- (8) Einige Modelle von Bettnestchen und Kinderschlaflsäcken wurden über das europäische Schnellwarnsystem RAPEX gemeldet, weil von ihnen eine Gefahr durch Erstickern oder Erdrosseln ausging, und in der Folge vom Markt genommen oder zurückgerufen. 1992 empfahl die französische Verbraucherschutzkommission, die Verbraucher zu informieren und die Sicherheit von Kinderbettdecken zu verbessern, um Entflammen, Wärmestau oder Erstickern zu vermeiden⁽⁵⁾. In den Jahren 2002, 2007 und 2008 wies die amerikanische CPSC den Rückruf einiger Modelle von Kindermatratzen an, weil Kinder eingeklemmt und unbegründete Behauptungen aufgestellt worden waren⁽⁶⁾.
- (9) Bettnestchen, Matratzen und Kinderbettdecken können ohne entsprechende Sicherheitshinweise die Zahl der Fälle von plötzlichem Säuglingstod (Sudden Infant Death Syndrome, SIDS) durch Wärmestau und Erstickern erhöhen⁽⁷⁾.

⁽³⁾ IDB All Injury Data, 2005-2007.

⁽⁴⁾ „Nursery product-related injuries and deaths among children under the age of five“, CPSC, Februar 2009.

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

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

⁽⁷⁾ „Environment of infants during sleep and risk of sudden infant death“, *British Medical Journal*, 1996,

„Changing concepts of SIDS: implications for infant sleeping environment and sleep position“, *American Academy of Paediatrics*, März 2000.

„Sleep Environment and the risk of sudden Infant death in an urban population“, *American Academy of Paediatrics*, Mai 2003.

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

⁽¹⁾ ABl. L 11 vom 15.1.2002, S. 4.

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

- (10) Forschungen haben gleichzeitig nahegelegt, dass Kinderschlafsäcke vor dem plötzlichen Säuglingstod schützen können⁽¹⁾, weil sie die Bauchlage erschweren und es nicht dazu kommen kann, dass Bettzeug sich im Schlaf über Gesicht und Kopf schiebt. Wenn aus diesem Grund zu Schlafsäcken geraten werden soll, muss sicher sein, dass nicht andere Risiken wie Erstickten durch Verschlucken von Kleinteilen und Verfangen von Körperteilen eintreten können.
- (11) Für diese fünf Produkttypen gibt es keine europäischen Normen. Deshalb sollten gemäß Artikel 4 Absatz 1 Buchstabe a der Richtlinie 2001/95/EG besondere Anforderungen an die Normen formuliert werden, die von Normungsgremien erarbeitet werden sollten, um die Risiken bei der Verwendung dieser Produkte zu verringern.
- (12) Diese Normen sollten nach dem Verfahren ausgearbeitet werden, das in der Richtlinie 98/34/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 22. Juni 1998 über ein Informationsverfahren auf dem Gebiet der Normen und technischen Vorschriften und den Vorschriften für die Dienste der Informationsgesellschaft festgelegt ist⁽²⁾. Die Verweisung auf die angenommene Norm ist gemäß Artikel 4 Absatz 2 der Richtlinie 2001/95/EG im *Amtsblatt der Europäischen Union* zu veröffentlichen.
- (13) Sobald die betreffenden Normen vorliegen und sofern die Europäische Kommission beschließt, nach dem Verfahren in Artikel 4 Absatz 2 der Richtlinie 2001/95/EG im *Amtsblatt* Verweise auf diese Normen zu veröffentlichen, ist davon auszugehen, dass Kinderbettmatratzen, Bettneestchen, Hängewiegen, Kinderbettdecken und Kinderschlafsäcke, die im Einklang mit diesen Normen gefertigt wurden, den allgemeinen Sicherheitsanforderungen der Richtlinie 2001/95/EG genügen, soweit es um Sicherheitsanforderungen geht, die durch die Normen geregelt werden.
- (14) Dieser Beschluss entspricht der Stellungnahme des mit Artikel 15 der Richtlinie 2001/95/EG eingesetzten Ausschusses —
- „Kinderbettmatratze“: Produkt, das als Unterlage für Säuglinge und Kinder in einem Kinderbett dient. In der Regel misst eine solche Matratze 60 × 120 cm oder 70 × 140 cm und ist zwischen 6 und 15 cm dick. Es gibt auch faltbare Modelle;
 - „Bettneestchen“: Produkt, das auf der Innenseite eines Kinderbetts angebracht wird, in der Regel wattiert ist und den Liegekomfort des Kindes verbessern soll. Es kleidet mindestens eine Seite des Bettes aus;
 - „Hängewiege“: Kinderbett, oft mit nicht festem Boden, das mit Seilen, Bändern oder Schlingen an einem oder mehreren Punkten aufgehängt ist. Die Wiege ist geeignet für Säuglinge, die noch nicht knien oder von alleine sitzen können;
 - „Kinderbettdecke“: Stoffhülle mit weicher Füllung als Zudecke für den Schlaf und zum Schutz vor Unterkühlung;
 - „Kinderschlafsack“: mit wärmendem Material gefütterter oder wattierter Sack in Körperlänge zum Schutz vor Unterkühlung oder Erstickten, in den das Kind zum Schlaf oder beim Liegen im Bett gelegt wird.

Artikel 2

Anforderungen

Die besonderen Sicherheitsanforderungen, denen europäische Normen für die in Artikel 1 genannten Produkte gemäß Artikel 4 der Richtlinie 2001/95/EG genügen müssen, sind im Anhang dieses Beschlusses festgelegt.

Artikel 3

Inkrafttreten

Dieser Beschluss tritt am zwanzigsten Tag nach seiner Veröffentlichung im *Amtsblatt der Europäischen Union* in Kraft.

HAT FOLGENDEN BESCHLUSS ERLASSEN:

Artikel 1

Begriffsbestimmungen

Für die Zwecke dieses Beschlusses gelten folgende Begriffsbestimmungen:

Brüssel, den 2. Juli 2010

Für die Kommission

Der Präsident

José Manuel BARROSO

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

⁽²⁾ ABl. L 204 vom 21.7.1998, S. 37.

ANHANG

BESONDERE SICHERHEITSANFORDERUNGEN AN KINDERBETTMATRATZEN

RISIKEN: Die Hauptrisiken in Verbindung mit dem Produkt sind die Risiken des Einklemmens und der Entflammbarkeit.

Sicherheitsanforderungen**1. Allgemeine Sicherheitsanforderungen**

Die Produkte dürfen bei bestimmungsgemäßem oder vorhersehbarem Gebrauch und unter Berücksichtigung des Verhaltens von Kindern die Sicherheit der Kinder und der Pflegepersonen nicht gefährden. Die Fähigkeiten der Nutzer und der Pflegepersonen sind insbesondere bei solchen Produkten zu berücksichtigen, die aufgrund ihrer Funktionen, Abmessungen und Eigenschaften zum Gebrauch durch Kinder unter fünf Jahren bestimmt sind. Die Etiketten auf dem Produkt oder auf dessen Verpackung sowie die beigefügten Gebrauchsanweisungen müssen die Pflegepersonen ausreichend auf die mit seinem Gebrauch verbundenen Gefahren und Risiken sowie auf die Möglichkeiten zur Vermeidung dieser Gefahren und Risiken aufmerksam machen.

2. Besondere Anforderungen*Chemische Anforderungen*

Kinderbettmatratzen müssen den EU-Rechtsvorschriften entsprechen.

Brandverhalten und thermische Eigenschaften

Kinderbettmatratzen dürfen in der Umgebung des Kindes keinen gefährlichen entflammaren Gegenstand darstellen. Sie müssen daher aus Materialien bestehen, die mindestens eine der folgenden Bedingungen erfüllen:

- Sie brennen nicht, wenn sie direkt mit einer Flamme oder einem Funken in Berührung kommen;
- wenn sie Feuer gefangen haben, brennen sie langsam und verhindern möglichst lange eine Ausbreitung des Feuers.

Brennbare Materialien setzen zudem beim Verbrennen keine giftigen Dämpfe frei.

