

# Amtsblatt

## der Europäischen Union

L 303



Ausgabe  
in deutscher Sprache

### Rechtsvorschriften

54. Jahrgang  
22. November 2011

Inhalt

#### I Gesetzgebungsakte

##### BESCHLÜSSE

- ★ **Beschluss Nr. 1194/2011/EU des Europäischen Parlaments und des Rates vom 16. November 2011 zur Schaffung einer Maßnahme der Europäischen Union für das Europäische Kulturerbesiegel** ..... 1

#### II Rechtsakte ohne Gesetzescharakter

##### VERORDNUNGEN

- ★ **Durchführungsverordnung (EU) Nr. 1195/2011 der Kommission vom 16. November 2011 zur Einreihung bestimmter Waren in die Kombinierte Nomenklatur** ..... 10
- ★ **Durchführungsverordnung (EU) Nr. 1196/2011 der Kommission vom 17. November 2011 zur Einreihung bestimmter Waren in die Kombinierte Nomenklatur** ..... 12
- ★ **Durchführungsverordnung (EU) Nr. 1197/2011 der Kommission vom 21. November 2011 zur Änderung der Verordnung (EG) Nr. 474/2006 zur Erstellung der gemeinschaftlichen Liste der Luftfahrtunternehmen, gegen die in der Gemeinschaft eine Betriebsuntersagung ergangen ist** <sup>(1)</sup> 14

Preis: 3 EUR

(Fortsetzung umseitig)

<sup>(1)</sup> 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.

Durchführungsverordnung (EU) Nr. 1198/2011 der Kommission vom 21. November 2011 zur Festlegung pauschaler Einfuhrwerte für die Bestimmung der für bestimmtes Obst und Gemüse geltenden Einfuhrpreise ..... 40

Durchführungsverordnung (EU) Nr. 1199/2011 der Kommission vom 21. November 2011 zur Änderung der mit der Durchführungsverordnung (EU) Nr. 971/2011 festgesetzten repräsentativen Preise und zusätzlichen Einfuhrzölle für bestimmte Erzeugnisse des Zuckersektors im Wirtschaftsjahr 2011/12 42

BESCHLÜSSE

2011/749/EU:

★ **Beschluss der Europäischen Zentralbank vom 15. November 2011 zur Änderung des Beschlusses EZB/2007/7 über die Bedingungen von TARGET2-EZB (EZB/2011/19) ..... 44**

EMPFEHLUNGEN

2011/750/EU:

★ **Empfehlung der Kommission vom 8. September 2011 zur Unterstützung eines EU-weiten eCall-Dienstes in elektronischen Kommunikationsnetzen für die Übertragung bordseitig ausgelöster 112-Notrufe („eCalls“) <sup>(1)</sup> ..... 46**



<sup>(1)</sup> Text von Bedeutung für den EWR

## I

(Gesetzgebungsakte)

## BESCHLÜSSE

**BESCHLUSS Nr. 1194/2011/EU DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES****vom 16. November 2011****zur Schaffung einer Maßnahme der Europäischen Union für das Europäische Kulturerbe-Siegel**

DAS EUROPÄISCHE PARLAMENT UND DER RAT DER EUROPÄISCHEN UNION —

gestützt auf den Vertrag über die Arbeitsweise der Europäischen Union, insbesondere auf Artikel 167 Absatz 5 erster Gedankenstrich,

auf Vorschlag der Europäischen Kommission,

nach Zuleitung des Entwurfs des Gesetzgebungsakts an die nationalen Parlamente,

nach Stellungnahme des Ausschusses der Regionen <sup>(1)</sup>,

gemäß dem ordentlichen Gesetzgebungsverfahren <sup>(2)</sup>,

in Erwägung nachstehender Gründe:

(1) Der Vertrag über die Arbeitsweise der Europäischen Union (AEUV) strebt eine immer engere Union der Völker Europas an und überträgt der Union u. a. die Aufgabe, einen Beitrag zur Entfaltung der Kulturen der Mitgliedstaaten unter Wahrung ihrer nationalen und regionalen Vielfalt bei gleichzeitiger Hervorhebung des gemeinsamen kulturellen Erbes zu leisten. In dieser Hinsicht unterstützt und ergänzt die Union erforderlichenfalls die Maßnahmen der Mitgliedstaaten zur Verbesserung der Kenntnis und der Verbreitung der Kultur und der Geschichte der Völker Europas.

(2) Wenn die Bürgerinnen und Bürger und insbesondere junge Menschen ihr gemeinsames und zugleich vielfältiges Kulturerbe besser kennen und schätzen lernen, trägt dies zur Stärkung des Zugehörigkeitsgefühls zur Union bei und regt den interkulturellen Dialog an. Deshalb ist es

wichtig, für einen breiteren Zugang zum Kulturerbe zu sorgen und dessen europäische Dimension besser herauszustellen.

(3) Der AEUV führt auch die Unionsbürgerschaft ein, die die nationale Staatsbürgerschaft der einzelnen Mitgliedstaaten ergänzt und ein wichtiges Element für die Sicherung und Stärkung des europäischen Einigungsprozesses ist. Damit die Bürgerinnen und Bürger die europäische Einigung uneingeschränkt unterstützen, sollten ihre gemeinsamen Werte sowie ihre gemeinsame Geschichte und Kultur als zentrale Elemente ihrer Zugehörigkeit zu einer Gesellschaft, die auf den Grundsätzen der Freiheit, der Demokratie, der Achtung der Menschenrechte, der kulturellen und sprachlichen Vielfalt, der Toleranz und der Solidarität aufbaut, stärker hervorgehoben werden.

(4) Am 28. April 2006 haben mehrere Mitgliedstaaten in Granada, Spanien, eine zwischenstaatliche Initiative zum Europäischen Kulturerbe-Siegel (im Folgenden „zwischenstaatliche Initiative“) ins Leben gerufen.

(5) Der Rat hat am 20. November 2008 Schlussfolgerungen <sup>(3)</sup> angenommen, in denen er die Absicht bekundet, diese zwischenstaatliche Initiative in eine Maßnahme der Union (im Folgenden „Maßnahme“) umzuwandeln, und die Kommission auffordert, einen Vorschlag für die Schaffung eines Europäischen Kulturerbe-Siegels (im Folgenden „Siegel“) durch die Union zu unterbreiten und die praktischen Modalitäten für die Durchführung dieses Projekts festzulegen.

(6) Die Kommission hat hierzu eine öffentliche Konsultation sowie eine Folgenabschätzung durchgeführt, die den Wert der zwischenstaatlichen Initiative bestätigten, allerdings darauf hinwies, dass die Initiative weiterentwickelt werden muss, um ihr Potenzial vollumfänglich zu entfalten, und dass die Einbindung der Union einen eindeutigen Mehrwert generieren könnte und der Initiative einen qualitativen Schritt nach vorn ermöglichen würde.

<sup>(1)</sup> ABl. C 267 vom 1.10.2010, S. 52.

<sup>(2)</sup> Standpunkt des Europäischen Parlaments vom 16. Dezember 2010 (noch nicht im Amtsblatt veröffentlicht) und Standpunkt des Rates in erster Lesung vom 19. Juli 2011. Standpunkt des Europäischen Parlaments vom 16. November 2011.

<sup>(3)</sup> ABl. C 319 vom 13.12.2008, S. 11.

- (7) Das Siegel sollte von den mit der zwischenstaatlichen Initiative gemachten Erfahrungen profitieren.
- (8) Das Siegel sollte einen Mehrwert anstreben und andere Initiativen zu ergänzen suchen, z. B. die Unesco-Liste des Welterbes, die Repräsentative Unesco-Liste des immateriellen Kulturerbes der Menschheit und die Initiative des Europarats „Europäische Kulturwege“. Sein Mehrwert sollte auf dem Beitrag der ausgewählten Stätten zur Geschichte und Kultur Europas, einschließlich des Aufbaus der Union, auf einer klar definierten Bildungskomponente, die die Bürgerinnen und Bürger und insbesondere junge Menschen ansprechen soll, sowie auf der Vernetzung der Stätten untereinander zum Austausch von Erfahrungen und bewährter Verfahren beruhen. Im Mittelpunkt der Maßnahme sollte nicht die Erhaltung der Stätten stehen, die bereits durch bestehende Schutzregelungen gewährleistet sein sollte, sondern die Bekanntmachung der Stätten, die Verbesserung des Zugangs zu ihnen sowie die Qualität der angebotenen Informationen und Aktivitäten.
- (9) Die Maßnahme der Union dürfte nicht nur das Zugehörigkeitsgefühl der europäischen Bürgerinnen und Bürger zur Union stärken und den interkulturellen Dialog anregen, sondern könnte auch zu einer Aufwertung und größeren Ausstrahlung des Kulturerbes, zur Stärkung der Rolle des Kulturerbes bei der wirtschaftlichen und nachhaltigen Entwicklung der Regionen, insbesondere durch den Kulturtourismus, zur Förderung von Synergien zwischen Kulturerbe und zeitgenössischer künstlerischer und kreativer Arbeit und — allgemein — zur Förderung der demokratischen Werte und der Menschenrechte, die das Fundament der europäischen Integration bilden, beitragen.
- (10) Diese Ziele stehen vollständig im Einklang mit denen, die die Kommission in ihrer Mitteilung mit dem Titel „Eine europäische Kulturagenda im Zeichen der Globalisierung“ aufgeführt hat, zu denen unter anderem die Förderung der kulturellen Vielfalt und des interkulturellen Dialogs sowie der Kultur als Katalysator für Kreativität gehört.
- (11) Es ist von entscheidender Bedeutung, dass das Siegel auf der Grundlage gemeinsamer, eindeutiger und transparenter Kriterien und Verfahren verliehen wird; dies gilt auch für die ersten beiden Jahre der Auswahl, in denen Übergangsregeln gelten.
- (12) Das Verfahren zur Auswahl von Stätten im Rahmen der Maßnahme sollte in zwei Phasen durchgeführt werden. Zunächst sollte auf nationaler Ebene eine Vorauswahl der Stätten stattfinden. Gegebenenfalls können die Mitgliedstaaten dabei lokale und regionale Behörden einbinden. Die Auswahl sollte dann auf Ebene der Union erfolgen. Jede Stätte, der das Siegel zuerkannt wurde, sollte kontrolliert werden, um sicherzustellen, dass die Kriterien, die für das Siegel aufgestellt wurden, fortlaufend erfüllt werden.
- (13) Im Laufe der ersten Evaluierung der Maßnahme sollte die geografische Ausweitung der Maßnahme geprüft werden.
- (14) Besteht eine klare thematische Verbindung zwischen mehreren in einem Mitgliedstaat befindlichen Stätten, so sollte die Maßnahme gemeinsame Bewerbungen zulassen. Solche gemeinsamen Bewerbungen sollten eine angemessene Anzahl teilnehmender Stätten zum Gegenstand haben und im Vergleich zu Einzelbewerbungen bezüglich derselben Stätten einen europäischen Mehrwert nachweisen.
- (15) Ebenso sollte die Maßnahme aus Gründen der länderübergreifenden Dimension bestimmter Stätten gemeinsame Bewerbungen sowohl im Fall von in verschiedenen Mitgliedstaaten befindlichen Stätten, die ein bestimmtes Thema als Schwerpunkt haben, als auch im Fall einer Stätte, die sich im Hoheitsgebiet von mindestens zwei Mitgliedstaaten befindet, zulassen.
- (16) Zur Gewährleistung einheitlicher Bedingungen für die Durchführung dieses Beschlusses und insbesondere der Bestimmungen zur Benennung der Stätten, denen das Siegel verliehen werden soll, zur Aberkennung des Siegels und zur Formalisierung des Verzichts auf das Siegel sollten der Kommission Durchführungsbefugnisse übertragen werden.
- (17) Die Verwaltungsvorschriften für das Siegel sollten im Einklang mit dem Subsidiaritätsprinzip einfach und flexibel sein.
- (18) Da die Ziele dieses Beschlusses auf Ebene der Mitgliedstaaten nicht ausreichend verwirklicht werden können und insbesondere wegen der Notwendigkeit neuer gemeinsamer, klarer und transparenter Kriterien und Verfahren für das Siegel sowie wegen der Notwendigkeit einer verstärkten Koordinierung zwischen den Mitgliedstaaten daher besser auf Unionsebene zu verwirklichen sind, kann die Union im Einklang mit dem in Artikel 5 des Vertrags über die Europäische Union niedergelegten Subsidiaritätsprinzip tätig werden. Entsprechend dem in demselben Artikel genannten Grundsatz der Verhältnismäßigkeit geht der vorliegende Beschluss nicht über das zur Erreichung dieser Ziele erforderliche Maß hinaus —

HABEN FOLGENDEN BESCHLUSS ERLASSEN:

#### Artikel 1

#### Gegenstand

Mit diesem Beschluss wird eine Maßnahme der Europäischen Union (im Folgenden „Maßnahme“) mit dem Titel „Europäisches Kulturerbe-Siegel“ (im Folgenden „Siegel“) geschaffen.

*Artikel 2***Begriffsbestimmungen**

Für die Zwecke dieses Beschlusses bezeichnet der Ausdruck:

1. „Stätten“ Denkmäler, natürliche Stätten, Unterwasser- und archäologische Stätten, Industriestätten, Stätten im städtischen Raum, Kulturlandschaften, Gedenkstätten, Kulturgüter und -gegenstände sowie mit einem Ort verbundenes immaterielles Kulturerbe, einschließlich zeitgenössischen Kulturerbes;
2. „länderübergreifende Stätten“
  - a) mehrere, in verschiedenen Mitgliedstaaten befindliche Stätten, die ein bestimmtes Thema als Schwerpunkt haben, um eine gemeinsame Bewerbung einzureichen, oder
  - b) eine Stätte, die sich im Hoheitsgebiet von mindestens zwei Mitgliedstaaten befindet;
3. „nationale thematische Stätten“ mehrere in demselben Mitgliedstaat befindliche Stätten, die ein bestimmtes Thema als Schwerpunkt haben, um eine gemeinsame Bewerbung einzureichen.