Es sollten nach Möglichkeit keine flammenhemmenden chemischen Stoffe verwendet werden. Im Bedarfsfall dürfen nur flammenhemmende chemische Stoffe verwendet werden, die im Gebrauch und bei der endgültigen Entsorgung aufgrund ihrer Toxizität für Benutzer, Pflegepersonen und Umwelt gesundheitlich unbedenklich sind.

*Physikalische und mechanische Eigenschaften***Gefahren, die vom Einklemmen in Zwischenräumen und Öffnungen ausgehen**

Um ein Einklemmen von Körper oder Körperteilen zu verhindern, muss eine Kinderbettmatratze den Bettrahmen vollständig ausfüllen und so robust sein, dass sie keinen Schaden nimmt, wenn das Kind auf ihr steht oder geht.

Es sollte dem Kind nicht möglich sein, bei faltbaren Matratzen Teile anzuheben, damit ein Einklemmen zwischen ihr und dem Boden des Bettes ausgeschlossen ist.

Die Produkte müssen möglichst so konstruiert und gefertigt sein, dass ein Einklemmen von Beinen, Füßen und Händen zwischen Matratze und Bettrand vermieden wird

Um zu verhindern, dass ein Kind erstickt, das mit dem Kopf oder dem Körper zwischen Matratze und Bettrand eingeklemmt ist, muss der Raum zwischen Matratze und Bettrand möglichst klein sein, wenn die Matratze maximal belastet ist.

Gefahren durch Verheddern

Die Länge der als Verbindungen verwendeten Schnüre, Bänder und sonstigen Teile und die Größe von Schlaufen müssen möglichst gering sein, um ein Verheddern zu vermeiden.

Äußere Erstickungsgefahren

Kinderbettmatratzen dürfen weder Kunststoffaufkleber umfassen, die sich von einem Kind lösen lassen, noch andere luftundurchlässige Folienüberzüge, die Mund und Nase gleichzeitig bedecken können.

Die Verpackung des Produkts darf kein Erstickungsrisiko darstellen, indem sie die Atemwege obstruiert.

Um die Gefahr durch Ersticken zu verhindern, darf das Produkt keine weiche Füllung enthalten, die so beschaffen ist, dass sie sich an das Gesicht des Kindes anpasst oder Eindrücke zulässt, welche die Atemwege obstruieren könnten.

Ersticken durch Verschlucken und innere Erstickungsgefahren

Kinderbettmatratzen dürfen keine losen Teile oder Kleinteile enthalten, die sich von einem Kind lösen, ganz in den Mund stecken und verschlucken lassen.

Kinderbettmatratzen dürfen keine Kleinteile enthalten, die sich von einem Kind lösen lassen und im Rachen oder in der hinteren Mundhöhle stecken bleiben können. Das Füllmaterial darf nicht zugänglich sein, vor allem nicht durch Beißen in die Matratze, und es muss Belastungen durch vorhersehbaren Gebrauch des Kindes standhalten; dabei ist auf die potentielle Durchlässigkeit der Nähte für Materialfasern und die Stärke der Nähte zu achten.

Gefährliche Kanten

Kinderbettmatratzen dürfen keine scharfen Kanten oder Stellen aufweisen. Drahtfedern dürfen keine scharfen Stellen aufweisen und dürfen nicht aus der Matratze ragen.

Konstruktive Ausführung

Das Material der Matratze muss physikalisch so beschaffen sein, dass die Matratze keine Gefahr durch Einklemmen darstellt. Die Füllung darf sich nicht dauerhaft so verformen, dass der Bezug seine Spannung verliert.

Besondere Warnhinweise zum Produkt

Warnhinweise und Gebrauchsanweisungen müssen für Pflegepersonen deutlich sichtbar Dicke und Größe (Länge und Breite) der Matratze nennen, damit sie tief und eng genug im Bett liegt und ein Herausfallen bzw. Einklemmen nicht möglich ist.

Wegen der Erstickungsgefahr müssen die Gebrauchsanweisungen die Pflegepersonen auf die Gefahren aufmerksam machen, die entstehen können, wenn zwei oder mehr Matratzen aufeinandergelegt werden, um den Liegekomfort des Kindes zu erhöhen.

Warnhinweise vor Brandgefahren (z. B. Rauchen in der Nähe des Kinderbettes) sollten ebenfalls aufgenommen werden.

Hygiene

Kinderbettmatratzen sollten so gestaltet sein, dass sie den Anforderungen an Hygiene und Sauberkeit genügen, um die Gefahr der Infektion oder Kontamination zu vermeiden.

BESONDERE SICHERHEITSANFORDERUNGEN AN BETTNESTCHEN

RISIKEN: Die Hauptrisiken in Verbindung mit dem Produkt sind die Risiken des Strangulierens, des Erstickens durch Obstruktion der Atemwege von innen oder außen und des Erstickens durch Verschlucken.

Sicherheitsanforderungen

1. Allgemeine Sicherheitsanforderungen

Die Produkte dürfen bei bestimmungsgemäßem oder vorhersehbarem Gebrauch und unter Berücksichtigung des Verhaltens von Kindern die Sicherheit der Kinder nicht gefährden.

Die Fähigkeiten der Nutzer und der Pflegepersonen sind insbesondere bei solchen Produkten zu berücksichtigen, die aufgrund ihrer Funktionen, Abmessungen und Eigenschaften zum Gebrauch durch Kinder von sechs bis 18 Monaten bestimmt sind.

Die Etiketten auf dem Produkt oder auf dessen Verpackung sowie die beigefügten Gebrauchsanweisungen müssen die Pflegepersonen auf die mit seinem Gebrauch verbundenen Gefahren und Schadensrisiken sowie auf die Möglichkeiten zur Vermeidung dieser Gefahren und Risiken aufmerksam machen.

2. Besondere Anforderungen

Chemische Anforderungen

Bettnestchen müssen den EU-Rechtsvorschriften entsprechen.

Brandverhalten und thermische Eigenschaften

Von Bettnestchen darf in der Umgebung von Kindern kein Risiko der Entflammbarkeit ausgehen. Sie müssen daher aus Materialien bestehen, die mindestens eine der folgenden Bedingungen erfüllen:

- Sie brennen nicht, wenn sie direkt mit einer Flamme oder einem Funken in Berührung kommen;
- wenn sie Feuer gefangen haben, brennen sie langsam und verhindern möglichst lange eine Ausbreitung des Feuers.

Brennbare Materialien setzen zudem beim Verbrennen keine giftigen Dämpfe frei.

Es sollten nach Möglichkeit keine flammenhemmenden chemischen Stoffe verwendet werden. Im Bedarfsfall dürfen nur flammenhemmende chemische Stoffe verwendet werden, die im Gebrauch und bei der endgültigen Entsorgung aufgrund ihrer Toxizität für Benutzer, Pflegepersonen und Umwelt gesundheitlich unbedenklich sind.

*Physikalische und mechanische Eigenschaften***Mikrobiologische Gefahren**

Bettnestchen dürfen keine mikrobiologischen Gefahren wegen unzulänglicher Hygiene durch Material tierischer Herkunft darstellen.

Gefahren, die vom Einklemmen in Zwischenräumen und Öffnungen ausgehen

Von Bettnestchen darf kein Risiko des Hängenbleibens von Kopf und Hals des Kindes in Schlaufen oder Schnüren oder anderen Befestigungsmitteln ausgehen. Stickereien und Verzierungen auf dem Nestchen dürfen sich unter Belastung bei vorhersehbarem Gebrauch durch die Kinder nicht lösen, damit keine zusätzliche Gefahr des Einklemmens von Gliedmaßen, insbesondere Fingern, und Kopf entsteht oder die Füllung sichtbar wird (siehe Gefahr durch Verschlucken).

Gefahren durch Verheddern

An Bettnestchen dürfen keine Schnüre oder Schlaufen angebracht sein, in denen sich der Hals des Kindes verfangen könnte. Schlaufen, in denen das Kind mit Fingern oder Zehen hängenbleiben könnte, sind zu vermeiden.

Ersticken durch Verschlucken und innere Erstickungsgefahren

Bettnestchen dürfen keine losen Teile oder Kleinteile enthalten, die sich von einem Kind lösen, ganz in den Mund stecken und verschlucken lassen.

Bettnestchen dürfen keine Kleinteile enthalten, die sich von einem Kind lösen lassen und im Rachen oder in der hinteren Mundhöhle stecken bleiben können. Das Füllmaterial darf nicht zugänglich sein, vor allem nicht durch Beißen in das Produkt, und es muss Belastungen durch vorhersehbaren Gebrauch des Kindes standhalten; dabei ist auf die potentielle Durchlässigkeit der Nähte für Materialfasern und die Stärke der Nähte zu achten. Das Füllmaterial darf keine harten oder scharfen Fremdkörper wie Metallpartikel, Nägel, Nadeln oder Splitter enthalten.

Äußere Erstickungsgefahren

Das Produkt darf weder Kunststoffaufkleber umfassen, die sich von einem Kind lösen lassen, noch andere luftundurchlässige Folienüberzüge, die Mund und Nase gleichzeitig bedecken können.

Die Verpackung des Produkts darf kein Erstickungsrisiko darstellen, indem sie die äußeren Atemwege obstruiert.

Um die Gefahr durch Ersticken zu verhindern, darf das Produkt keine weichen Materialien enthalten, die so beschaffen sind, dass sie sich an das Gesicht des Kindes anpassen oder Eindrücke zulassen, welche die Atemwege obstruieren könnten.

Gefährliche Kanten

Bettnestchen dürfen keine scharfen Kanten oder spitzen Stellen aufweisen. Sie dürfen zudem keine Spitzen oder hervorstehenden Oberflächen umfassen, die Stichverletzungen verursachen könnten.

Schützende Funktion

Bettnestchen müssen so konstruiert und gefertigt sein, dass sie keine Teile aufweisen, die von Kindern als Kletterhilfe zum Hochsteigen benutzt werden könnten.

Gefahren, die vom Kombinieren zweier gesonderter Produkte ausgehen

Bettnestchen dürfen keine zusätzliche Gefahr des Einklemmens oder Erstickens darstellen, wenn das Kind mit seinem Kopf zwischen Nestchen und Bettrand geraten sollte.

Besondere Warnhinweise zum Produkt

Es muss angemessene Hinweise für das korrekte Anbringen des Bettnestchens am Gitter des Bettes geben. Aus den Warnhinweisen muss hervorgehen, dass das Nestchen korrekt angebracht ist, wenn für die Befestigung keine Schnüre und Schlaufen verwendet werden, in denen das Kind mit Kopf oder Hals hängenbleiben könnte. Die Pflegepersonen müssen in den Warnhinweisen auf die Risiken aufmerksam gemacht werden, die entstehen, wenn Bettnestchen nicht zu dem Bett passen (Größe oder Modell) oder nicht vorschriftsmäßig am Bett befestigt werden.

Hygiene

Bettnestchen sind so zu gestalten und zu fertigen, dass sie sich einfach und gründlich reinigen lassen, um die Gefahr der Infektion oder Kontamination zu vermeiden. Das Produkt erfüllt diese Bedingung auch nach dem Reinigen nach der Pflegeanleitung des Herstellers, und es sollte im Kontakt mit dem Kind nicht abfärben.

BESONDERE SICHERHEITSANFORDERUNGEN AN HÄNGEWIEGEN

RISIKEN: Die Hauptrisiken in Verbindung mit dem Produkt sind die Risiken des Einklemmens, des Erstickens und der Verletzung aufgrund von Fehlern und mangelnder Stabilität der Struktur.

Sicherheitsanforderungen

1. Allgemeine Sicherheitsanforderungen

Die Produkte dürfen bei bestimmungsgemäßem oder vorhersehbarem Gebrauch und unter Berücksichtigung des Verhaltens von Kindern die Sicherheit der Kinder nicht gefährden.

Die Fähigkeiten der Nutzer und der Pflegepersonen sind insbesondere bei solchen Produkten zu berücksichtigen, die aufgrund ihrer Funktionen, Abmessungen und Eigenschaften zum Gebrauch durch Kinder unter 12 Monaten bestimmt sind.

Die Etiketten auf dem Produkt oder auf dessen Verpackung sowie die beigefügten Gebrauchsanweisungen müssen die Pflegepersonen auf die mit seinem Gebrauch verbundenen Gefahren und Schadensrisiken sowie auf die Möglichkeiten zur Vermeidung dieser Gefahren und Risiken aufmerksam machen.

2. Besondere Anforderungen

Chemische Anforderungen

Hängewiegen müssen den EU-Rechtsvorschriften entsprechen.

Brandverhalten und thermische Eigenschaften

Hängewiegen dürfen kein Risiko der Entflammbarkeit in der Umgebung des Kindes darstellen. Sie müssen aus Materialien bestehen, die mindestens eine der folgenden Bedingungen erfüllen:

- Sie brennen nicht, wenn sie direkt mit einer Flamme oder einem Funken in Berührung kommen;
- wenn sie Feuer gefangen haben, brennen sie langsam und verhindern möglichst lange eine Ausbreitung des Feuers;
- wenn sie Feuer gefangen haben, brennen sie langsam und ohne brennende oder schmelzende Rückstände.

Brennbare Materialien setzen zudem beim Verbrennen keine giftigen Dämpfe frei.

Es sollten nach Möglichkeit keine flammenhemmenden chemischen Stoffe verwendet werden. Im Bedarfsfall dürfen nur flammenhemmende chemische Stoffe verwendet werden, die im Gebrauch und bei der endgültigen Entsorgung aufgrund ihrer Toxizität für Benutzer, Pflegepersonen und Umwelt gesundheitlich unbedenklich sind.

Physikalische und mechanische Eigenschaften

Gefahren, die vom Einklemmen in Zwischenräumen und Öffnungen ausgehen

Hängewiegen müssen so konstruiert und gefertigt sein, dass ein Einklemmen von Kopf, Fingern, Beinen, Händen und Füßen in Öffnungen vermieden wird.

Gefahren, die von beweglichen Teilen ausgehen

Hängewiegen müssen so konstruiert sein, dass das Kind im Bett bei Seitwärtsbewegungen nicht gegen die Rahmenkonstruktion oder andere Möbel im Raum stößt.

Hängewiegen müssen so konstruiert sein, dass die Liegefläche sich möglichst wenig dreht, wenn das Bett bewegt wird.

Von Hängewiegen darf keine Gefahr (z. B. durch Einklemmen) für andere Kinder (z. B. Geschwister) ausgehen, die mit dem Bett in Berührung kommen können.

Sturzgefahr

Rahmenkonstruktion und Bett müssen so stabil sein, dass die Hängewiege nicht versehentlich kippen und das Kind herausfallen kann. Das Bett sollte stabil bleiben, wenn sich das Kind darin bewegt oder wenn es in dem Bereich schwingt, den die Hängevorrichtung zulässt.

Die Befestigungsvorrichtung darf sich nicht von der tragenden Konstruktion lösen.

Die Hängevorrichtung und ihre Komponenten müssen den Bewegungen des Kindes im Bett standhalten können.

Gefahren durch Verheddern

In der Hängewiege dürfen keine Schnüre oder Bänder angebracht sein, in denen das Kind mit dem Hals hängenbleiben könnte. Es muss ausgeschlossen sein, dass sich das Kind in der Hängewiege in Seilen und Gurten zum Aufhängen der Wiege und Nachstellen ihrer Position verheddert.

Ersticken durch Verschlucken und innere Erstickungsgefahren

Hängewiegen dürfen keine losen Teile oder Kleinteile umfassen, die sich von einem Kind lösen, ganz in den Mund stecken und verschlucken lassen.

Hängewiegen dürfen keine Kleinteile enthalten, die sich von einem Kind lösen lassen und im Rachen oder in der hinteren Mundhöhle stecken bleiben können. Das Füllmaterial darf nicht zugänglich sein und muss Belastungen durch vorhersehbaren Gebrauch des Kindes (z. B. Hineinbeißen) standhalten.