*Artikel 3***Ziele**

- (1) Die Maßnahme trägt zu folgenden allgemeinen Zielen bei:
  - a) Stärkung des Zugehörigkeitsgefühls der europäischen Bürgerinnen und Bürger, insbesondere von jungen Menschen, zur Union auf der Grundlage gemeinsamer Werte und Elemente der europäischen Geschichte und des Kulturerbes sowie einer Würdigung des Stellenwerts der nationalen und regionalen Vielfalt;
  - b) Förderung des interkulturellen Dialogs.
- (2) Um die in Absatz 1 genannten Ziele zu erreichen, zielt die Maßnahme mittelfristig darauf ab,
  - a) den symbolischen Wert von Stätten hervorzuheben und besser bekannt zu machen, die in der Geschichte und Kultur Europas und/oder beim Aufbau der Union eine bedeutende Rolle gespielt haben;
  - b) die europäischen Bürgerinnen und Bürger eingehender mit der Geschichte Europas und dem Aufbau der Union sowie mit ihrem gemeinsamen und zugleich vielfältigen Kulturerbe vertraut zu machen, insbesondere unter Bezugnahme auf die demokratischen Werte und die Menschenrechte, die das Fundament der europäischen Integration bilden.

(3) Die Stätten selbst dienen dazu, die folgenden konkreten Ziele zu erreichen:

- a) Hervorhebung ihrer europäischen Bedeutung;
- b) Sensibilisierung der Bürgerinnen und Bürger Europas, insbesondere junger Menschen, für das gemeinsame Kulturerbe;
- c) Erleichterung des Austauschs von Erfahrungen und bewährter Verfahren in der gesamten Union;
- d) Verbesserung und/oder Ausweitung des Zugangs für alle und insbesondere für junge Menschen;
- e) Vertiefung des interkulturellen Dialogs, insbesondere unter jungen Menschen, durch künstlerische, kulturelle und geschichtliche Bildung;
- f) Ausschöpfung der Synergien zwischen dem Kulturerbe einerseits und zeitgenössischer künstlerischer und kreativer Arbeit andererseits;
- g) Leistung eines Beitrags zur Attraktivität und zur wirtschaftlichen Erschließung und nachhaltigen Entwicklung der Regionen, insbesondere durch den Kulturtourismus.

*Artikel 4***Teilnahme an der Maßnahme**

An der Maßnahme können die Mitgliedstaaten auf freiwilliger Basis teilnehmen.

*Artikel 5***Mehrwert und Komplementarität der Maßnahme im Verhältnis zu anderen Initiativen**

Die Kommission und die Mitgliedstaaten gewährleisten, dass die Maßnahme im Verhältnis zu anderen Initiativen im Bereich Kulturerbe, beispielsweise der Unesco-Liste des Welterbes, der repräsentativen Unesco-Liste des immateriellen Kulturerbes der Menschheit und der „Kulturwege Europas“ des Europarates, einen Mehrwert bietet und diese ergänzt.

*Artikel 6***Auswahlfähigkeit**

Das Siegel kann Stätten im Sinne des Artikels 2 zuerkannt werden.

*Artikel 7***Kriterien**

(1) Die Zuerkennung des Siegels erfolgt auf Grundlage der nachstehenden Kriterien (im Folgenden „Kriterien“):

- a) Die Bewerberstätten für das Siegel müssen einen symbolischen europäischen Wert aufweisen und eine bedeutende Rolle in der Geschichte und Kultur Europas und/oder beim Aufbau der Union gespielt haben. Sie müssen daher eine oder mehrere der folgenden Eigenschaften nachweisen:
- i) ihren grenzübergreifenden oder europaweiten Charakter: die Art und Weise, in der der Einfluss und die Anziehungskraft, die von der Stätte ausgingen und weiter von ihr ausgehen, über die Grenzen eines Mitgliedstaats hinausreichen;
  - ii) ihre Stellung und Rolle in der europäischen Geschichte und im europäischen Integrationsprozess sowie ihre Verbindung zu maßgeblichen europäischen Ereignissen, Persönlichkeiten oder Bewegungen;
  - iii) ihre Stellung und Rolle im Rahmen der Entwicklung und Förderung der gemeinsamen Werte, die das Fundament der europäischen Integration bilden.
- b) Die Bewerberstätten für das Siegel müssen ein Projekt vorlegen, mit dessen Umsetzung spätestens am Ende des Jahres der Zuerkennung begonnen werden muss und das alle folgenden Elemente umfasst:
- i) Sensibilisierung für die europäische Bedeutung der Stätte, insbesondere mittels geeigneter Informationsaktivitäten, Ausschilderung und Schulungen für das Personal;
  - ii) Organisation von Bildungsmaßnahmen, insbesondere für junge Menschen, um die Bürgerinnen und Bürger besser mit der gemeinsamen Geschichte Europas und ihrem gemeinsamen und zugleich vielfältigen Kulturerbe vertraut zu machen und ihr Zugehörigkeitsgefühl zu einem gemeinsamen Kulturraum zu fördern;
  - iii) Förderung der Mehrsprachigkeit und Erleichterung des Zugangs zu der Stätte durch die Nutzung mehrerer Sprachen der Union;
  - iv) Teilnahme an den Aktivitäten der Netzwerke der mit dem Siegel ausgezeichneten Stätten, um Erfahrungen auszutauschen und gemeinsame Projekte anzustoßen;
  - v) Steigerung der Ausstrahlung und der Attraktivität der Stätte auf europäischer Ebene, unter anderem durch die Nutzung der Möglichkeiten neuer Technologien sowie digitaler und interaktiver Mittel und indem Synergien mit anderen europäischen Initiativen angestrebt werden.
- Dialog stimulieren und Verknüpfungen zwischen dem Kulturerbe und zeitgenössischer künstlerischer und kreativer Arbeit fördern.
- c) Die Bewerberstätten für das Siegel müssen ein Arbeitsprogramm vorlegen, das alle folgenden Elemente umfasst:
- i) Gewährleistung des soliden Managements der Stätte, einschließlich der Festlegung von Zielen und Indikatoren;
  - ii) Gewährleistung der Erhaltung der Stätte für künftige Generationen im Einklang mit den einschlägigen Schutzregelungen;
  - iii) Gewährleistung einer qualitativ hochwertigen Besucherinfrastruktur, wie geschichtliche Darstellung, Besucherinformationen und Ausschilderung;
  - iv) Gewährleistung der Zugänglichkeit der Stätte für ein möglichst breites Publikum, unter anderem durch bauliche Anpassungen und Schulung des Personals;
  - v) besondere Berücksichtigung junger Menschen, insbesondere indem ihnen beim Zugang zur Stätte Vorrang gewährt wird;
  - vi) Bekanntmachung der Stätte als nachhaltiges touristisches Ziel;
  - vii) Entwicklung einer kohärenten und umfassenden Kommunikationsstrategie, die die europäische Bedeutung der Stätte hervorhebt;
  - viii) Gewährleistung, dass die Stätte in möglichst umweltfreundlicher Weise verwaltet wird.
- (2) Bezüglich der in Absatz 1 Buchstaben b und c genannten Kriterien wird jede Stätte unter Berücksichtigung ihrer jeweiligen besonderen Merkmale in angemessener Weise bewertet.

#### Artikel 8

#### Europäische Jury

(1) Es wird eine europäische Jury aus unabhängigen Experten eingerichtet (im Folgenden „europäische Jury“), die die Auswahl und Kontrolle auf Ebene der Union durchführt. Die Jury stellt sicher, dass die Kriterien seitens der Stätten in sämtlichen Mitgliedstaaten ordnungsgemäß angewandt werden.

(2) Die europäische Jury besteht aus 13 Mitgliedern; gemäß ihren jeweiligen Verfahren ernennen das Europäische Parlament, der Rat und die Kommission jeweils vier Mitglieder und der Ausschuss der Regionen ein Mitglied. Die europäische Jury benennt ihren Vorsitz.

Sofern der spezifische Charakter der Stätte dies erlaubt, ist die Ausrichtung künstlerischer und kultureller Aktivitäten zu begrüßen, die die Mobilität europäischer Kulturschaffender, Künstler und Sammlungen unterstützen, den interkulturellen

(3) Bei den Mitgliedern der europäischen Jury handelt es sich um unabhängige Experten, die über umfassende Erfahrungen und Fachkenntnisse in den für die Ziele der Maßnahme relevanten Bereichen verfügen. Die Organe und Einrichtungen bemühen sich sicherzustellen, dass die Kompetenzen der von ihnen ernannten Experten sich so weit wie möglich ergänzen und dass diese Experten ein ausgewogenes geografisches Spektrum abbilden.

(4) Die Mitglieder der europäischen Jury werden für drei Jahre ernannt.

Im Jahr 2012 gilt jedoch, dass das Europäische Parlament vier Mitglieder für zwei Jahre, der Rat vier Mitglieder für drei Jahre, die Kommission vier Mitglieder für ein Jahr und der Ausschuss der Regionen ein Mitglied für drei Jahre ernennen.

(5) Die Mitglieder der europäischen Jury müssen auf jeden tatsächlichen oder potenziellen Interessenkonflikt in Bezug auf eine bestimmte Stätte hinweisen. Wird eine solche Erklärung durch ein Mitglied abgegeben oder stellt sich ein solcher Interessenkonflikt heraus, so nimmt dieses Mitglied nicht an der Bewertung der Stätte oder jeder anderen Stätte aus dem betreffenden Mitgliedstaat/den betreffenden Mitgliedstaaten teil.

(6) Sämtliche Berichte, Empfehlungen und Mitteilungen der europäischen Jury werden von der Kommission veröffentlicht.

#### Artikel 9

##### **Bewerbungsformular**

Um die Verfahren so straff und einfach wie möglich zu gestalten, erstellt die Kommission ein von allen Bewerberstätten zu verwendendes einheitliches Bewerbungsformular (im Folgenden „Bewerbungsformular“), das sich auf die Kriterien stützt.

#### Artikel 10

##### **Vorauswahl auf nationaler Ebene**

(1) Für die Vorauswahl der Stätten für die Zuerkennung des Siegels sind die Mitgliedstaaten zuständig.

(2) Jeder Mitgliedstaat kann alle zwei Jahre bis zu zwei Stätten in die Vorauswahl aufnehmen.

(3) Die Vorauswahl erfolgt auf Grundlage der Kriterien und des Bewerbungsformulars.

(4) Gemäß dem Subsidiaritätsprinzip legt jeder teilnehmende Mitgliedstaat seine Verfahren und seinen Zeitplan für die Vorauswahl der Stätten selbst fest, wobei die Verwaltungsvorschriften so einfach und flexibel wie möglich zu halten sind. Die Mitgliedstaaten übermitteln der Kommission gemäß dem im Anhang aufgeführten Zeitplan die Bewerbungsformulare für die in die Vorauswahl aufgenommenen Stätten bis zum 1. März des Jahres, in dem das Auswahlverfahren stattfindet.

(5) Die Kommission veröffentlicht die vollständige Liste der in die Vorauswahl aufgenommenen Stätten und setzt das Europäische Parlament, den Rat und den Ausschuss der Regionen unverzüglich nach Abschluss der Vorauswahlphase davon in Kenntnis, so dass das Europäische Parlament, der Rat, der Ausschuss der Regionen, die Mitgliedstaaten oder jede sonstige Person oder Einrichtung der Kommission Bemerkungen vorlegen können, die Auswirkungen auf die Auswahl dieser Stätten haben könnten.

#### Artikel 11

##### **Auswahl auf Unionsebene**

(1) Die Auswahl von Stätten für die Zuerkennung des Siegels wird von der europäischen Jury unter der Verantwortung der Kommission vorgenommen.

(2) Die europäische Jury bewertet die Bewerbungen für die in die Vorauswahl aufgenommenen Stätten und wählt höchstens eine Stätte pro Mitgliedstaat aus. Erforderlichenfalls können zusätzliche Informationen angefordert und Besuche bei den Stätten durchgeführt werden.

(3) Die Auswahl erfolgt auf Grundlage der Kriterien und des Bewerbungsformulars. Die europäische Jury berücksichtigt in gebührender Form die in Artikel 10 Absatz 5 genannten Bemerkungen.

(4) Die europäische Jury legt bis spätestens Ende des Jahres, in dem das Auswahlverfahren stattfindet, einen Bericht über die in die Vorauswahl aufgenommenen Stätten vor; sie leitet diesen Bericht der Kommission zu. Dieser Bericht enthält eine Empfehlung, welchen Stätten das Siegel zuerkannt werden sollte, sowie eine begleitende Begründung für ihre Schlussfolgerungen bezüglich der Stätten, die ausgewählt werden und bezüglich der Stätten, die nicht ausgewählt werden. Die Kommission leitet diesen Bericht informationshalber unverzüglich an das Europäische Parlament, den Rat und den Ausschuss der Regionen weiter.

(5) Bewerberstätten, die nicht ausgewählt werden, können in den Folgejahren erneut eine Bewerbung für die Vorauswahl auf nationaler Ebene einreichen.

#### Artikel 12

##### **Länderübergreifende Stätten**

(1) Für die Zuerkennung des Siegels an eine länderübergreifende Stätte muss diese sämtliche folgenden Bedingungen erfüllen:

- a) vollständige Erfüllung der Kriterien durch jede teilnehmende Stätte;
- b) Benennung einer der teilnehmenden Stätten als Koordinator, die als einzige Kontaktstelle für die Kommission dient;
- c) Bewerbung unter einem gemeinsamen Namen;

d) gegebenenfalls Nachweis einer klaren thematischen Verbindung.

(2) Für Bewerbungen hinsichtlich länderübergreifender Stätten gilt das gleiche Verfahren wie für andere Stätten. Im Anschluss an eine Konsultation zwischen den teilnehmenden Stätten unter Beteiligung der zuständigen nationalen Behörden füllt jede teilnehmende Stätte ein Bewerbungsformular aus, das dem Koordinator zugeleitet wird. Die Vorauswahl länderübergreifender Stätten erfolgt durch den Mitgliedstaat des Koordinators im Rahmen der in Artikel 10 Absatz 2 vorgesehenen Höchstzahl von Stätten, und die Stätten werden im Namen aller betreffenden Mitgliedstaaten nach deren Zustimmung vorgeschlagen.

(3) Wird eine länderübergreifende Stätte ausgewählt, so wird das Siegel der länderübergreifenden Stätte als Ganzes und unter dem gemeinsamen Namen zuerkannt.

(4) Erfüllt eine länderübergreifende Stätte sämtliche Kriterien, so wird ihr bei der Auswahl Priorität eingeräumt.

#### Artikel 13

##### Nationale thematische Stätten

(1) Für die Zuerkennung des Siegels an eine nationale thematische Stätte muss diese sämtliche folgenden Bedingungen erfüllen:

a) Nachweis des europäischen Mehrwerts einer gemeinsamen Bewerbung im Vergleich zu einzelnen Bewerbungen;

b) Nachweis einer klaren thematischen Verbindung;

c) vollständige Einhaltung der Kriterien durch jede teilnehmende Stätte;

d) Benennung einer teilnehmenden Stätte als Koordinator, die als einzige Kontaktstelle für die Kommission dient;

e) Bewerbung unter einem gemeinsamen Namen.

(2) Für Bewerbungen hinsichtlich nationaler thematischer Stätten gilt das gleiche Verfahren wie für andere Stätten. Jede teilnehmende Stätte füllt ein Bewerbungsformular aus, das dem Koordinator zugeleitet wird. Die Vorauswahl nationaler thematischer Stätten erfolgt durch den betreffenden Mitgliedstaat im Rahmen der in Artikel 10 Absatz 2 vorgesehenen Höchstzahl von Stätten.

(3) Wird eine nationale thematische Stätte ausgewählt, so wird das Siegel der nationalen thematischen Stätte als Ganzes und unter dem gemeinsamen Namen zuerkannt.

#### Artikel 14

##### Zuerkennung

(1) Unter gebührender Berücksichtigung der Empfehlungen der europäischen Jury benennt die Kommission die Stätten, denen das Siegel zuerkannt wird. Die Kommission unterrichtet das Europäische Parlament, den Rat und den Ausschuss der Regionen über die Zuerkennung.

(2) Vorbehaltlich der Bedingungen nach Artikel 15 und der Weiterführung der Maßnahme sowie unbeschadet des Artikels 16 wird das Siegel den Stätten auf unbegrenzte Zeit zuerkannt.

#### Artikel 15

##### Kontrolle

(1) Jede Stätte, der das Siegel zuerkannt wurde, wird regelmäßig kontrolliert, um zu gewährleisten, dass die Stätte die Kriterien dauerhaft erfüllt und dem Projekt und dem Arbeitsprogramm, die mit der Bewerbung eingereicht wurden, nachkommt.

(2) Die Mitgliedstaaten sind für die Kontrolle sämtlicher Stätten zuständig, die sich in ihrem jeweiligen Hoheitsgebiet befinden. Für die Kontrolle einer länderübergreifenden Stätte ist der Mitgliedstaat des Koordinators zuständig.

(3) Die Mitgliedstaaten tragen alle benötigten Informationen zusammen und erstellen gemäß dem im Anhang aufgeführten Zeitplan alle vier Jahre einen Bericht. Die Mitgliedstaaten übermitteln der Kommission diesen Bericht bis zum 1. März des Jahres, in dem das Kontrollverfahren stattfindet. Die Kommission legt den Bericht der europäischen Jury zur Prüfung vor.

(4) Die europäische Jury legt bis zum Ende des Jahres, in dem das Kontrollverfahren stattfindet, einen Bericht über den Zustand der mit dem Siegel ausgezeichneten Stätten vor; dieser Bericht enthält erforderlichenfalls Empfehlungen, die im folgenden Kontrollzeitraum zu berücksichtigen sind.

(5) Um ein kohärentes Vorgehen beim Kontrollverfahren zu gewährleisten, legt die Kommission in Zusammenarbeit mit der europäischen Jury gemeinsame Indikatoren für die Mitgliedstaaten fest.

#### Artikel 16

##### Aberkennung des Siegels oder Verzicht

(1) Stellt die europäische Jury fest, dass eine Stätte die Kriterien nicht mehr erfüllt oder dem mit ihrer Bewerbung eingereichten Projekt und Arbeitsprogramm nicht mehr nachkommt, so leitet sie über die Kommission einen Dialog mit dem betreffenden Mitgliedstaat ein, um die erforderlichen Anpassungsmaßnahmen bei der Stätte zu unterstützen.

(2) Wurden 18 Monate nach Beginn des Dialogs die erforderlichen Anpassungsmaßnahmen bei der Stätte nicht durchgeführt, so teilt die europäische Jury diese Tatsache der Kommission mit. Dieser Mitteilung wird eine Begründung beigefügt und sie enthält praktische Empfehlungen zur Verbesserung der Situation.

(3) Wurden die praktischen Empfehlungen 18 Monate, nachdem die Mitteilung gemäß Absatz 2 erfolgte, nicht umgesetzt, so gibt die europäische Jury der Kommission gegenüber eine Empfehlung ab, der betreffenden Stätte das Siegel abzuerkennen.

(4) Stellt die europäische Jury fest, dass eine Stätte, die an einer länderübergreifenden Stätte oder einer nationalen themenbezogenen Stätte beteiligt ist, die Kriterien nicht mehr erfüllt oder dem mit ihrer Bewerbung eingereichten Projekt und Arbeitsprogramm nicht mehr nachkommt, so gilt das Verfahren gemäß den Absätzen 1, 2 und 3. Die Aberkennung gemäß dem vorliegenden Absatz gilt für die gesamte länderübergreifende Stätte bzw. die gesamte nationale themenbezogene Stätte. Allerdings kann in Fällen, in denen die Kohärenz der länderübergreifenden bzw. der nationalen themenbezogenen Stätte nicht beeinträchtigt wird, die europäische Jury empfehlen, die Aberkennung auf die fragliche teilnehmende Stätte zu beschränken.

(5) Unter gebührender Berücksichtigung der in Absatz 3 genannten Empfehlung trifft die Kommission die Entscheidung über die Aberkennung des Siegels. Die Kommission unterrichtet das Europäische Parlament, den Rat und den Ausschuss der Regionen über die Aberkennung.

(6) Eine Stätte kann jederzeit auf das Siegel verzichten. In diesem Fall teilt sie dies den betreffenden Mitgliedstaaten mit, die ihrerseits die Kommission über den Verzicht unterrichten. Die Kommission formalisiert den Verzicht und unterrichtet das Europäische Parlament, den Rat und den Ausschuss der Regionen entsprechend.

#### Artikel 17

##### Praktische Modalitäten

(1) Die Kommission setzt die Maßnahme um. Sie hat insbesondere folgende Aufgaben:

- a) Gewährleistung der Gesamtkohärenz und der Qualität der Maßnahme;
- b) Gewährleistung der Koordination zwischen den Mitgliedstaaten und der europäischen Jury;
- c) im Lichte der Ziele und Kriterien Aufstellung von Leitlinien zur Unterstützung bei den Auswahl- und Kontrollverfahren in enger Zusammenarbeit mit der europäischen Jury;

d) Unterstützung der europäischen Jury.

(2) Die Kommission ist auf Ebene der Union für die Kommunikation im Zusammenhang mit dem Siegel und die Gewährleistung seiner Öffentlichkeitswirksamkeit zuständig; insbesondere erstellt und unterhält sie hierzu eine eigene Website. Die Kommission stellt ferner sicher, dass ein Logo für die Maßnahme gestaltet wird.

(3) Die Kommission fördert die Vernetzung der mit dem Siegel ausgezeichneten Stätten.

(4) Die in den Absätzen 2 und 3 dieses Artikels genannten Maßnahmen und die durch die europäische Jury anfallenden Kosten werden aus der in Artikel 20 vorgesehenen Finanzausstattung finanziert.

#### Artikel 18

##### Evaluierung

(1) Die Kommission veranlasst die externe und unabhängige Evaluierung der Maßnahme. Bei einer solchen Evaluierung, die gemäß dem Zeitplan im Anhang alle sechs Jahre stattfindet, werden sämtliche relevanten Aspekte untersucht, einschließlich der Effizienz der bei der Umsetzung der Maßnahme angewandten Verfahren, der Anzahl der Stätten, der Wirkung der Maßnahme, der Ausweitung ihres geografischen Geltungsbereichs, der Möglichkeiten zu ihrer Verbesserung und der Frage, ob sie weitergeführt werden sollte.

(2) Die Kommission legt dem Europäischen Parlament, dem Rat und dem Ausschuss der Regionen innerhalb von sechs Monaten nach Abschluss der Evaluierung nach Absatz 1 einen Evaluierungsbericht, gegebenenfalls zusammen mit geeigneten Vorschlägen, vor.

#### Artikel 19

##### Übergangsbestimmungen

(1) Mitgliedstaaten, die nicht an der zwischenstaatlichen Initiative zum Europäischen Kulturerbe-Siegel von 2006 (im Folgenden „zwischenstaatliche Initiative“) teilgenommen haben, können im Jahr 2013 bis zu vier Stätten für die Zuerkennung des Siegels in die Vorauswahl aufnehmen.

(2) Mitgliedstaaten, die an der zwischenstaatlichen Initiative teilgenommen haben, können im Jahr 2014 bis zu vier Stätten für die Zuerkennung des Siegels in die Vorauswahl aufnehmen. Sie können Stätten vorschlagen, denen bereits im Rahmen der zwischenstaatlichen Initiative ein Siegel zuerkannt wurde.

(3) Alle in den Absätzen 1 und 2 genannten Stätten werden von der europäischen Jury nach denselben Kriterien bewertet wie alle anderen Stätten, und sie durchlaufen auch dasselbe Verfahren, das für die übrigen Stätten gilt.

(4) Erfüllt eine der in den Absätzen 1 und 2 genannten Stätten nicht die Kriterien oder werden zusätzliche Informationen benötigt, so leitet die europäische Jury über die Kommission einen Dialog mit dem betreffenden Mitgliedstaat ein, um zu prüfen, ob die Bewerbung vor einer Entscheidung verbessert werden kann. Erforderlichenfalls können Besuche bei der betreffenden Stätte durchgeführt werden.

#### Artikel 20

##### Finanzbestimmungen

(1) Die Finanzausstattung für die Durchführung der Maßnahme im Zeitraum vom 1. Januar 2012 bis zum 31. Dezember 2013 wird auf 650 000 EUR festgesetzt.

(2) Die jährlichen Mittel werden von der Haushaltsbehörde in den Grenzen des mehrjährigen Finanzrahmens bewilligt.

#### Artikel 21

##### Inkrafttreten

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

Geschehen zu Straßburg am 16. November 2011.

*Im Namen des Europäischen  
Parlaments*

*Der Präsident*

J. BUZEK

*Im Namen des Rates*

*Der Präsident*

W. SZCZUKA

## ANHANG

**Zeitplan**

Jahr	
2011	Inkrafttreten des Beschlusses Vorarbeiten
2012	Vorarbeiten
2013	Erste Auswahl von Stätten für die Mitgliedstaaten, die nicht an der zwischenstaatlichen Initiative teilgenommen haben
2014	Erste Auswahl von Stätten für die Mitgliedstaaten, die an der zwischenstaatlichen Initiative teilgenommen haben
2015	Auswahl
2016	Kontrolle
2017	Auswahl
2018	Evaluierung des Siegels
2019	Auswahl
2020	Kontrolle
2021	Auswahl
2022	—
2023	Auswahl
2024	Kontrolle Evaluierung des Siegels
2025	Auswahl
...	...

## II

(Rechtsakte ohne Gesetzescharakter)

## VERORDNUNGEN

## DURCHFÜHRUNGSVERORDNUNG (EU) Nr. 1195/2011 DER KOMMISSION

vom 16. November 2011

## zur Einreihung bestimmter Waren in die Kombinierte Nomenklatur

DIE EUROPÄISCHE KOMMISSION —

gestützt auf den Vertrag über die Arbeitsweise der Europäischen Union,

gestützt auf die Verordnung (EWG) Nr. 2658/87 des Rates vom 23. Juli 1987 über die zolltarifliche und statistische Nomenklatur sowie den Gemeinsamen Zolltarif<sup>(1)</sup>, insbesondere auf Artikel 9 Absatz 1 Buchstabe a,

in Erwägung nachstehender Gründe:

- (1) Um die einheitliche Anwendung der Kombinierten Nomenklatur im Anhang der Verordnung (EWG) Nr. 2658/87 zu gewährleisten, sind Vorschriften für die Einreihung der im Anhang dieser Verordnung aufgeführten Waren zu erlassen.
- (2) In der Verordnung (EWG) Nr. 2658/87 sind allgemeine Vorschriften für die Auslegung der Kombinierten Nomenklatur festgelegt. Diese Vorschriften gelten auch für die Auslegung jeder anderen Nomenklatur, die die Kombinierte Nomenklatur — auch nur teilweise oder unter etwaiger Hinzufügung von Unterteilungen — übernimmt und die aufgrund besonderer Regelungen der Union aufgestellt wurde, um tarifliche oder sonstige Maßnahmen im Rahmen des Warenverkehrs anzuwenden.
- (3) In Anwendung dieser allgemeinen Vorschriften sind die in Spalte 1 der Tabelle im Anhang dieser Verordnung genannten Waren mit den in Spalte 3 genannten Begründungen in die in Spalte 2 der Tabelle angegebenen KN-Codes einzureihen.

(4) Es ist angemessen, dass die von den Zollbehörden der Mitgliedstaaten erteilten verbindlichen Zolltarifauskünfte, die die Einreihung von Waren in die Kombinierte Nomenklatur betreffen und die mit dieser Verordnung nicht übereinstimmen, während eines Zeitraums von drei Monaten von dem Berechtigten gemäß den Bestimmungen des Artikels 12 Absatz 6 der Verordnung (EWG) Nr. 2913/92 des Rates vom 12. Oktober 1992 zur Festlegung des Zollkodex der Gemeinschaften<sup>(2)</sup> weiterverwendet werden können.