Äußere Erstickungsgefahren

Das Produkt darf weder Kunststoffaufkleber umfassen, die sich von einem Kind lösen lassen, noch andere luftundurchlässige Folienüberzüge, die Mund und Nase gleichzeitig bedecken können.

Die Verpackung des Produkts darf kein Erstickungsrisiko darstellen, indem sie die äußeren Atemwege obstruiert. Um die Gefahr durch Erstickten zu verhindern, darf das Produkt keine weichen Materialien enthalten, die so beschaffen ist, dass sie sich an das Gesicht des Kindes anpassen oder Eindrücke zulassen, welche die Atemwege obstruieren könnten.

Gefährliche Kanten

Hängewiegen dürfen keine scharfen Kanten oder spitzen Stellen aufweisen. Zugängliche Kanten und Ecken müssen abgerundet und abgeschrägt sein.

Das Produkt darf keine hervorstehenden Teile aufweisen, auf die ein Kind fallen und sich verletzen könnte.

Das Produkt darf keine Spitzen oder vorstehenden Oberflächen umfassen, die Stichverletzungen verursachen könnten.

Konstruktive Ausführung

Eine Verformung der Hängevorrichtung und Lockerung der Vorrichtung zum Nachstellen ist zu begrenzen, um Stürze aus dem Bett oder ein Herunterfallen des Bettes zu vermeiden.

Stückereien und Verzierungen an der Hängewiege dürfen sich unter Belastung bei vorhersehbarem Gebrauch durch die Kinder nicht lösen und damit eine Gefahr des Einklemmens von Zehen, Kopf oder Fingern darstellen.

Durch Körperbewegungen des Kindes dürfen keine Zwischenräume entstehen oder bestehende Zwischenräume vergrößert werden, sodass Finger, Hände oder Füße eingeklemmt werden könnten.

Damit Hängewiegen nicht zusammenbrechen oder Bestandteile (von Rahmen, Befestigungs- und Hängevorrichtung) reißen, müssen Hängewiegen der mechanischen Belastung widerstehen können, der sie für die Lebensdauer des Produktes ausgesetzt sind.

Besondere Warnhinweise zum Produkt

Warnhinweise und Gebrauchsanweisungen müssen die Pflegepersonen darauf aufmerksam machen, dass Montage und Einstellung aus Sicherheitsgründen am besten von Fachleuten vorgenommen werden. Die Hinweise müssen zudem folgende Warnungen enthalten:

- Das Kind kann Schaden nehmen, wenn die Pendelbewegung zu groß ist (das Kind könnte sich am Bettrahmen stoßen oder das Bett könnte an anderen Möbelstücken anstoßen);
- Hängewiegen können eine Gefahr für andere Kinder darstellen;
- andere Kinder können ihrerseits eine Gefahr darstellen (etwa, wenn sie sich über das Bett lehnen möchten);
- Hängewiegen sollten auf ebenem Untergrund aufgestellt werden;
- Kinder sollten ihren Nachtschlaf nicht in Hängewiegen verbringen;
- Hängewiegen sollten nicht mehr verwendet werden, wenn das Kind knien oder sich ohne Hilfe aufsetzen kann. Die passende Altersgruppe (nicht älter als zwölf Monate) sollte deutlich angegeben sein.

Hygiene

Hängewiegen sind so zu gestalten und zu fertigen, dass sie sich einfach und gründlich reinigen lassen, um die Gefahr der Infektion oder Kontamination zu vermeiden.

BESONDERE SICHERHEITSANFORDERUNGEN AN KINDERBETTDECKEN

RISIKEN: Die Hauptrisiken in Verbindung mit dem Produkt sind die Risiken des Erstickens und des Wärmestaus, oft in Verbindung mit plötzlichem Säuglingstod.

Sicherheitsanforderungen

1. Allgemeine Sicherheitsanforderungen

Die Produkte dürfen bei bestimmungsgemäßem oder vorhersehbarem Gebrauch und unter Berücksichtigung des Verhaltens von Kindern die Sicherheit der Kinder nicht gefährden.

Die Etiketten auf dem Produkt oder auf dessen Verpackung sowie die beigefügten Gebrauchsanweisungen müssen die Pflegepersonen auf die mit seinem Gebrauch verbundenen Gefahren und Schadensrisiken sowie auf die Möglichkeiten zur Vermeidung dieser Gefahren und Risiken aufmerksam machen.

2. Besondere Anforderungen

Chemische Anforderungen

Kinderbettdecken müssen den EU-Rechtsvorschriften entsprechen.

Brandverhalten und thermische Eigenschaften

Kinderbettdecken dürfen kein Risiko der Entflammbarkeit in der Umgebung des Kindes darstellen.

Sie müssen aus Materialien bestehen, die mindestens eine der folgenden Bedingungen erfüllen:

- Sie brennen nicht, wenn sie direkt mit einer Flamme oder einem Funken in Berührung kommen;
- wenn sie Feuer gefangen haben, brennen sie langsam und verhindern möglichst lange eine Ausbreitung des Feuers.

Brennbare Materialien setzen zudem beim Verbrennen keine giftigen Dämpfe frei.

Es sollten nach Möglichkeit keine flammenhemmenden chemischen Stoffe verwendet werden. Im Bedarfsfall dürfen nur flammenhemmende chemische Stoffe verwendet werden, die im Gebrauch und bei der endgültigen Entsorgung aufgrund ihrer Toxizität für Benutzer, Pflegepersonen und Umwelt gesundheitlich unbedenklich sind.

Gefahr durch Wärmestau

Warnhinweise und Gebrauchsanweisungen müssen die Pflegepersonen darauf aufmerksam machen, dass die Temperatur in dem Raum zu beachten ist, in dem das Produkt verwendet wird, um einen Wärmestau zu verhindern.

Physikalische und mechanische Eigenschaften

Mikrobiologische Gefahren

Kinderbettdecken dürfen keine mikrobiologischen Gefahren wegen unzulänglicher Hygiene durch Material tierischer Herkunft darstellen.

Gefahren, die vom Einklemmen in Zwischenräumen und Öffnungen ausgehen

Stickereien und Verzierungen auf Bettdecken dürfen sich unter Belastung bei vorhersehbarem Gebrauch durch die Kinder nicht lösen und damit eine Gefahr des Einklemmens (vor allem von Fingern) verursachen.

Gefahren durch Verheddern

Kinderbettdecken dürfen keine Schnüre oder Schlaufen umfassen, in denen das Kind mit dem Hals hängenbleiben könnte.

Ersticken durch Verschlucken und innere Erstickungsgefahren

Kinderbettdecken dürfen keine losen Teile oder Kleinteile enthalten, die sich von einem Kind lösen, ganz in den Mund stecken und verschlucken lassen. Kinderbettdecken dürfen keine Kleinteile enthalten, die sich von einem Kind lösen lassen und im Rachen oder in der hinteren Mundhöhle stecken bleiben können. Das Füllmaterial darf nicht zugänglich sein und es darf keine harten oder scharfen Fremdkörper wie Metallpartikel, Nägel, Nadeln oder Splitter enthalten. Die Füllung muss Belastungen durch vorhersehbaren Gebrauch des Kindes (z. B. Hineinbeißen) standhalten; dabei ist auf die potentielle Durchlässigkeit der Nähte für Materialfasern und die Stärke der Nähte zu achten.

Äußere Erstickungsgefahren

Kinderbettdecken dürfen weder Kunststoffaufkleber umfassen, die sich von einem Kind lösen lassen, noch andere luftundurchlässige Folienüberzüge, die Mund und Nase gleichzeitig bedecken können.

Die Verpackung des Produkts darf kein Erstickungsrisiko darstellen, indem sie die äußeren Atemwege obstruiert.

Das Kind muss noch atmen können und genügend Luft bekommen, wenn die Decke im Schlaf sein Gesicht bedeckt.

Besondere Warnhinweise zum Produkt

Warnhinweise und Gebrauchsanweisungen müssen die Pflegepersonen darauf aufmerksam machen, dass Bettdecken für Kinder unter vier Monaten eine Erstickengefahr darstellen.

Das empfohlene Mindestalter zum Verwenden von Bettdecken beträgt neun Monate.

Zudem sind Angaben über die Größe des Kinderbettes zu machen, für die die Bettdecke geeignet ist.

Ferner ist ein Warnhinweis zur Raumtemperatur anzubringen (siehe Gefahren durch Wärmestau).

Hygiene

Kinderbettdecken sind so zu gestalten und zu fertigen, dass sie sich einfach und gründlich reinigen lassen, um die Gefahr der Infektion oder Kontamination zu vermeiden. Das Produkt erfüllt diese Bedingung auch nach dem Reinigen nach der Pflegeanleitung des Herstellers, und es sollte im Kontakt mit dem Kind nicht abfärben.

BESONDERE SICHERHEITSANFORDERUNGEN AN KINDERSCHLAFSÄCKE

RISIKEN: Das Hauptrisiko in Verbindung mit dem Produkt ist das Risiko des Verschluckens von Kleinteilen und des Verhedderns im Schlafsack.

Sicherheitsanforderungen

1. Allgemeine Sicherheitsanforderungen

Die Produkte dürfen bei bestimmungsgemäßem oder vorhersehbarem Gebrauch und unter Berücksichtigung des Verhaltens von Kindern die Sicherheit der Kinder nicht gefährden.

Die Etiketten auf dem Produkt oder auf dessen Verpackung sowie die beigefügten Gebrauchsanweisungen müssen die Nutzer bzw. die Pflegepersonen ausreichend auf die mit seinem Gebrauch verbundenen Gefahren und Schadensrisiken sowie auf die Möglichkeiten zur Vermeidung dieser Gefahren und Risiken aufmerksam machen.

2. Besondere Anforderungen

Chemische Anforderungen

Schlafsäcke für Kinderbetten müssen den EU-Rechtsvorschriften entsprechen.

Brandverhalten und thermische Eigenschaften

Schlafsäcke für Kinderbetten dürfen kein Risiko der Entflammbarkeit in der Umgebung des Kindes darstellen.

Sie müssen aus Materialien bestehen, die mindestens eine der folgenden Bedingungen erfüllen:

- Sie brennen nicht, wenn sie direkt mit einer Flamme oder einem Funken in Berührung kommen;
- wenn sie Feuer gefangen haben, brennen sie langsam und verhindern möglichst lange eine Ausbreitung des Feuers.

Brennbare Materialien setzen zudem beim Verbrennen keine giftigen Dämpfe frei.

Es sollten nach Möglichkeit keine flammenhemmenden chemischen Stoffe verwendet werden. Im Bedarfsfall dürfen nur flammenhemmende chemische Stoffe verwendet werden, die im Gebrauch und bei der endgültigen Entsorgung aufgrund ihrer Toxizität für Benutzer, Pflegepersonen und Umwelt gesundheitlich unbedenklich sind.

Gefahr durch Wärmestau

Warnhinweise und Gebrauchsanweisungen müssen die Pflegepersonen darauf aufmerksam machen, dass die Temperatur in dem Raum zu beachten ist, in dem das Produkt verwendet wird, um einen Wärmestau zu verhindern.

Physikalische und mechanische Eigenschaften

Gefahren, die vom Einklemmen in Zwischenräumen und Öffnungen ausgehen

Stickereien und Verzierungen auf Schlafsäcken dürfen sich unter Belastung bei vorhersehbarem Gebrauch durch die Kinder nicht lösen und damit eine Gefahr des Hängenbleibens (vor allem von Fingern) darstellen. Durch die Größe der Öffnungen für Kopf und Arme sollte zudem verhindert werden, dass das Kind im Schlafsack nach unten rutscht.

Konstruktive Ausführung

Die Verschlüsse müssen verlässlich verhindern, dass das Kind in den Sack hineinrutscht. Nähte und Verschlüsse werden bei vorschriftsmäßiger Reinigung nicht beeinträchtigt.

Gefahren durch Verheddern

An den Schlafsäcken dürfen keine Schnüre oder Schlaufen angebracht sein, in denen das Kind mit dem Hals hängenbleiben könnte.

Ersticken durch Verschlucken und innere Erstickungsgefahren

Kinderschlafsäcke dürfen keine losen Teile oder Kleinteile enthalten, die sich von einem Kind lösen, ganz in den Mund stecken und verschlucken lassen. Schlafsäcke dürfen keine Kleinteile enthalten, die sich von einem Kind lösen lassen und im Rachen oder in der hinteren Mundhöhle stecken bleiben können. Das Füllmaterial darf nicht zugänglich sein und muss Belastungen durch vorhersehbaren Gebrauch des Kindes (z. B. Hineinbeißen) standhalten; dabei ist auf die potentielle Durchlässigkeit der Nähte für Materialfasern und die Stärke der Nähte zu achten.

Äußere Erstickungsgefahren

Schlafsäcke dürfen weder Kunststoffaufkleber umfassen, die sich von einem Kind lösen lassen, noch andere luftundurchlässige Folienüberzüge oder Textilien, die Mund und Nase gleichzeitig bedecken können.

Die Verpackung des Produkts darf kein Erstickungsrisiko darstellen, indem sie die äußeren Atemwege obstruiert.

Das Kind muss noch atmen können, wenn der Schlafsack im Schlaf sein Gesicht bedeckt.

Gefährliche Kanten

An Schlafsäcken dürfen keine scharfen Kanten oder spitzen Stellen vorhanden sein.

Besondere Warnhinweise zum Produkt

Warnhinweise und Gebrauchsanweisungen empfehlen den Pflegepersonen den für Alter und Größe der Kinder geeigneten Schlafsack.

Ferner ist ein Warnhinweis zur Raumtemperatur anzubringen (siehe Gefahren durch Wärmestau).

Hygiene

Schlafsäcke für Kinderbetten sind so zu gestalten und zu fertigen, dass sie sich einfach und gründlich reinigen lassen, um die Gefahr der Infektion oder Kontamination zu vermeiden. Das Produkt erfüllt diese Bedingung auch nach dem Reinigen nach der Pflegeanleitung des Herstellers, und es sollte im Kontakt mit dem Kind nicht abfärben.

GESCHÄFTS- UND VERFAHRENSORDNUNGEN

ÄNDERUNGEN DER PRAKTISCHEN ANWEISUNGEN FÜR DIE PARTEIEN

DAS GERICHT —

gestützt auf Art. 150 seiner Verfahrensordnung,

unter Bezugnahme auf die am 5. Juli 2007 erlassenen Praktischen Anweisungen in der Fassung vom 16. Juni 2009 —

ERLÄSST FOLGENDE ÄNDERUNGEN DER PRAKTISCHEN ANWEISUNGEN FÜR DIE PARTEIEN:

Artikel 1

1. In diesen Praktischen Anweisungen werden die Bezeichnungen „Gericht erster Instanz der Europäischen Gemeinschaften“ und „Gericht erster Instanz“ durch die Bezeichnung „Gericht“ ersetzt.

2. Im dritten Erwägungsgrund wird der Satzteil „(Abl. 2007, L 232 vom 4.9.2007, S. 1) (im Folgenden: Dienstanweisung für den Kanzler) hat der Kanzler darauf zu achten, dass die zu den Akten gegebenen Schriftstücke den Bestimmungen der Satzung des Gerichtshofs“ ersetzt durch den Satzteil „(Abl. L 232, S. 1) in der Fassung vom 17. Mai 2010 (siehe Seite 53 dieses Amtsblatts) (im Folgenden: Dienstanweisung für den Kanzler) hat der Kanzler darauf zu achten, dass die zu den Akten gegebenen Schriftstücke den Bestimmungen des Protokolls über die Satzung des Gerichtshofs der Europäischen Union (im Folgenden: Satzung)“, und nach dem Wort „Satzung“ werden die Worte „des Gerichtshofs“ gestrichen.

3. In Nr. 1 zweiter Gedankenstrich wird die Adresse „CFI.Registry@curia.europa.eu“ ersetzt durch: „GeneralCourt.Registry@curia.europa.eu“.