(5) Die in dieser Verordnung vorgesehenen Maßnahmen entsprechen der Stellungnahme des Ausschusses für den Zollkodex —

HAT FOLGENDE VERORDNUNG ERLASSEN:

*Artikel 1*

Die in Spalte 1 der Tabelle im Anhang beschriebenen Waren werden in die Kombinierte Nomenklatur unter die in Spalte 2 der Tabelle genannten KN-Codes eingereiht.

*Artikel 2*

Die von den Zollbehörden der Mitgliedstaaten erteilten verbindlichen Zolltarifauskünfte, die mit dieser Verordnung nicht übereinstimmen, können gemäß Artikel 12 Absatz 6 der Verordnung (EWG) Nr. 2913/92 noch drei Monate weiterverwendet werden.

*Artikel 3*

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

<sup>(1)</sup> ABl. L 256 vom 7.9.1987, S. 1.

<sup>(2)</sup> ABl. L 302 vom 19.10.1992, S. 1.

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

Brüssel, den 16. November 2011

*Für die Kommission,  
im Namen des Präsidenten,  
Algirdas ŠEMETA  
Mitglied der Kommission*

ANHANG

Warenbezeichnung	Einreihung (KN-Code)	Begründung
(1)	(2)	(3)
<p>Ein Produkt in Form einer Kunststoffmanschette, die so geformt ist, dass sie um den Hals gelegt werden kann, mit stoßdämpfender Schaumstoffschicht und Klettverschluss (so genannte Cervicalstütze).</p> <p>Sie wird benutzt, um die Wirbelsäule von Patienten im Halsbereich (Nacken) sowie den Kopf zu stützen, z. B. bei der Rettung oder beim Transport von Patienten mit Wirbelsäulenverletzungen oder Verdacht auf derartige Verletzungen oder zur Stützung des Halses bei Patienten mit Schleudertrauma.</p>	9021 10 10	<p>Einreihung gemäß den Allgemeinen Vorschriften 1 und 6 für die Auslegung der Kombinierten Nomenklatur, Anmerkung 6 zu Kapitel 90 sowie nach dem Wortlaut der KN-Codes 9021, 9021 10 und 9021 10 10.</p> <p>Die Manschette wird als Apparat oder Vorrichtung zum Stützen oder Halten von Körperteilen nach einer Krankheit, Operation oder Verletzung im Sinne von Anmerkung 6 zu Kapitel 90 angesehen.</p> <p>Das Produkt kann nicht als Schiene oder andere Vorrichtung zum Behandeln von Knochenbrüchen angesehen werden, da es nicht zur Immobilisierung eines Körperteils nach einer Fraktur verwendet wird. Daher ist eine Einreihung in KN-Code 9021 10 90 ausgeschlossen.</p> <p>Das Produkt ist daher unter orthopädische Apparate und Vorrichtungen in den KN-Code 9021 10 10 einzureihen.</p>

**DURCHFÜHRUNGSVERORDNUNG (EU) Nr. 1196/2011 DER KOMMISSION****vom 17. November 2011****zur Einreihung bestimmter Waren in die Kombinierte Nomenklatur**

DIE EUROPÄISCHE KOMMISSION —

gestützt auf den Vertrag über die Arbeitsweise der Europäischen Union,

gestützt auf die Verordnung (EWG) Nr. 2658/87 des Rates vom 23. Juli 1987 über die zolltarifliche und statistische Nomenklatur sowie den Gemeinsamen Zolltarif<sup>(1)</sup>, insbesondere auf Artikel 9 Absatz 1 Buchstabe a,

in Erwägung nachstehender Gründe:

- (1) Um die einheitliche Anwendung der Kombinierten Nomenklatur im Anhang der Verordnung (EWG) Nr. 2658/87 zu gewährleisten, sind Vorschriften für die Einreihung der im Anhang dieser Verordnung aufgeführten Waren zu erlassen.
- (2) In der Verordnung (EWG) Nr. 2658/87 sind allgemeine Vorschriften für die Auslegung der Kombinierten Nomenklatur festgelegt. Diese Vorschriften gelten auch für die Auslegung jeder anderen Nomenklatur, die die Kombinierte Nomenklatur — auch nur teilweise oder unter etwaiger Hinzufügung von Unterteilungen — übernimmt und die aufgrund besonderer Regelungen der Union aufgestellt wurde, um tarifliche oder sonstige Maßnahmen im Rahmen des Warenverkehrs anzuwenden.
- (3) In Anwendung dieser allgemeinen Vorschriften sind die in Spalte 1 der Tabelle im Anhang dieser Verordnung genannten Waren mit den in Spalte 3 genannten Begründungen in die in Spalte 2 der Tabelle angegebenen KN-Codes einzureihen.

(4) Es ist angemessen, dass die von den Zollbehörden der Mitgliedstaaten erteilten verbindlichen Zolltarifauskünfte, die die Einreihung von Waren in die Kombinierte Nomenklatur betreffen und die mit dieser Verordnung nicht übereinstimmen, während eines Zeitraums von drei Monaten von dem Berechtigten gemäß den Bestimmungen des Artikels 12 Absatz 6 der Verordnung (EWG) Nr. 2913/92 des Rates vom 12. Oktober 1992 zur Festlegung des Zollkodex der Gemeinschaften<sup>(2)</sup> weiterverwendet werden können.

(5) Die in dieser Verordnung vorgesehenen Maßnahmen entsprechen der Stellungnahme des Ausschusses für den Zollkodex —

HAT FOLGENDE VERORDNUNG ERLASSEN:

*Artikel 1*

Die in Spalte 1 der Tabelle im Anhang beschriebenen Waren werden in die Kombinierte Nomenklatur unter die in Spalte 2 der Tabelle genannten KN-Codes eingereiht.

*Artikel 2*

Die von den Zollbehörden der Mitgliedstaaten erteilten verbindlichen Zolltarifauskünfte, die mit dieser Verordnung nicht übereinstimmen, können gemäß Artikel 12 Absatz 6 der Verordnung (EWG) Nr. 2913/92 noch drei Monate weiterverwendet werden.

*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 17. November 2011

*Für die Kommission,  
im Namen des Präsidenten,  
Algirdas ŠEMETA  
Mitglied der Kommission*

<sup>(1)</sup> ABl. L 256 vom 7.9.1987, S. 1.

<sup>(2)</sup> ABl. L 302 vom 19.10.1992, S. 1.

## ANHANG

Warenbezeichnung	Einreihung (KN-Code)	Begründung
(1)	(2)	(3)
<p>Tragbares, akkubetriebenes, brillenförmiges Elektronikgerät zur Anzeige von Bildern (so genannte „Videobrille“) mit Abmessungen von ca. 15 × 3,5 × 2,5 cm in zusammengefaltetem Zustand.</p> <p>Das brillenförmige Elektronikgerät besteht aus zwei Flüssigkristallanzeigefeldern (LCD), jeweils mit einer Auflösung von 640 × 480 Pixeln (Anzeigegröße: virtueller Bildschirm von 80" in 2 m Entfernung betrachtet) und Schaltkreisen zur Verarbeitung von Tonsignalen, die in einem brillenförmigen Gestell montiert sind.</p> <p>Das Gerät kann an eine automatische Datenverarbeitungsmaschine und an Geräte wie Videowiedergabegeräte, Fernsehgeräte oder Spielkonsolen angeschlossen werden.</p> <p>Es zeigt virtuelle dreidimensionale (3D) Videobilder für Unterhaltungszwecke an.</p>	8528 59 40	<p>Einreihung gemäß den Allgemeinen Vorschriften 1 und 6 für die Auslegung der Kombinierten Nomenklatur sowie nach dem Wortlaut der KN-Codes 8528, 8528 59 und 8528 59 40.</p> <p>Die Funktion des brillenförmigen Geräts ist die Anzeige von Videobildern im Sinne von Position 8528.</p> <p>Da das Gerät keinen Tuner oder eine ähnliche Vorrichtung enthält, die den Empfang von Fernsehsignalen ermöglicht, ist eine Einreihung als Fernsehempfangsgerät in Unterposition 8528 71 ausgeschlossen.</p> <p>Das Gerät produziert auf zwei sehr kleinen LCD-Bildschirmen (einer vor jedem Auge) ein virtuelles Bild, das einem Bildschirm von 80" betrachtet in 2 m Entfernung entspricht. Aufgrund dieser Merkmale und Eigenschaften ist das Gerät für Unterhaltungszwecke wie das Betrachten von Filmen, Fernsehen oder Spiele bestimmt. Daher ist eine Einreihung in Unterposition 8528 51 ausgeschlossen, denn das Gerät kann nicht als von der ausschließlich oder hauptsächlich in einem automatischen Datenverarbeitungssystem der Position 8471 verwendeten Art angesehen werden.</p> <p>Der Apparat ist daher in KN-Code 8528 59 40 als Farbmonitor mit einem Bildschirm mit Flüssigkristallanzeige einzureihen.</p>

**DURCHFÜHRUNGSVERORDNUNG (EU) Nr. 1197/2011 DER KOMMISSION****vom 21. November 2011****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<sup>(1)</sup>, insbesondere auf Artikel 4<sup>(2)</sup>,

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 Union eine Betriebsuntersagung ergangen ist, erstellt.
- (2) Gemäß Artikel 4 Absatz 3 der Verordnung (EG) Nr. 2111/2005 haben einige Mitgliedstaaten und die Europäische Agentur für Flugsicherheit (nachstehend „EASA“) 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 Union zu untersagen oder die Bedingungen einer Betriebsuntersagung eines Luftfahrtunternehmens 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 10 Tagen der Kommission sowie dem Flugsicherheitsausschuss, der durch die Verordnung (EWG) Nr. 3922/1991 des Rates vom 16. Dezember 1991 zur Harmonisierung der

technischen Vorschriften und der Verwaltungsverfahren in der Zivilluftfahrt<sup>(3)</sup> eingesetzt wurde, mündlich vorzutragen.

- (5) Der Flugsicherheitsausschuss hat die EASA zur Analyse von Berichten über die umfassenden Sicherheitsaudits, die von der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation (ICAO) im Rahmen des Programms zur universellen Bewertung der Sicherheitsaufsicht (USOAP) durchgeführt wurden, sowie zu den in den von der Verordnung (EG) Nr. 2111/2005 betroffenen Ländern durchgeführten Vorhaben der technischen Hilfe angehört. Ihm wurde mitgeteilt, dass im Hinblick auf eine Verbesserung der administrativen und technischen Kapazitäten der Zivilluftfahrtbehörden um weitere technische Hilfe und Zusammenarbeit ersucht wurde, damit Mängel entsprechend den geltenden internationalen Normen behoben werden.
- (6) Die Verordnung (EG) Nr. 474/2006 sollte daher entsprechend geändert werden.
- (7) Die in dieser Verordnung vorgesehenen Maßnahmen entsprechen der Stellungnahme des Flugsicherheitsausschusses.

**Luftfahrtunternehmen aus der Europäischen Union**

- (8) Aufgrund der von der EASA geprüften Ergebnisse von Vorfeldinspektionen, die an Luftfahrzeuge bestimmter Luftfahrtunternehmen der Union im Rahmen des SAFA-Programms durchgeführt wurden, oder von Normungsinspektionen der EASA sowie von bereichsspezifischen Inspektionen und Audits der jeweiligen nationalen Luftfahrtbehörden haben einige Mitgliedstaaten bestimmte Durchsetzungsmaßnahmen unternommen. Sie haben die Kommission und den Flugsicherheitsausschuss über folgende Maßnahmen in Kenntnis gesetzt: Zypern hat am 5. August 2011 entschieden, das Luftverkehrsbetreiberzeugnis des Luftfahrtunternehmens Eurocypria Airlines zu widerrufen; Italien hat mitgeteilt, dass die Luftverkehrsbetreiberzeugnisse der Luftfahrtunternehmen Livingston und ItaliAirlines ausgesetzt bleiben; Frankreich hat am 6. Oktober 2010 entschieden, das Luftverkehrsbetreiberzeugnis des Luftfahrtunternehmens Blue Line zu widerrufen. Griechenland hat entschieden, die Luftverkehrsbetreiberzeugnisse der Luftfahrtunternehmen First Airways (21. Oktober 2010), Athens Airways (20. Juli 2011), Air Go Airlines (2. September 2011) sowie Argo Airways (9. September 2011) zu widerrufen und die Gültigkeit des Luftverkehrsbetreiberzeugnisses des Unternehmens Hellenic Imperial Airways infolge der verschärften Aufsicht über dessen Instandhaltungs- und Flugbetrieb auf fünf Monate bis zum 2. Februar 2012 zu begrenzen; das Vereinigte Königreich hat bestätigt,

<sup>(1)</sup> ABl. L 344 vom 27.12.2005, S. 15.

<sup>(2)</sup> ABl. L 143 vom 30.4.2004, S. 76.

<sup>(3)</sup> ABl. L 373 vom 31.12.1991, S. 4.

dass im Rahmen der verschärften Aufsicht über die Luftfahrtunternehmen Jet2.com, Oasis und Titan Airways keine weiteren Sicherheitsmängel festgestellt worden seien; die Niederlande haben entschieden, die Luftverkehrsbetreiberzeugnisse der Luftfahrtunternehmen Solidair und Amsterdam Airlines am 28. September bzw. 4. November 2011 zu widerrufen; Deutschland hat am 29. Juni 2011 entschieden, das Luftverkehrsbetreiberzeugnis des Luftfahrtunternehmens ACH Hamburg GmbH zu widerrufen. Darüber hinaus wird das LBA seine Aufsichtstätigkeiten bis zu seiner für 2012 vorgesehenen Personalaufstockung weiterhin auf diejenigen Luftfahrtunternehmen konzentrieren, die ein größeres Risiko darstellen; Portugal hat mitgeteilt, dass das Luftverkehrsbetreiberzeugnis von Luzair am 19. September 2011 abgelaufen sei und das Unternehmen derzeit das Neuzertifizierungsverfahren durchlaufe, und dass das Luftfahrtunternehmen White Airways wieder der normalen Aufsicht unterstehe, da im Rahmen der verschärften Aufsicht keine weiteren Sicherheitsmängel festgestellt worden seien; Schweden hat am 16. September 2011 entschieden, das Luftverkehrsbetreiberzeugnis des Luftfahrtunternehmens Flyg Centrum AB auszusetzen; ferner hätten die Luftfahrtunternehmen Nova Air und AirSweden Aviation AB Pläne zur Mängelbehebung vorgelegt, die derzeit von den zuständigen schwedischen Behörden geprüft würden; in der Zwischenzeit blieben diese Unternehmen einer verschärften Aufsicht unterstellt.

#### *Luftfahrtunternehmen aus Spanien*

- (9) Nach dem Erlass der Durchführungsverordnung (EU) Nr. 390/2011 der Kommission vom 19. April 2011<sup>(1)</sup> stellte sich bei zwei regelmäßigen Analysen der Ergebnisse von SAFA-Inspektionen durch die EASA heraus, dass bei einer großen Zahl in Spanien zugelassener Luftfahrtunternehmen weiterhin mehr als ein schwerer Mangel pro SAFA-Inspektion aufgetreten ist. Die Kommission hat deshalb die am 14. März 2011 aufgenommenen förmlichen Konsultationen mit der zuständigen spanischen Behörde (AESA) fortgesetzt.
- (10) Am 19. Oktober 2011 hat die AESA die Kommission über die bislang unternommenen Maßnahmen zur dauerhaften Behebung der bei spanischen Luftfahrtunternehmen festgestellten Sicherheitsprobleme unterrichtet. Im Einzelnen teilte die AESA mit, dass das Luftverkehrsbetreiberzeugnis von Flightline nach entsprechenden Korrekturmaßnahmen des Luftfahrtunternehmens verlängert worden sei, die Luftfahrzeuge des Modells Metro III allerdings vom Betrieb ausgeschlossen blieben. Im Fall des Luftfahrtunternehmens Zorex S.A. hatte die AESA im Mai 2011 ein Aussetzungsverfahren und vorläufige Maßnahmen eingeleitet, um den Betrieb zu unterbinden. Nach entsprechenden Abhilfemaßnahmen des Unternehmens wurden diese Maßnahmen wieder aufgehoben. Aufgrund neuer Belege, wonach das Luftfahrtunternehmen keine hinreichenden Abhilfemaßnahmen zur Behebung der Sicherheitsmängel unternommen hat, wurde am 7. Oktober 2011 ein neues Aussetzungsverfahren eingeleitet. Beim Luftfahrtunternehmen Alba Star hatte die AESA bereits Probleme in Bezug auf das Sicherheitsniveau des Unternehmens festgestellt und seine Aufsicht

daraufhin verstärkt. Aufgrund ihrer eigenen Audits und Inspektionen gelangte die AESA zu dem Ergebnis, dass die übrigen spanischen Luftfahrtunternehmen, die bei SAFA-Inspektionen schlechte Ergebnisse erzielt hatten, kein unmittelbares Sicherheitsrisiko darstellen, sie allerdings weiterhin einer verstärkten Aufsicht unterstellt bleiben.

- (11) Die AESA hat ferner mitgeteilt, dass die Luftverkehrsbetreiberzeugnisse der Unternehmen Baleares Link Express und Eurocontinental am 27. Juni 2011 widerrufen worden seien.
- (12) In der Sitzung des Flugsicherheitsausschusses hat die AESA über weitere Maßnahmen berichtet. Sie teilte mit, dass das Luftverkehrsbetreiberzeugnis von Zorex S.A. am 7. November 2011 ausgesetzt und das Luftfahrtunternehmen Alba Star am 24. Oktober 2011 spezifischen Inspektionen unterzogen worden sei, bei denen keine signifikanten Sicherheitsmängel festgestellt wurden; auch bei den beiden letzten SAFA-Inspektionen seien keine Mängel entdeckt worden. Darüber hinaus sei das Luftfahrtunternehmen IMD Airways S.L. am 20. und 24. Oktober sowie am 3. und 4. November 2011 mehreren Inspektionen unterzogen worden, bei denen keine signifikanten Mängel festgestellt wurden.
- (13) Angesichts der von der AESA ergriffenen Maßnahmen zur Behebung der festgestellten Sicherheitsmängel bei spanischen Luftfahrtunternehmen wird festgestellt, dass der Betrieb dieser Unternehmen derzeit einer im Hinblick auf die Vermeidung ernstster Sicherheitsrisiken hinreichenden Kontrolle durch die Behörde unterliegt und somit keine weiteren Maßnahmen erforderlich sind. Die Kommission wird unterdessen gemeinsam mit der EASA das Sicherheitsniveau der spanischen Luftfahrtunternehmen weiterhin beobachten.

#### **Luftfahrtunternehmen aus Albanien**

- (14) Im Dezember 2009 hat die ICAO im Rahmen des Programms zur universellen Bewertung der Sicherheitsaufsicht (USOAP) ein umfassendes Sicherheitsaudit in Albanien durchgeführt. Dabei wurden zahlreiche signifikante Mängel festgestellt bezüglich der Fähigkeit der zuständigen albanischen Behörden, ihre Zuständigkeiten im Bereich der Sicherheitsaufsicht wahrzunehmen. Zum Zeitpunkt der Erstellung des abschließenden Auditberichts wurden nach Ansicht der ICAO mehr als 59 % der ICAO-Richtlinien nicht wirksam angewandt. In Bezug auf bestimmte kritische Aspekte wie die Behebung von Sicherheitsproblemen wurden über 80 % der ICAO-Richtlinien nicht wirksam angewandt. Darüber hinaus versäumten es die zuständigen albanischen Behörden, angemessene Pläne zur Mängelbehebung vorzulegen, was sich aus der Tatsache ergibt, dass über 90 % dieser Pläne, die die Behörden im August 2010 für die Bereiche Vorschriften, Organisation, Zulassung, Betrieb, Lufttüchtigkeit sowie Untersuchung von Unfällen/Zwischenfällen vorgelegt hatten, von der ICAO für nicht annehmbar erachtet wurden. Ferner sind die zuständigen albanischen Behörden die Mitteilung über die Umsetzung der vorgenannten Pläne zur Mängelbehebung schuldig geblieben.

<sup>(1)</sup> ABl. L 104 vom 20.4.2011, S. 10.

- (15) Im Januar 2010 hat die EASA eine umfassende Normungsinspektion in Albanien durchgeführt. Aus dem Abschlussbericht ging hervor, dass in allen untersuchten Bereichen signifikante Sicherheitsmängel bestehen, die unverzüglich zu beheben sind. Die EASA gab bekannt, dass die zuständige albanische Behörde (ACAA) einen umfassenden Maßnahmenplan vorgelegt hat, der für akzeptabel befunden und am 29. April 2010 zusammen mit einer Reihe von Abhilfemaßnahmen, die bis Ende 2011 schrittweise umzusetzen sind, sowie von Sofortmaßnahmen zur Behebung der Sicherheitsmängel beschlossen wurde. Nach den Anhörungen der ACAA durch den Flugsicherheitsausschuss im März <sup>(1)</sup> und Juni 2010 <sup>(2)</sup> wurde die Behörde dringend aufgefordert, die erforderlichen Maßnahmen zu ergreifen, um die mit der EASA vereinbarten Aktionspläne weiter effektiv und fristgemäß umzusetzen, wobei der Behebung der festgestellten Mängel, die zu Sicherheitsbedenken Anlass geben, wenn sie nicht unverzüglich behoben werden, Vorrang einzuräumen ist. Insbesondere wurde auf die äußerste Dringlichkeit hingewiesen, den Kapazitätsaufbau der Behörde zu beschleunigen, die Sicherheitsaufsicht über alle in Albanien zugelassenen Luftfahrtunternehmen gemäß den geltenden Sicherheitsbestimmungen zu gewährleisten und gegebenenfalls Durchsetzungsmaßnahmen zu ergreifen.
- (16) Die EASA hat die Konsultationen mit der zuständigen Behörde Albaniens aktiv fortgesetzt, um die von ihr vorgelegten Pläne zur Behebung der von der EASA bei ihrer umfassenden Normungsinspektion im Januar 2010 in Albanien festgestellten signifikanten Mängel weiterzuvollziehen. Zu diesem Zweck führte die EASA im Juli 2011 Folgeinspektionen in den Bereichen Lufttüchtigkeit und Flugbetrieb durch. Aus den der ACAA am 10. August und 2. September 2011 vorgelegten Abschlussberichten geht nicht nur hervor, dass die vereinbarten Pläne zur Mängelbehebung nicht rechtzeitig umgesetzt wurden, sondern dass darüber hinaus auch neue Mängel aufgetreten sind. Im Bereich der Lufttüchtigkeit stellt die EASA fest, dass drei der bei der Inspektion im Januar 2010 festgestellten Verstöße von der zuständigen albanischen Behörde nicht angemessen behoben und drei weitere Verstöße entgegen früheren Angaben der albanischen Behörde ebenfalls nicht in zufriedenstellender Weise beseitigt wurden <sup>(3)</sup>; von diesen Verstößen stuft die EASA vier als sicherheitsrelevant ein. Die ACAA war somit nicht in der Lage, ihre Zuständigkeiten im Bereich der Lufttüchtigkeitsaufsicht wahrzunehmen, da die Behörde kein qualifiziertes Personal zu diesem Zweck eingestellt hat und die zur Abhilfe dieser Situation mit externen Mitarbeitern zuvor geschlossenen Verträge seit Januar 2011 abgelaufen sind. Somit fand zum Zeitpunkt der Inspektion weder eine Kontrolle der Einhaltung der in Albanien geltenden Lufttüchtigkeitsvorschriften statt, noch unterstanden die Inhaber von Lufttüchtigkeitszeugnissen einer entsprechenden Aufsicht. Im Bereich des Flugbetriebs stellt die EASA fest, dass vier der bei der Inspektion im Januar 2010 festgestellten Verstöße von der zuständigen albanischen Behörde nicht angemessen behoben und zwei weitere Verstöße entgegen früheren Angaben der albanischen Behörde ebenfalls nicht in zufriedenstellender Weise beseitigt wurden <sup>(4)</sup>; von diesen Verstößen stuft die EASA fünf als sicherheitsrelevant ein. Die zuständige albanische Behörde war somit nicht in der Lage, ihre Zuständigkeiten im Bereich der Flugbetriebsaufsicht wahrzunehmen, da die ACAA nicht genügend qualifiziertes Personal zu diesem Zweck eingestellt hat und die zur Abhilfe dieser Situation mit externen Mitarbeitern zuvor geschlossenen Verträge beendet wurden. Die Anwendung der in Albanien geltenden Rechtsvorschriften über den Flugbetrieb und die Kontrolle der Inhaber von Lufttüchtigkeitszeugnissen sind somit unzureichend und zahlreiche sicherheitskritische Elemente unterliegen keinerlei Aufsicht.
- (17) Die zuständigen Behörden Italiens, die im September 2010 ein umfassendes Partnerschaftsprojekt mit den zuständigen albanischen Behörden eingeleitet hatten, teilten mit, dass diese Behörden die angebotene Hilfe beim Aufbau ihrer technischen und administrativen Kapazitäten wegen Mangels an qualifiziertem Personal bislang kaum in Anspruch genommen hätten.
- (18) Die Kommission hat deshalb ihre Konsultationen mit der ACAA aktiv fortgesetzt und bis 11. Oktober 2011 schriftliche Informationen zur Sicherheitsaufsicht über die in Albanien zugelassenen Luftfahrtunternehmen erbeten. Am 21. Oktober 2011 fanden mit Unterstützung der EASA weitere Konsultationen mit den zuständigen Behörden Frankreichs und Italiens statt. Zudem wurde die ACAA vor den Flugsicherheitsausschuss geladen und am 9. November 2011 gehört. Die ACAA lieferte weder zusätzliche Informationen über die zur Behebung der von der ICAO berichteten Mängel unternommenen Maßnahmen noch Belege dafür, dass sämtliche der von der EASA bei ihren Normungsinspektionen festgestellten Mängel rechtzeitig beseitigt wurden oder Gegenstand von Korrekturmaßnahmen sind, die von der EASA für akzeptabel befunden werden. Die EASA bestätigte, dass nur eine begrenzte Anzahl von Maßnahmen, die ausschließlich den Bereich des Flugbetriebs betreffen, für akzeptabel befunden wurden. Die zuständige albanische Behörde bestätigte, dass sie über keine qualifizierten Inspektoren verfügt und weiterhin ausschließlich auf drei externe Berater angewiesen ist, die indirekt unter Vertrag stehen und lediglich auf Teilzeitbasis und nur bis Dezember 2011 beschäftigt sind, um im Namen der Behörde deren Aufsichtspflichten wahrzunehmen. Die ACAA blieb allerdings den Nachweis schuldig, dass eine fortlaufende Aufsicht gewährleistet ist und die Vertragskräfte sich in keinem Interessenkonflikt befinden. Ferner konnte die ACAA den Umfang der Überwachungstätigkeiten im Bereich der Lufttüchtigkeit nicht belegen und räumte ein,

<sup>(1)</sup> Erwägungsgründe 55 bis 58 der Verordnung (EG) Nr. 273/2010 vom 30. März 2010, ABl. L 84 vom 31.3.2010, S. 30.

<sup>(2)</sup> Erwägungsgründe 24 bis 30 der Verordnung (EG) Nr. 590/2010 vom 5. Juli 2010, ABl. L 170 vom 6.7.2010, S. 9.

<sup>(3)</sup> EASA-Normungsinspektion AIR.AL.06.2011 mit 6 noch offen stehenden Verstößen: Ref. AL#10418(d), 10419(d), 10423(c), 10426(c), 10427(d), 10428(d).