4. Nr. 8 wird wie folgt geändert:

— Der Satzteil „Damit der Einsatz dieser Techniken möglich ist, sollte Folgendes beachtet werden“ wird ersetzt durch den Satzteil „Daher ist Folgendes zu beachten“;

— in Buchst. a werden die Worte „Zu verwenden ist weißes unliniertes Papier in DIN-A4-Format, das nur einseitig (also nicht auf der Vorder- und der Rückseite) beschrieben wird“ ersetzt durch die Worte „Der auf A4-Papier geschriebene Text muss gut lesbar sein, und die Blätter dürfen nur einseitig (also nicht auf der Vorder- und der Rückseite) beschrieben sein“;

— in Buchst. b werden die Worte „Die Blätter des Schriftsatzes und gegebenenfalls der Anlagen“ ersetzt durch die Worte „Die vorgelegten Unterlagen“;

— in Buchst. c wird der Satzteil „(z. B. Times New Roman, Courier oder Arial) mit einer Schriftgröße von mindestens 12 pt im Haupttext und mindestens 10 pt in den Fußnoten zu verwenden, bei einem Zeilenabstand von 1,5 sowie einem Abstand von mindestens 2,5 cm zum linken und rechten sowie zum oberen und unteren Blattrand“ ersetzt durch den Satzteil „mit ausreichenden Zeilen- und Randabständen, die die Lesbarkeit einer geschnittenen Fassung sicherstellen, zu verwenden“.

5. Die Überschrift des Abschnitts D.1.1 „Klageschrift und Klagebeantwortung“ wird ergänzt durch die Worte „(in anderen Rechtssachen als solchen des geistigen Eigentums)“.
6. Nr. 19 wird wie folgt geändert:
- Im ersten Satz werden die Worte „durch die Kanzlei“ gestrichen;
 - der zweite Satz erhält folgende Fassung:

„Da die Mitteilung in allen Amtssprachen im *Amtsblatt der Europäischen Union* veröffentlicht werden muss, soll diese Zusammenfassung nicht länger sein als zwei Seiten und entsprechend dem Muster erstellt werden, das auf der Website des Gerichtshofs der Europäischen Union in das Internet gestellt worden ist.“;
 - im dritten Satz wird die Adresse „CFI.Registry@curia.europa.eu“ ersetzt durch:
„GeneralCourt.Registry@curia.europa.eu“.
7. Nr. 41 wird wie folgt geändert:
- Im ersten Satz werden die Worte „für das Amtsblatt“ gestrichen;
 - der zweite Satz erhält folgende Fassung:

„Da die Mitteilung in allen Amtssprachen im *Amtsblatt der Europäischen Union* veröffentlicht werden muss, soll diese Zusammenfassung nicht länger sein als zwei Seiten und entsprechend dem Muster erstellt werden, das auf der Website des Gerichtshofs der Europäischen Union in das Internet gestellt worden ist.“;
 - im dritten Satz wird die Adresse „CFI.Registry@curia.europa.eu“ ersetzt durch:
„GeneralCourt.Registry@curia.europa.eu“.
8. In Nr. 42 wird das Wort „Gemeinschaftsorgan“ ersetzt durch das Wort „Unionsorgan“.
9. In Nr. 49 wird das Wort „Gemeinschaftsorgan“ ersetzt durch das Wort „Unionsorgan“.
10. In Randnr. 55 Buchst. e werden die Worte „des Gerichtshofs“ gestrichen.
11. In Nr. 56 Buchst. a werden die Worte „und Anschriften der Parteien des Verfahrens vor der Beschwerdekammer“ ersetzt durch die Worte „der Parteien des Verfahrens vor der Beschwerdekammer und die Adressen, die diese Parteien für die Zwecke der in diesem Verfahren vorzunehmenden Zustellungen angegeben haben“.
12. Nr. 57 wird wie folgt geändert:
- In Buchst. a werden die Worte „des Gerichtshofs“ gestrichen;
 - in Buchst. h wird nach dem Wort „mit“ der Satzteil „einer kurzen Beschreibung der Anlagen (Nr. 51 Buchst. b der Praktischen Anweisungen) und“ eingefügt.
13. In Nr. 58 Buchst. c werden am Anfang des Satzes die Worte „in anderen Rechtssachen als solchen des geistigen Eigentums:“ eingefügt.
14. Die Nrn. 73 Abs. 2 bis 79 einschließlich der Überschriften erhalten folgende Fassung:
- „74. Ein Antrag auf vertrauliche Behandlung ist mit besonderem Schriftsatz zu stellen. Er kann nicht in einer vertraulichen Fassung eingereicht werden.“

75. In dem Antrag auf vertrauliche Behandlung ist die Partei anzugeben, der gegenüber die vertrauliche Behandlung beantragt wird. Der Antrag ist auf das unbedingt Erforderliche zu beschränken und kann sich keinesfalls auf einen ganzen Schriftsatz und nur ausnahmsweise auf eine ganze Anlage zu einem Schriftsatz beziehen. In der Regel kann nämlich eine nicht vertrauliche Fassung eines Schriftstücks, in der bestimmte Passagen, Wörter oder Zahlen entfernt sind, übermittelt werden, ohne dass dadurch die in Rede stehenden Interessen beeinträchtigt werden.
76. In dem Antrag auf vertrauliche Behandlung sind die betreffenden Angaben oder Passagen genau zu bezeichnen, und er muss eine ganz kurze Begründung des geheimen oder vertraulichen Charakters für jede dieser Angaben oder Passagen enthalten. Fehlen diese Hinweise, kann das Gericht den Antrag zurückweisen.
77. Dem Antrag auf vertrauliche Behandlung ist eine nicht vertrauliche Fassung des betreffenden Schriftsatzes oder sonstigen Schriftstücks beizufügen, in dem die Angaben oder Passagen, auf die sich der Antrag bezieht, entfernt sind.

Im Fall eines Streithilfeantrags

78. Wird in einer Rechtssache ein Antrag auf Zulassung als Streithelfer gestellt, werden die Parteien aufgefordert, binnen der vom Kanzler gesetzten Frist anzugeben, ob sie die vertrauliche Behandlung bestimmter Angaben in den bereits zu den Akten gereichten Schriftstücken beantragen.

Bei allen später eingereichten Schriftstücken müssen die Parteien entsprechend den Nrn. 74 bis 77 die Angaben bezeichnen, deren vertrauliche Behandlung sie beantragen, und mit der vollständigen Fassung der betreffenden Schriftstücke eine Fassung einreichen, die diese Angaben nicht enthält. Fehlen solche Hinweise, werden die eingereichten Schriftstücke dem Streithelfer übermittelt.

Im Fall der Verbindung von Rechtssachen

79. Wird die Verbindung mehrerer Rechtssachen in Betracht gezogen, werden die Parteien aufgefordert, binnen der vom Kanzler gesetzten Frist anzugeben, ob sie die vertrauliche Behandlung bestimmter Angaben in den bereits zu den Akten gereichten Schriftstücken beantragen.

Bei allen später eingereichten Schriftstücken müssen die Parteien entsprechend den Nrn. 74 bis 77 die Angaben bezeichnen, deren vertrauliche Behandlung sie beantragen, und mit der vollständigen Fassung der betreffenden Schriftstücke eine Fassung einreichen, die diese Angaben nicht enthält. Fehlen solche Hinweise, werden die eingereichten Schriftstücke den anderen Parteien zugänglich gemacht.“

15. Nr. 88 wird wie folgt geändert:

— Im ersten Absatz werden nach dem Wort „Gerichtshofs“ die Worte „der Europäischen Union“ eingefügt;

— im zweiten Absatz wird die Adresse „CFI.Registry@curia.europa.eu“ ersetzt durch: „GeneralCourt.Registry@curia.europa.eu“, und in der ersten Zeile der Postanschrift werden die Worte „Gerichts erster Instanz“ ersetzt durch die Worte „Gerichts der Europäischen Union“.