<sup>(4)</sup> EASA-Normungsinspektion OPS.AL.06.2011 mit 4 noch offen stehenden Verstößen: Ref. F3(d) in Bezug auf die Schulungsprogramme, F4(d) (Inspektionshandbuch), F7(c) (SSP), F9(d) (fortlaufende Überwachung).

dass aufgrund von Schwierigkeiten mit den Verträgen der genannten Experten 2010/2011 über mehrere Monate keine Sicherheitsaufsicht stattfand.

- (19) Die albanische Behörde erklärte allerdings, dass das grundlegende Gesetz zur Errichtung der ACAA am 10. November 2011 geändert worden sei, um größere finanzielle Unabhängigkeit und bessere Einstellungsbedingungen für Personal zu ermöglichen, und dass derzeit eine internationale Ausschreibung für technische Hilfe über einen Zeitraum von fünf Jahren vorbereitet werde mit dem Ziel, Anfang 2012 die entsprechenden Verträge zu unterzeichnen. Die Behörde räumte ein, dass die Beschäftigung externer Vertragsbediensteter kein Ersatz ist für die Einstellung qualifizierter Inspektoren auf Vollzeitbasis, die ihr die Wahrnehmung ihrer Aufgaben im Bereich der Sicherheitsaufsicht ermöglicht, und verpflichtete sich, diese Einstellungen so bald wie möglich vorzunehmen.
- (20) Das in Albanien zugelassene Luftfahrtunternehmen Albanian Airlines wurde zur Stellungnahme vor den Flugsicherheitsausschuss geladen und am 9. November 2011 in Anwesenheit der ACAA gehört. Dem Luftverkehrsbetreiberzeugnis wurde am 17. Juni 2011 ein drittes Luftfahrzeug des Musters BAE-146 mit dem Eintragungskennzeichen ZA-MAN hinzugefügt, allerdings wurde nicht der Nachweis erbracht, dass die zuständige albanische Behörde Ex-ante-Überprüfungen vorgenommen hat, bevor das Lufttüchtigkeitszeugnis erteilt und dem Luftverkehrsbetreiberzeugnis das Luftfahrzeug hinzugefügt wurde. Zudem hat die zuständige albanische Behörde zwar am 27. Juli 2011 das Lufttüchtigkeitszeugnis verlängert, blieb allerdings den Nachweis schuldig, dass zuvor Ex-ante-Überprüfungen im Bereich der Lufttüchtigkeit vorgenommen wurden; auch im Bereich des Flugbetriebs fanden Ex-ante-Überprüfungen nur in begrenztem Umfang statt. Obwohl die albanischen Behörden ein funktionierendes Qualitätsmanagement eingerichtet haben, gab es keinerlei Belege dafür, dass alle von der ACAA und EASA 2011 festgestellten Mängel, insbesondere in Bezug auf das Betriebshandbuch und die Schulung der Flug- oder Kabinenbesatzung, fristgemäß behoben wurden. Die ACAA teilte mit und wies am 10. November schriftlich nach, dass dem Luftfahrtunternehmen Albanian Airlines das Luftverkehrsbetreiberzeugnis mit sofortiger Wirkung entzogen wurde. Der Flugsicherheitsausschuss nahm diese Entscheidung der zuständigen albanischen Behörde zur Kenntnis.
- (21) Das in Albanien zugelassene Luftfahrtunternehmen Belle Air wurde zur Stellungnahme vor den Flugsicherheitsausschuss geladen und am 9. November 2011 in Anwesenheit der ACAA gehört. Belle Air gab an, dass von seinen fünf in Betrieb befindlichen Luftfahrzeugen nur eines vom Muster Boeing DC-9-82 in Albanien zugelassen sei, die anderen Luftfahrzeuge der Muster Airbus A318/319/320/321 und ATR72 mit den Eintragungskennzeichen F-ORAA, F-ORAD, F-ORAE, F-ORAG dagegen in Frankreich. Belle Air hat nachgewiesen, dass die in Frankreich zugelassenen Luftfahrzeuge dem Management eines beauftragten und von den zuständigen französischen Behörden anerkannten Unternehmens zur Führung der Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit unterstehen, wobei die französischen Behörden bestätigten, dass die Lufttüchtigkeit und die Zulassung der zugehörigen Besatzung weiterhin ihrer Sicherheitsaufsicht unterstehen. Zudem hat Belle Air nachgewiesen, dass es seine Aktivitäten unter

eine interne Kontrolle gestellt hat, insbesondere im Rahmen von Systemen für das Qualitäts- und Sicherheitsmanagement. Die ACAA teilte mit und wies am 10. November 2011 schriftlich nach, dass das Lufttüchtigkeitszeugnis des bis dahin von Belle Air betriebenen Luftfahrzeugs mit dem Eintragungskennzeichen ZA-ARD mit sofortiger Wirkung entzogen und der Betrieb dieses Luftfahrzeugs bis zum Abschluss des Zertifizierungsverfahrens untersagt wurde. Der Flugsicherheitsausschuss nahm diese Entscheidung der zuständigen albanischen Behörde zur Kenntnis.

- (22) Die Kommission und der Flugsicherheitsausschuss erkennen die zur Reform des Zivilluftfahrtssystems in Albanien unternommenen Anstrengungen an, insbesondere die Schaffung eines neuen Rechtsrahmens im Einklang mit den internationalen und europäischen Sicherheitsnormen, die Bemühungen zur Behebung der Sicherheitsmängel, die von der ICAO und der EASA sowie während der Konsultationen festgestellt wurden, sowie die von der ACAA ergriffenen Durchsetzungsmaßnahmen und ihre Zusage, unverzüglich und unbefristet qualifizierte Inspektoren einzustellen.
- (23) Im Rahmen einer bestehenden Kooperationsvereinbarung ersuchte die ACAA förmlich um die Unterstützung der zuständigen Behörde Italiens, um die administrative und technische Leistungsfähigkeit der ACAA in Bezug auf die Sicherheitsaufsicht, vor allem im Bereich des Flugbetriebs, zu verbessern. Die zuständigen Behörden Italiens haben dem Flugsicherheitsausschuss ihre Bereitschaft zur unverzüglichen Umsetzung dieses Programms mitgeteilt, damit die ACAA in die Lage versetzt wird, die unter ihrer Regulierungsaufsicht stehenden Luftfahrtunternehmen wirksam zu kontrollieren, bis sie über das erforderliche qualifizierte Personal zur unabhängigen Wahrnehmung dieser Aufgaben verfügt.
- (24) Angesichts dieser Entwicklungen wird auf der Grundlage der gemeinsamen Kriterien festgestellt, dass zum gegenwärtigen Zeitpunkt keine weiteren Maßnahmen erforderlich sind. Gemäß der Verordnung (EG) Nr. 351/2008 werden die Mitgliedstaaten allerdings die tatsächliche Einhaltung der einschlägigen Sicherheitsnormen im Rahmen vorrangiger Vorfeldinspektionen von Luftfahrzeugen der in Albanien zugelassenen Luftfahrtunternehmen überprüfen.
- (25) Die Kommission und der Flugsicherheitsausschuss ermuntern Albanien zu entscheidenden Fortschritten beim Aufbau der technischen und administrativen Kapazitäten der ACAA und fordern die Behörde zur uneingeschränkten und transparenten Zusammenarbeit mit der ICAO und der EASA auf, um den Nachweis rascher und deutlicher Fortschritte in der Umsetzung geeigneter Abhilfep läne und Behebung aller festgestellten Mängel zu erbringen. Die Kommission und der Flugsicherheitsausschuss werden zu gegebener Zeit eine Neubewertung der Situation vornehmen.

#### **TAAG Angolan Airlines**

- (26) Gemäß der Verordnung (EG) Nr. 273/2010<sup>(1)</sup> darf TAAG Angolan Airlines nur mit vier Luftfahrzeugen

<sup>(1)</sup> Verordnung (EG) Nr. 273/2010 der Kommission vom 30. März 2010 (ABl. L 84 vom 31.3.2010, S. 25), insbesondere Erwägungsgründe 59 bis 68.

des Musters Boeing 737-700 mit den Eintragungskennzeichen D2-TBF, D2-TBG, D2-TBH und D2-TBJ) sowie mit drei Luftfahrzeugen des Musters Boeing 777-200 mit Eintragungskennzeichen D2-TED, D2-TEE und D2-TEF Flüge in die EU durchführen. TAAG hat mitgeteilt, dass nach der Erneuerung seiner Flotte die Luftfahrzeuge des Musters Boeing B747 vollständig außer Dienst gestellt und im Juni/Juli 2011 durch zwei Luftfahrzeuge des Musters Boeing 777-300 mit Eintragungskennzeichen D2-TEG und D2-TEH ersetzt worden seien; TAAG beantragte, Flüge in die EU mit diesen Luftfahrzeugen ebenfalls zu gestatten.

- (27) TAAG Angolan Airlines machte schriftliche Eingaben und wurde am 9. November 2011 vor dem Flugsicherheitsausschuss gehört. TAAG hat seine Fähigkeit zur Durchführung sicherer und pünktlicher Flüge mit Luftfahrzeugen der Muster B777-200 und 777-300 nachgewiesen.
- (28) Die zuständige Behörde Angolas (INAVIC) bestätigte und belegte vor dem Flugsicherheitsausschuss, dass die Erweiterung der Flotte von TAAG durch Luftfahrzeuge des Musters Boeing 777-300 ordnungsgemäß genehmigt wurde. Das INAVIC hat ferner mitgeteilt, dass das Luftfahrtunternehmen einer fortlaufenden Aufsicht unterstehe und im Verlauf dieser Überwachung keine Sicherheitsbedenken aufgetreten seien. Hinsichtlich des Zwischenfalls, der sich im Dezember 2010 über Lissabon und Lunad ereignete, hätten die laufenden Untersuchungen der zuständigen Behörden weder Betriebs- oder Instandhaltungsmängel seitens TAAG erkennen lassen, noch spezielle Empfehlungen an das Unternehmen zur Folge gehabt.
- (29) Die zuständigen portugiesischen Behörden haben mitgeteilt, dass bei den in Portugal an Luftfahrzeugen von TAAG durchgeführten Vorfeldinspektionen keine Sicherheitsmängel aufgetreten seien.
- (30) Auf der Grundlage der gemeinsamen Kriterien wird festgestellt, dass TAAG der Betrieb in die EU mit zwei zusätzlichen Luftfahrzeugen des Musters Boeing B-777-300ER mit den Eintragungskennzeichen D2-TEG und D2-TEH, die somit in Anhang B aufzunehmen sind, gestattet werden sollte. Der Flugbetrieb dieses Luftfahrtunternehmens in die Europäische Union sollte im Rahmen vorrangiger Vorfeldinspektionen seiner Luftfahrzeuge gemäß der Verordnung Nr. 351/2008 weiterhin angemessen überprüft und festgestellt werden, ob die einschlägigen Sicherheitsnormen tatsächlich erfüllt werden.

#### **Al Wafeer Air**

- (31) Aufgrund der von der EASA geprüften Ergebnisse von SAFA-Vorfeldinspektionen<sup>(1)</sup>, die an in die EU fliegenden Luftfahrzeugen des in Saudi-Arabien zugelassenen Luftfahrtunternehmens Al Wafeer Air vorgenommen wurden und bei denen wiederholt schwerwiegende Verstöße gegen internationale Sicherheitsnormen auftraten, hat die Kommission am 5. März 2011 förmliche Konsultationen mit den zuständigen Behörden Saudi-Arabiens aufgenommen. Am 14. September haben diese Behörden mitgeteilt, dass das Luftverkehrsbetreiberzeugnis von Al Wafeer Air ausgesetzt worden sei, und ferner zugesichert, dass die Wiederaufnahme des Flugbetriebs erst dann

gestattet werde, wenn die im Rahmen des SAFA-Programms festgestellten Mängel behoben seien. Zur Weiterverfolgung der Angelegenheit wird die Kommission ihre Konsultationen mit den zuständigen Behörden Saudi-Arabiens fortsetzen.

#### **Pakistan International Airways**

- (32) Die Kommission hat am 8. September 2011 Konsultationen mit den zuständigen Behörden Pakistans aufgenommen, um die Mängel im Bereich Lufttüchtigkeit zu beheben, die bei zahlreichen Vorfeldinspektionen<sup>(2)</sup> an Luftfahrzeugen, die Pakistan International Airways (PIA) seit September 2011 für Flüge in die Union einsetzt, festgestellt wurden. Die Aufnahme dieser Konsultationen erfolgte aufgrund einer Auswertung der SAFA-Inspektionsergebnisse durch die EASA und insbesondere einer von der zuständigen französischen Behörde durchgeführten SAFA-Inspektion<sup>(3)</sup> eines Luftfahrzeugs des Musters Airbus A310 mit Eintragungskennzeichen AP-BGO, die dazu führte, dass das Luftfahrzeug für Instandhaltungsmaßnahmen leer nach Pakistan überführt werden musste.
- (33) In ihrer Antwort vom 17. September 2011 lieferte die zuständige pakistanische Behörde (PCAA) Informationen über Maßnahmen, die zur Behebung der festgestellten Mängel ergriffen wurden. Die Antwort enthielt Einzelheiten eines von PIA erstellten Plans zur Mängelbehebung mit 15 spezifischen Maßnahmen, die das Luftfahrtunternehmen durchzuführen beabsichtigte und von denen die meisten bis 30. Oktober 2011 abzuschließen waren.
- (34) Am 31. Oktober 2011 hat die PCAA die Kommission über eigene Maßnahmen sowie über die Fortschritte unterrichtet, die PIA bei der Umsetzung seines Abhilfeplans erzielt hat. Von den 15 Maßnahmen des Abhilfeplans von PIA seien acht abgeschlossen worden, während die übrigen bis spätestens 15. Dezember 2011 zum Abschluss gebracht werden sollen. Die PCAA hat einen 13-Punkte-Plan vorgelegt, in dem es um die Sicherheitskultur von PIA, den Lufttüchtigkeitsstatus seiner Luftfahrzeuge sowie um Maßnahmen zur Erreichung systemischer Verbesserungen geht.
- (35) Die Mitgliedstaaten fordern die Kommission auf, ihre Konsultationen mit den zuständigen pakistanischen Behörden und dem Luftfahrtunternehmen fortzusetzen, um sicherzustellen, dass die Korrektur- und Abhilfemaßnahmen dauerhaft wirksam sind. Zu diesem Zweck werden die Mitgliedstaaten weiterhin gemäß der Verordnung (EG)

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

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

<sup>(3)</sup> DGAC/F-2011-1811.

Nr. 351/2008 die tatsächliche Einhaltung der einschlägigen Sicherheitsnormen im Rahmen vorrangiger Vorfeldinspektionen an Luftfahrzeugen dieses Unternehmens und damit die Wirksamkeit der von PIA ergriffenen Abhilfemaßnahmen überprüfen. Sollten diese Inspektionen allerdings ergeben, dass die festgestellten Sicherheitsmängel von PIA nicht behoben wurden, wird die Kommission handeln müssen, um etwaige Sicherheitsrisiken zu begrenzen.

#### Luftfahrtunternehmen aus der Russischen Föderation

(36) Nach zwei regelmäßigen Analysen der Ergebnisse von SAFA-Inspektionen durch die EASA, wonach bei verschiedenen in der Russischen Föderation zugelassenen Luftfahrtunternehmen weiterhin mehr als ein schwerer Mangel pro SAFA-Inspektion aufgetreten ist, sowie aufgrund der Tatsache, dass einige dieser Unternehmen 2011 tödliche Unfälle verzeichneten, führte die Kommission am Rande des Luftverkehrsgipfels EU-Russland am 12. und 13. Oktober 2011 in St. Petersburg Konsultationen mit der zuständigen Luftfahrtbehörde der Russischen Föderation (FATA).

(37) Am 27. Oktober folgten weitere Konsultationen mit der Behörde, um genaue Informationen über das Sicherheitsniveau der Luftfahrtunternehmen zu erhalten, die Flüge in die Union durchführen, sowie über die Sicherheit des Betriebs bestimmter Luftfahrzeugmuster russischer Luftfahrtunternehmen, die an tödlichen Unfällen in der Russischen Föderation 2010 und 2011 beteiligt waren. Bei diesen Konsultationen haben zwei von dieser Behörde zugelassene Luftfahrtunternehmen, VIM AVIA (VIM AIRLINES) und TATARSTAN AIRLINES, Stellungnahmen vor der Kommission, der EASA, Eurocontrol und einem Mitgliedstaat abgegeben.

(38) Bei den Konsultationen teilte die FATA mit, dass bestimmte von russischen Luftfahrtunternehmen betriebene Luftfahrzeugmuster – Tupolew TU-134, Tupolew TU-154B-2 und TU-154M – verschiedenen Maßnahmen bezüglich der Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit, obligatorischer Informationen zur Lufttüchtigkeit installierter Ausrüstungen sowie Betriebsverfahren unterzogen worden seien. Ferner teilte die FATA der Kommission mit, dass bestimmte für internationale Flüge vorgeschriebene Ausrüstungen (GPWS/TAWS) ab 1. Januar 2012 auch auf Inlandsflügen innerhalb der Russischen Föderation vorgeschrieben seien.

(39) Die FATA teilte dem Flugsicherheitsausschuss auf dessen Sitzung am 8. November 2011 folgende Durchsetzungsmaßnahmen gegenüber den ihrer Aufsicht unterliegenden Luftfahrtunternehmen mit:

(a) Entzug der Luftverkehrsbetreiberzeugnisse folgender 12 Luftfahrtunternehmen, die kommerziellen Luftverkehr in die Union durchführen:

— 2nd Aviation Unit Sverdlovsk (ICAO-Code UKU), Entzug am 2.03.2011, MOSKVA (ICAO-Code MOA), Entzug am 23.03.2011, AVIAL NB

(ICAO-Code NVI), Entzug am 15.07.2011, AVIA-ENERGO (ICAO-Code ERG), Entzug am 18.07.2011, CONTINENT (ICAO-Code CNE), Entzug am 2.08.2011 mit Stellungnahmen der betroffenen Unternehmen;

— RUSAIR (ICAO-Code CGI), Entzug am 13.07.2011 aufgrund von Feststellungen, nachdem dessen Luftfahrzeug des Musters TU-134 am 20.06.2011 verunglückt war;

— YAK SERVICE (ICAO-Code AKY), Entzug am 23.09.2011 aufgrund von Feststellungen, nachdem dessen Luftfahrzeug des Musters YAK-42 am 7. September 2011 verunglückt war, sowie aufgrund der Ergebnisse einer von der FATA am 22.09.2011 in dem Unternehmen durchgeführten Inspektion;

— AEROSTARZ (ICAO-Code ASE), Entzug am 28.10.2011, AVIANOVA (ICAO-Code VNV), Entzug am 10.10.2011, KAVMINVODYAVIA (ICAO-Code MVD), Entzug am 27.09.2011 aufgrund der Ergebnisse von Inspektionen, die die FATA am 20.10.2011, 4.10.2011 bzw. 27.09.2011 in diesen Unternehmen durchgeführt hat;

— SKY EXPRESS (ICAO-Code SXR), Entzug am 31.10.2011 aufgrund industrieller Indikatoren, der finanziellen Situation des Unternehmens und der Ergebnisse einer Inspektion, die die FATA am 6.10.2011 in dem Unternehmen durchgeführt hat;

— AERORENT (ICAO-Code NRO), Entzug am 7.11.2011 aufgrund der Nichteinhaltung von Zertifizierungsvorschriften sowie der Ergebnisse der von der FATA am 27.09.2011 durchgeführten Inspektion;

(b) Änderung der Luftverkehrsbetreiberzeugnisse mit Auferlegung von Betriebsbeschränkungen auf Anweisung der FATA vom 2. November 2011 für folgende sechs Luftfahrtunternehmen, die kommerziellen Luftverkehr in die Union durchführen:

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

(40) Hinsichtlich der Leistungsfähigkeit bestimmter Luftfahrtunternehmen (Yakutia und Tatarstan Airlines), deren Flugbetrieb seit 2007 fortlaufend überwacht wird und die sich im April 2008 vor der Kommission und Mitgliedern des Flugsicherheitsausschusses äußerten, hat die Kommission die FATA auf die von der EASA durchgeführte Auswertung von SAFA-Vorfeldinspektionen hingewiesen, wonach einige Mängel in den Bereichen Lufttüchtigkeit und Betrieb durch zuvor unternommene Korrektur- und Abhilfemaßnahmen nicht wirksam beseitigt

wurden. Die FATA teilte mit, dass sie die für die Aufsicht über diese Luftfahrtunternehmen zuständigen regionalen Behörden aufgefordert habe, die Ergebnisse der SAFA-Inspektionen zu untersuchen und dafür zu sorgen, dass die betreffenden Unternehmen geeignete Abhilfemaßnahmen zur Behebung festgestellter Mängel durchführen.

- (41) Beide Luftfahrtunternehmen wurden am 8. November 2011 vor dem Flugsicherheitsausschuss gehört und gaben an, dass die bei SAFA-Vorfeldinspektionen festgestellten Mängel behoben worden seien. Beide Unternehmen teilten mit, dass sie nach der Entscheidung der FATA vom 2. November 2011 ihren Flugbetrieb in die Union eingestellt hätten.
- (42) In Bezug auf das Luftfahrtunternehmen VIM AVIA (VIM AIRLINES) wies die Kommission die FATA auf zwei Probleme hin, die Zweifel an der tatsächlichen Einhaltung der einschlägigen Sicherheitsnormen durch das Unternehmen begründen, nämlich das Schreiben der zuständigen Behörde Frankreichs an die FATA nach einer Inspektion auf einem französischen Flughafen <sup>(1)</sup>, bei der zahlreiche, die Betriebssicherheit beeinträchtigende signifikante und schwerwiegende Mängel festgestellt wurden, woraufhin die Behörde den Betrieb des Luftfahrzeugs untersagte und dessen Rückflug (Überführungsflug) anordnete, sowie der Entzug der Genehmigung des Instandhaltungsbetriebs des Unternehmens durch die EASA am 24. Mai 2011 (EASA 145.0410), nachdem die Genehmigung am 24. September 2010 angesichts des Versäumnisses von VIM AVIA (VIM AIRLINES), die Mängel gemäß den einschlägigen Vorschriften angemessen zu beseitigen, ausgesetzt worden war <sup>(2)</sup>. Die nach wie vor offenen Feststellungen, die zum Entzug der Genehmigung des Instandhaltungsbetriebs führten, bestätigten die bei verschiedenen SAFA-Inspektionen auf Flughäfen in der Union festgestellten Mängel im Bereich der Lufttüchtigkeit <sup>(3)</sup>, insbesondere im Zusammenhang mit unerkannten Defekten oder Schäden, bekannten Defekten oder Schäden, die keiner Bewertung oder Kontrolle unterzogen wurden, sowie Schäden oder Defekten, die außerhalb akzeptabler Instandhaltungsgrenzen lagen.
- (43) In seiner Stellungnahme vor dem Flugsicherheitsausschuss ließ VIM AVIA (VIM AIRLINES) nicht erkennen, dass es über ein funktionierendes Sicherheitsmanagement

verfügt, das das Luftfahrtunternehmen in die Lage versetzt, Risiken korrekt und auf geeignete Weise zu ermitteln, zu bewerten, zu steuern und zu überwachen und so einen sicheren Betrieb zu gewährleisten. VIM AVIA (VIM AIRLINES) teilte mit, dass es nach der Entscheidung der FATA vom 2. November 2011 seinen Flugbetrieb in die Union eingestellt habe.

- (44) Durch Informationen von Eurocontrol hat der Flugsicherheitsausschuss erfahren, dass alle drei Luftfahrtunternehmen, VIM AVIA (VIM AIRLINES), YAKUTIA und TATARSTAN AIRLINES, auch nach dem 2. November 2011 mehrere Flüge in die EU durchgeführt haben. Ferner ist dem Flugsicherheitsausschuss mitgeteilt worden, dass das Luftfahrtunternehmen AERO RENT, dem das Luftverkehrsbetreiberzeugnis von der FATA entzogen wurde, auch nach dem Datum der diesbezüglichen Entscheidung kommerzielle Flüge von der EU aus durchgeführt hat.
- (45) Aufgrund dieser Informationen war die Kommission gezwungen, die FATA um dringende Klärungen und Bestätigungen zu bitten, dass die verschiedenen gegenüber russischen Luftfahrtunternehmen ergriffenen Durchsetzungsmaßnahmen (Entzug der Luftverkehrsbetreiberzeugnisse und Auferlegung von Betriebsbeschränkungen) tatsächlich angewendet werden.
- (46) Nach Prüfung der von VIM AVIA (VIM AIRLINES) vorgelegten Unterlagen und dessen Anhörung im Flugsicherheitsausschuss haben die Kommission und der Ausschuss Zweifel an der Fähigkeit des Luftfahrtunternehmens geäußert, den Flugbetrieb in die Europäische Union wieder aufzunehmen, solange nicht die erforderlichen Nachweise vorliegen, dass das Unternehmen umfassende Korrektur- und Abhilfemaßnahmen ergriffen hat, um im Rahmen von SAFA-Inspektionen und der fortlaufenden Überwachungstätigkeit der FATA festgestellte Mängel dauerhaft zu beheben.
- (47) Am 10. November 2011 hat die Kommission von der FATA Informationen angefordert, um bis zum 14. November 2011 die Bestätigung zu erhalten, dass der Flugbetrieb der betroffenen Luftfahrtunternehmen in die Union tatsächlich beschränkt bleibt, bis der Nachweis erbracht ist, dass alle im Rahmen von SAFA-Inspektionen und der fortlaufenden Überwachungstätigkeit der FATA festgestellten Mängel dauerhaft behoben wurden. Die FATA hat am 14. November schriftlich belegt, dass der Betrieb von VIM AVIA (VIM AIRLINES) bis zum 1. April 2012 sowie der Betrieb der fünf anderen russischen Luftfahrtunternehmen so lange eingeschränkt bleibt, bis der FATA der Nachweis vorliegt, dass alle bei SAFA-Vorfeldinspektionen festgestellten Sicherheitsprobleme tatsächlich behoben wurden. Die FATA bestätigte außerdem, die erforderlichen Schritte zu unternehmen, um sicherzustellen, dass alle Luftfahrtunternehmen, die Betriebsbeschränkungen unterliegen, den Entscheidungen der FATA tatsächlich nachkommen.

<sup>(1)</sup> DGAC/F-2011-2145.

<sup>(2)</sup> Verordnung (EG) Nr. 2042/2003 der Kommission, ABl. L 315 vom 28.11.2003, S. 1.