16. Der zweite Absatz der Nr. 106 wird zu Nr. 107.

17. Nach Nr. 107, die zu Nr. 108 wird, wird folgende Nummer eingefügt:

„109. Der Sitzungsbericht wird am Tag der mündlichen Verhandlung vor dem Sitzungssaal öffentlich zugänglich gemacht.“

18. Die Nrn. 108 bis 112 werden zu den Nrn. 110 bis 114.

19. [betrifft nicht die deutsche Fassung].

20. In Nr. 111, die zu Nr. 113 geworden ist, lautet die Fundstellenangabe „(Abl. L 87, S. 48)“.

Artikel 2

Diese Praktischen Anweisungen werden im *Amtsblatt der Europäischen Union* veröffentlicht.

Sie treten am Tag nach ihrer Veröffentlichung in Kraft.

Luxemburg, den 17. Mai 2010

Der Kanzler

E. COULON

Der Präsident

M. JAEGER

ÄNDERUNGEN DER DIENSTANWEISUNG FÜR DEN KANZLER DES GERICHTS

DAS GERICHT –

gestützt auf Art. 23 seiner Verfahrensordnung;

unter Bezugnahme auf die am 5. Juli 2007 erlassene Dienstanweisung für den Kanzler –

ERLÄSST FOLGENDE ÄNDERUNGEN DER DIENSTANWEISUNG FÜR DEN KANZLER:

Artikel 1

1. In der Überschrift und im Text dieser Dienstanweisung wird die Bezeichnung „Gericht erster Instanz der Europäischen Gemeinschaften“ ersetzt durch die Bezeichnung „Gericht“.

2. In Art. 1 Abs. 1 wird der Ausdruck „; er“ ersetzt durch den Ausdruck „, Er“.

3. Art. 2 wird wie folgt geändert:

— In Abs. 1 werden die Worte „für das Publikum“ gestrichen;

— Unterabs. 2 des Abs. 1 wird in Unterabs. 1 aufgenommen;

— in Unterabs. 3 des Abs. 1, der zu Abs. 2 wird, werden die Worte „der Unterabs. 1 und 2“ ersetzt durch die Worte „des Abs. 1“, und der mit den Worten „wird durch einen Bereitschaftsdienst“ beginnende Satzteil wird ersetzt durch den Satzteil „wird durch einen Bereitschaftsdienst die Möglichkeit gewährleistet, sich während der Öffnungszeiten mit der Kanzlei in Verbindung zu setzen.“;

— Abs. 2, der zu Abs. 3 wird, erhält folgende Fassung:

„Die Kanzlei ist zu folgenden Zeiten geöffnet:

— am Vormittag: montags bis freitags von 9.30 bis 12.00 Uhr,

— am Nachmittag: montags bis donnerstags von 14.30 bis 17.30 Uhr und freitags von 14.30 bis 16.30 Uhr.

Während der in Art. 34 § 1 der Verfahrensordnung vorgesehenen Gerichtsferien ist die Kanzlei freitagnachmittags geschlossen.

Die Kanzlei ist eine halbe Stunde vor Beginn jeder Sitzung für die Vertreter der zu dieser Sitzung geladenen Parteien zugänglich.“;

— nach Abs. 2, der zu Abs. 3 geworden ist, wird folgender Absatz angefügt:

„(4) Die Kanzlei ist nur zugänglich für Rechtsanwälte und Bevollmächtigte der Mitgliedstaaten und der Unionsorgane oder von ihnen ordnungsgemäß bevollmächtigte Personen und für Personen, die einen Antrag nach Art. 95 der Verfahrensordnung stellen.“;

— in Abs. 3, der zu Abs. 5 wird, werden die Worte „Ist die Kanzlei geschlossen“ ersetzt durch die Worte „Außerhalb der Öffnungszeiten der Kanzlei“.

4. Art. 3 wird wie folgt geändert:

— In Abs. 2 wird der Ausdruck „; sie“ ersetzt durch den Ausdruck „, Sie“, und die Worte „Tag der Eintragung“ werden ersetzt durch die Worte „den Tag der Einreichung und den der Eintragung“;

— in Abs. 6 wird der Ausdruck „Abs. 3“ ersetzt durch den Ausdruck „Abs. 5“, die Worte „der Satzung des Gerichtshofs“ werden ersetzt durch die Worte „des Protokolls über die Satzung des Gerichtshofs der Europäischen Union (im Folgenden: Satzung)“ und [betrifft nicht die deutsche Fassung].

5. Art. 4 wird wie folgt geändert:

— in Abs. 1 Unterabs. 1 wird folgender Satz angefügt: „Handelt es sich um ein Rechtsmittel gegen eine Entscheidung des Gerichts für den öffentlichen Dienst der Europäischen Union, erhält diese Nummer einen speziellen Zusatz.“;

— Abs. 1 Unterabs. 2, der zu Abs. 2 wird, erhält folgende Fassung:

„Anträge auf einstweilige Anordnung, Streithilfeanträge, Anträge auf Berichtigung oder Auslegung von Urteilen, Wiederaufnahmeanträge, Einsprüche oder Drittwidersprüche, Kostenfestsetzungsanträge und Anträge auf Prozesskostenhilfe in Bezug auf anhängige Klagen erhalten die gleiche Nummer wie die Hauptsache, mit einem nachgestellten Hinweis darauf, dass es sich um getrennte besondere Verfahren handelt.“

Ein Antrag auf Prozesskostenhilfe, der im Hinblick auf eine Klage gestellt wird, erhält eine Nummer mit einem vorangestellten ‚T-‘ und nachgestellter Jahresangabe sowie einen speziellen Zusatz.

Eine Klage, vor deren Einreichung ein sich auf sie beziehender Antrag auf Prozesskostenhilfe gestellt worden ist, erhält die gleiche Rechtssachenummer wie der Antrag.

Eine Rechtssache, die vom Gerichtshof nach einer Aufhebung oder einer Überprüfung zurückverwiesen worden ist, erhält die Nummer, die ihr zuvor beim Gericht zugewiesen worden war, mit einem nachgestellten speziellen Zusatz.“;

— Abs. 2 wird zu Abs. 3.

6. Art. 5 wird wie folgt geändert:

— [betrifft nicht die deutsche Fassung];

— Unterabs. 2 des Abs. 1 wird zu Abs. 2;

— Abs. 2 wird zu Abs. 3;

— in Abs. 3, der zu Abs. 4 wird:

— in Unterabs. 1 werden die Worte „Anwälte oder Bevollmächtigten“ ersetzt durch das Wort „Vertreter“;

— Unterabs. 2 erhält folgende Fassung:

„Die Vertreter der nach Art. 116 § 2 der Verfahrensordnung als Streithelfer zugelassenen Verfahrensbeteiligten haben vorbehaltlich der Bestimmungen des Art. 6 Abs. 2 über die vertrauliche Behandlung bestimmter Angaben oder Schriftstücke in den Akten das gleiche Recht auf Akteneinsicht.“;

— folgender Unterabs. 3 wird angefügt:

„In verbundenen Rechtssachen haben die Vertreter der Parteien und der nach Art. 116 § 2 der Verfahrensordnung als Streithelfer zugelassenen Verfahrensbeteiligten vorbehaltlich der Bestimmungen des Art. 6 Abs. 2 über die vertrauliche Behandlung bestimmter Angaben oder Schriftstücke in den Akten das gleiche Recht auf Akteneinsicht.“;

— die Nummerierung der Abs. 4 bis 7 wird in der Weise angepasst, dass diese zu den Abs. 5 bis 8 werden;

— Abs. 6, der zu Abs. 7 geworden ist, erhält folgende Fassung:

„Nach dem Abschluss des Verfahrens sorgt der Kanzler für die Schließung und die Archivierung der Akten der Rechtssache. Die geschlossenen Akten enthalten ein Verzeichnis der zu den Akten gegebenen Schriftstücke mit der Angabe ihrer Nummer sowie ein Vorsatzblatt, auf dem das Aktenzeichen der Rechtssache, die Parteien und der Tag der Schließung der Akten der Rechtssache vermerkt sind.“

7. Art. 6 wird wie folgt geändert:

- In Abs. 2 Unterabs. 1 Satz 1 wird nach den Worten „gegenüber einem Streithelfer“ der Satzteil „oder bei der Verbindung von Rechtssachen nach Art. 50 § 2 der Verfahrensordnung gegenüber einer anderen Partei in einer verbundenen Rechtssache“ angefügt;
- in Abs. 2 Unterabs. 2 Satz 2 wird der mit „in diesem Fall“ beginnende Satzteil ersetzt durch den Satzteil „in diesem Fall werden dem Streithelfer sämtliche Verfahrensunterlagen in vollem Umfang übermittelt, oder es wird, im Fall der Verbindung von Rechtssachen, der anderen Partei in einer verbundenen Rechtssache uneingeschränkte Akteneinsicht gewährt.“;
- Abs. 3 erhält folgende Fassung:
„Unter den in Art. 18 Abs. 4 dieser Dienstanweisung genannten Voraussetzungen kann eine Partei die Weglassung bestimmter vertraulicher Angaben in den öffentlich zugänglichen Unterlagen einer Rechtssache beantragen.“

8. Art. 7 wird wie folgt geändert:

- In Abs. 1 Unterabs. 1 werden die Worte „des Gerichtshofs“ gestrichen;
- in Abs. 3 Unterabs. 1 werden nach dem Wort „Unbeschadet“ die Worte „zum einen“ eingefügt, und zwischen „Kommunikationsmittel“ und „nimmt“ wird der Satzteil „und zum anderen des Beschlusses nach Art. 43 § 7 der Verfahrensordnung, der die Voraussetzungen festlegt, unter denen ein der Kanzlei elektronisch übermittelter Schriftsatz als Urschrift des Schriftsatzes gilt,“ eingefügt.

9. In Art. 10 Abs. 4 Unterabs. 2 werden die Worte „Urteile und Beschlüsse des Gerichts sowie“ und „ihrer Art oder“ gestrichen.

10. Art. 13 wird wie folgt geändert:

- In Abs. 1 Unterabs. 1 wird das Wort „Bezeichnung“ ersetzt durch das Wort „Nummern“;
- Unterabs. 2 des Abs. 1 wird zu Abs. 2;
- in Abs. 2, der zu Abs. 3 wird, wird der Satzteil „ die Namen der anwesenden Richter, des anwesenden Generalanwalts und des amtierenden Kanzlers, Namen und Stand der Bevollmächtigten, Anwälte oder Beistände der anwesenden Parteien, Namen, Vornamen, Stand und Wohnsitz“ ersetzt durch den Satzteil „die Namen der anwesenden Richter und des amtierenden Kanzlers, Namen und Stand der Vertreter der anwesenden Parteien, gegebenenfalls Namen, Vornamen, Stand und Wohnsitz“;
- Abs. 3 wird zu Abs. 4.

11. Art. 15 wird wie folgt geändert:

- Unterabs. 2 und 3 des Abs. 1 werden zu den Abs. 2 und 3;
- in Abs. 2, der zu Abs. 4 wird, werden nach den Worten „auf ein Rechtsmittel“ die Worte „oder eine Überprüfung“ eingefügt.

12. In Art. 17 Abs. 1 wird die Fußnote gestrichen.

13. Art. 18 wird wie folgt geändert:

- Die Überschrift „Veröffentlichungen“ wird ersetzt durch die Überschrift „Veröffentlichungen und Einstellen von Dokumenten in das Internet“;
- folgender Absatz wird nach der Überschrift eingefügt:
„(1) Die Veröffentlichungen des Gerichts und das Einstellen von das Gericht betreffenden Dokumenten in das Internet erfolgen unter der Verantwortung des Kanzlers.“;
- Abs. 1, 2 und 3 werden zu den Abs. 2, 3 und 4;

— Abs. 3, der zu Abs. 4 geworden ist, erhält folgende Fassung:

„Der Kanzler sorgt für die Bekanntmachung der Rechtsprechung des Gerichts gemäß den von diesem beschlossenen Modalitäten.

Das Gericht kann auf mit besonderem Schriftsatz gestellten begründeten Antrag einer Partei oder von Amts wegen bei den die Rechtssache betreffenden Veröffentlichungen den Namen einer Partei des Rechtsstreits oder sonstiger im Rahmen des Verfahrens erwähnter Personen sowie bestimmte Angaben in öffentlich zugänglichen Unterlagen der Rechtssache weglassen, wenn berechtigte Gründe es rechtfertigen, dass die Identität einer Person oder der Inhalt dieser Angaben vertraulich behandelt wird.“;

— Abs. 4 wird gestrichen.

Artikel 2

Diese Änderungen der Dienstanweisung für den Kanzler werden im *Amtsblatt der Europäischen Union* veröffentlicht.

Sie treten am Tag nach ihrer Veröffentlichung in Kraft.

Luxemburg, den 17. Mai 2010

Der Kanzler
E. COULON

Der Präsident
M. JAEGER

Abonnementpreise 2010 (ohne MwSt., einschl. Portokosten für Normalversand)

Amtsblatt der EU, Reihen L + C, nur Papierausgabe	22 EU-Amtssprachen	1 100 EUR pro Jahr
Amtsblatt der EU, Reihen L + C, Papierausgabe + jährliche CD-ROM	22 EU-Amtssprachen	1 200 EUR pro Jahr
Amtsblatt der EU, Reihe L, nur Papierausgabe	22 EU-Amtssprachen	770 EUR pro Jahr
Amtsblatt der EU, Reihen L + C, monatliche (kumulative) CD-ROM	22 EU-Amtssprachen	400 EUR pro Jahr
Supplement zum Amtsblatt (Reihe S), öffentliche Aufträge und Ausschreibungen, CD-ROM, 2 Ausgaben pro Woche	Mehrsprachig: 23 EU-Amtssprachen	300 EUR pro Jahr
Amtsblatt der EU, Reihe C — Auswahlverfahren	Sprache(n) gemäß Auswahlverfahren	50 EUR pro Jahr

Das *Amtsblatt der Europäischen Union*, das in allen EU-Amtssprachen erscheint, kann in 22 Sprachfassungen abonniert werden. Es umfasst die Reihen L (Rechtsvorschriften) und C (Mitteilungen und Bekanntmachungen).

Ein Abonnement gilt jeweils für eine Sprachfassung.

In Übereinstimmung mit der Verordnung (EG) Nr. 920/2005 des Rates, veröffentlicht im Amtsblatt L 156 vom 18. Juni 2005, die besagt, dass die Organe der Europäischen Union ausnahmsweise und vorübergehend von der Verpflichtung entbunden sind, alle Rechtsakte in irischer Sprache abzufassen und zu veröffentlichen, werden die Amtsblätter in irischer Sprache getrennt verkauft.

Das Abonnement des Supplements zum Amtsblatt (Reihe S — Bekanntmachungen öffentlicher Aufträge) umfasst alle Ausgaben in den 23 Amtssprachen auf einer einzigen mehrsprachigen CD-ROM.

Das Abonnement des *Amtsblatts der Europäischen Union* berechtigt auf einfache Anfrage hin zu dem Bezug der verschiedenen Anhänge des Amtsblatts. Die Abonnenten werden durch einen im Amtsblatt veröffentlichten „Hinweis für den Leser“ über das Erscheinen der Anhänge informiert.

Im Laufe des Jahres 2010 wird das Format CD-ROM durch das Format DVD ersetzt.

Verkauf und Abonnements

Abonnements von Periodika unterschiedlicher Preisgruppen, darunter auch Abonnements des *Amtsblatts der Europäischen Union*, können über die Vertriebsstellen bezogen werden. Die Liste der Vertriebsstellen findet sich im Internet unter:

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

EUR-Lex (<http://eur-lex.europa.eu>) bietet einen direkten und kostenlosen Zugang zum EU-Recht. Die Site ermöglicht die Abfrage des *Amtsblatts der Europäischen Union* und enthält darüber hinaus die Rubriken Verträge, Gesetzgebung, Rechtsprechung und Vorschläge für Rechtsakte.

Weitere Informationen über die Europäische Union finden Sie unter: <http://europa.eu>



Amt für Veröffentlichungen der Europäischen Union
2985 Luxemburg
LUXEMBURG

DE