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

- (48) Unter Berücksichtigung der von der FATA vorgelegten Unterlagen wird auf der Grundlage der gemeinsamen Kriterien festgestellt, dass derzeit keine weiteren Maßnahmen in Bezug auf VIM AVIA (VIM AIRLINES) erforderlich sind. Die Kommission wird im März 2012 im Flugsicherheitsausschuss die Leistung dieses Luftfahrtunternehmens erneut überprüfen.
- (49) Der Flugsicherheitsausschuss hat den Wunsch geäußert, mit der FATA in allen die Sicherheit betreffenden Fragen weiterhin einen konstruktiven Dialog zu führen. Die Kommission und der Flugsicherheitsausschuss werden die Leistung der Luftfahrtunternehmen, deren Flugbetrieb in die Union einer Beschränkung durch die FATA unterliegt, sorgfältig überwachen, um dafür zu sorgen, dass sie den Betrieb wieder aufnehmen, sobald sie den Nachweis erbringen, dass alle im Rahmen von SAFA-Inspektionen in der EU festgestellten Mängel tatsächlich behoben wurden. Die Kommission und der Flugsicherheitsausschuss werden die dauerhafte Behebung der bei SAFA-Vorfeldinspektionen festgestellten Sicherheitsverstöße durch weitere technische Konsultationen mit der FATA fortsetzen. Gemäß der Verordnung (EG) Nr. 351/2008 werden in der Zwischenzeit die Mitgliedstaaten weiterhin die tatsächliche Einhaltung der einschlägigen Sicherheitsnormen durch die russischen Luftfahrtunternehmen im Rahmen vorrangiger Vorfeldinspektionen an Luftfahrzeugen dieser Unternehmen überprüfen, und die Kommission wird die von ihnen unternommenen Maßnahmen sorgfältig überwachen.
- Jordan Aviation**
- (50) Auf der Grundlage einer Auswertung der Ergebnisse von SAFA-Inspektionen, denen einige im Haschemitischen Königreich Jordanien zugelassene Luftfahrtunternehmen seit 2010 unterzogen wurden, hat die Kommission am 1. September 2011 Konsultationen mit der zuständigen jordanischen Zivilluftfahrtbehörde (CARC) aufgenommen, um die Bestätigung zu erhalten, dass die bei diesen SAFA-Inspektionen festgestellten Sicherheitsmängel dauerhaft behoben oder andernfalls geeignete Abhilfemaßnahmen zur Minderung der festgestellten Sicherheitsrisiken ergriffen wurden.
- (51) In ihrer Antwort vom 19. September 2011 lieferte die CARC keine eindeutigen Belege für die wirksame Umsetzung von Behebungs- und Vorbeugemaßnahmen seitens der betroffenen Luftfahrtunternehmen. Mangelnde Informationen zur Ursachenanalyse der festgestellten Sicherheitsmängel in Verbindung mit zunehmend schlechten Ergebnissen bei SAFA-Inspektionen mehrerer im Haschemitischen Königreich Jordanien zugelassener Luftfahrtunternehmen haben außerdem einige Fragen hinsichtlich der Fähigkeit der zuständigen Behörde des Landes aufgeworfen, für eine angemessene fortlaufende Überwachung der von ihr zugelassenen Luftfahrtunternehmen zu sorgen.
- (52) Die Kommission hat am 6. Oktober 2011 weitere Informationen angefordert und die CARC zu einer Sitzung am 21. Oktober 2011 nach Brüssel eingeladen, um die vorgenannten Fragen zu klären. In dieser Sitzung erläuterte die CARC eine Reihe von ihr im September 2011 eingeleiteter Maßnahmen, um die Aufsicht über die in Jordanien zugelassenen Luftfahrtunternehmen zu verstärken und zu gewährleisten, dass die Ergebnisse von Vorfeldinspektionen im Rahmen des EU-Programms für die Sicherheitsüberprüfung von Luftfahrzeugen aus Drittländern (SAFA) bei der Beaufsichtigung der jordanischen Luftfahrtunternehmen angemessen berücksichtigt und auf diese Weise die bei den Inspektionen festgestellten Sicherheitsmängel dauerhaft behoben werden. Das Sicherheitsniveau des Luftfahrtunternehmens Jordan Aviation konnte in der Sitzung jedoch nicht hinreichend geklärt werden.
- (53) Bei Jordan Aviation wurden laut SAFA-Berichten signifikante Mängel im Management der Lufttüchtigkeit sowie beim Betrieb der Luftfahrzeuge des Musters Boeing B-767 festgestellt. Insbesondere musste nach einer in Frankreich durchgeführten SAFA-Inspektion<sup>(1)</sup> einer B767 mit dem Eintragungskennzeichen JY-JAG, bei der schwerwiegende Lufttüchtigkeitsmängel festgestellt wurden, das Luftfahrzeug für Instandhaltungsmaßnahmen leer zurückgeschickt werden. Die Anzahl der Feststellungen bei den einzelnen SAFA-Inspektionen sowie das wiederholte Auftreten der Sicherheitsmängel seit 2010 geben Anlass zu schwerwiegenden Sicherheitsbedenken. Die CARC und Jordan Aviation wurden deshalb aufgefordert, sich im November 2011 vor dem Flugsicherheitsausschuss zu äußern.
- (54) Bei der Anhörung vor dem Flugsicherheitsausschuss am 9. November 2011 würdigten die CARC und Jordan Aviation den Nutzen der Konsultationen, die mit der Kommission, unterstützt von der EASA und den Mitgliedstaaten, aufgenommen wurden. Diese Konsultationen veranlassten die Behörde und das Unternehmen zur Erstellung eines Plans zur Behebung der Mängel, die bei den SAFA-Inspektionen und im Rahmen ihrer eigenen internen Verfahren festgestellt wurden. Der Ausschuss erkannte die Bemühungen um eine nachhaltige Behebung der Sicherheitsmängel an und nahm die von der CARC und Jordan Aviation geleistete Zusage zur Kenntnis, ihren in der Sitzung vorgelegten Plan vollständig umzusetzen.
- (55) Der Ausschuss hat die vielversprechenden Schritte des Luftfahrtunternehmens begrüßt, aber auch Bedenken geäußert bezüglich des derzeitigen Unvermögens von Jordan Aviation, die Sicherheitsrisiken im kommerziellen Betrieb seiner Luftfahrzeuge des Musters Boeing B-767 zu reduzieren. Unter Berücksichtigung der zahlreichen und wiederholten Sicherheitsmängel, die bei Vorfeldinspektionen von Luftfahrzeugen des Musters B-767, deren Betreiber Jordan Aviation ist, festgestellt wurden, und angesichts der unzureichenden Fähigkeit des Unternehmens, bislang einen angemessenen Plan zur Mängelbehebung und Vorbeugung umzusetzen, sowie der mangelnden Ausübung einer angemessenen Sicherheitsaufsicht durch die CARC, wird auf der Grundlage der gemeinsamen Kriterien festgestellt, dass Jordan Aviation in Anhang B aufgenommen und sein Betrieb Beschränkungen unterliegen sollte, um alle Luftfahrzeuge des Musters Boeing B-767 vom Betrieb auszuschließen. Dem Luftfahrtunternehmen sollte der Flugbetrieb in die Europäische

<sup>(1)</sup> DGAC/F-2011-269.

Union mit Luftfahrzeugen anderer Muster auf seinem Luftverkehrsbetreiberzeugnis gemäß Anhang B gestattet sein.

- (56) Die Mitgliedstaaten fordern die Kommission auf, ihre Konsultationen mit den zuständigen Behörden des Haschemitischen Königreichs Jordanien fortzusetzen, um sicherzustellen, dass diese die internationalen Sicherheitsnormen tatsächlich durchsetzen und die von den betroffenen Luftfahrtunternehmen unternommenen Abhilfe- und Vorbeugemaßnahmen dauerhaft wirksam sind. Gemäß der Verordnung (EG) Nr. 351/2008 werden die Mitgliedstaaten unterdessen weiterhin die tatsächliche Einhaltung einschlägiger Sicherheitsnormen im Rahmen vorrangiger Vorfeldinspektionen von Luftfahrzeugen dieses Luftfahrtunternehmens überprüfen.
- (57) Die Kommission ist bereit, die von der CARC und Jordan Aviation geleisteten Anstrengungen durch eine Prüfung vor Ort mit Beteiligung der Mitgliedstaaten und der EASA zu unterstützen, um das Sicherheitsniveau von Jordan Aviation sowie die Fortschritte der CARC im Hinblick auf die Überwachung der im Haschemitischen Königreich Jordanien zugelassenen Luftfahrtunternehmen zu untersuchen.

#### **Rollins Air**

- (58) Die Kommission hat förmliche Konsultationen mit dem von den zuständigen Behörden von Honduras zugelassenen Luftfahrtunternehmen Rollins Air aufgenommen, nachdem sie von den zuständigen französischen Behörden über deren Entscheidung unterrichtet wurde, dem Unternehmen keine Verkehrsrechte zu erteilen, solange die Sicherheitsmängel, die bei der Auswertung des technischen Fragebogens und weiterer von Rollins Air zur Erteilung der Landeerlaubnis vorgelegter Informationen festgestellt wurden (so genannter SAFA-Standardbericht), nicht behoben seien.
- (59) Das Unternehmen wurde aufgefordert, sich am 8. November 2011 gegenüber dem Flugsicherheitsausschuss zu äußern und folgende Aspekte zu klären: a) Nachweis, dass es über ein den ICAO-Bestimmungen entsprechendes Programm zur Flugdatenanalyse verfügt; b) Nachweis, dass Frankreich einschließlich seiner Überseeterritorien Teil des Gebietes ist, in dem laut zuständiger Behörde der Betrieb des Luftfahrzeugs des Musters L1011-500 mit Eintragungskennzeichen HR-AVN gestattet war; c) Nachweis, dass die Piloten des geplanten Flugs in den vergangenen 12 Monaten die notwendigen Befähigungsüberprüfungen absolviert und d) beide vom Luftfahrtunternehmen vorgeschlagenen Flugbesatzungsmitglieder die von der ICAO vorgesehene Altersgrenze überschritten hatten.
- (60) An der Sitzung des Flugsicherheitsausschusses haben weder Rollins Air noch die zuständige Behörde von Honduras (DGAC) teilgenommen. Die DGAC ermächtigte die diplomatische Vertretung von Honduras im Königreich Belgien, dem Flugsicherheitsausschuss am 9. November 2011 ihren offiziellen Standpunkt vorzutragen, wonach die DGAC das Verfahren für die Streichung des Luftfahrzeugs mit Eintragungskennzeichen HR-AVN aus dem nationalen Register eingeleitet hat und Rollins Air der Betrieb dieses Luftfahrzeugs untersagt wurde. Rollins Air betreibt allerdings noch weitere Luftfahrzeuge dieses Musters, und bezüglich der oben aufgeführten Fragen wurden keine weiteren Angaben gemacht.
- (61) Der Ausschuss legte zugrunde, dass Honduras im Rahmen des IASA-Programms der US-amerikanischen Luftfahrtbehörde in Kategorie 2 eingestuft ist, was auf systembedingte Mängel innerhalb der zuständigen Behörden von Honduras hinweist bezüglich der Zertifizierung und Überwachung der unter ihrer Regulierungsaufsicht stehenden Luftfahrtunternehmen.
- (62) Auf der Grundlage der gemeinsamen Kriterien wird daher festgestellt, dass Rollins Air in Anhang A geführt werden sollte, bis nachgewiesen ist, dass die im Standardbericht der zuständigen französischen Behörde aufgeführten Mängel behoben sind.

#### **Luftfahrtunternehmen aus der Republik Kongo**

- (63) Die zuständige Behörde der Republik Kongo (ANAC) teilte mit, dass dem Luftfahrtunternehmen Equatorial Congo Airlines S.A. am 23. September 2011 ein neues Luftverkehrsbetreiberzeugnis ausgestellt worden sei, blieb allerdings den Nachweis schuldig, dass die Zertifizierung und Beaufsichtigung dieses Unternehmens mit den geltenden internationalen Sicherheitsnormen voll im Einklang stehen. Auf der Grundlage der gemeinsamen Kriterien wird daher festgestellt, dass Equatorial Congo Airlines S.A. in Anhang A aufgenommen werden sollte.

#### **Luftfahrtunternehmen aus der Demokratischen Republik Kongo**

- (64) Es liegen stichhaltige Beweise vor, dass die zuständige Behörde der Demokratischen Republik Kongo (AAC) dem Luftfahrtunternehmen Stellar Airways ein neues Luftverkehrsbetreiberzeugnis ausgestellt hat, ohne dass Nachweise dafür vorliegen, dass die Zertifizierung und Beaufsichtigung dieses Unternehmens mit den geltenden internationalen Sicherheitsnormen voll im Einklang stehen. Auf der Grundlage der gemeinsamen Kriterien wird daher festgestellt, dass Stellar Airways in Anhang A aufgenommen werden sollte.

#### **Luftfahrtunternehmen aus den Philippinen**

- (65) Die Kommission wurde von der zuständigen Behörde der Philippinen (CAAP) über die Erteilung neuer Luftverkehrsbetreiberzeugnisse, unter anderem für die Unternehmen Aeromajestic und Interisland Airlines, unterrichtet. Die CAAP hat auf das Auskunftsersuchen der Kommission vom 26. Oktober 2011 bezüglich der Gültigkeit dieser Zeugnisse nicht geantwortet und blieb weitere Nachweise dafür schuldig, dass ihre Zertifizierungs- und Aufsichtstätigkeiten den geltenden internationalen Sicherheitsnormen entsprechen. Auf der Grundlage der gemeinsamen Kriterien wird daher festgestellt, dass diese Luftfahrtunternehmen in Anhang A aufgenommen werden sollten.

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

- (66) Der Kommission wurden trotz ihrer ausdrücklichen Nachfragen keine Nachweise für die vollständige Umsetzung angemessener Behebungsmaßnahmen durch die Luftfahrtunternehmen, die in der am 19. April 2011 aufgestellten 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.
- (67) Die in dieser Verordnung vorgesehenen Maßnahmen entsprechen der Stellungnahme des Flugsicherheitsausschusses —

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

Diese Verordnung ist in allen ihren Teilen verbindlich und gilt gemäß den Verträgen unmittelbar in den Mitgliedstaaten.

Brüssel, den 21. November 2011

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.

*Für die Kommission,  
im Namen des Präsidenten,  
Joaquín ALMUNIA  
Vizepräsident*

---

## ANHANG A

LISTE DER LUFTFAHRTUNTERNEHMEN, DEREN GESAMTER BETRIEB IN DER EU UNTERSAGT IST <sup>(1)</sup>

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
BLUE WING AIRLINES	SRBWA-01/2002	BWI	Suriname
MERIDIAN AIRWAYS LTD	AOC 023	MAG	Republik Ghana
ROLLINS AIR	HR-005	RAV	Honduras
SILVERBACK CARGO FREIGHTERS	Unbekannt	VRB	Republik Ruanda
<b>Alle Luftfahrtunternehmen, die von den Behörden Afghanistans, die für die Regulierungsaufsicht zuständig sind, zugelassen wurden, einschließlich</b>			<b>Islamische Republik Afghanistan</b>
ARIANA AFGHAN AIRLINES	AOC 009	AFG	Islamische Republik Afghanistan
KAM AIR	AOC 001	KMF	Islamische Republik Afghanistan
PAMIR AIRLINES	Unbekannt	PIR	Islamische Republik Afghanistan
SAFI AIRWAYS	AOC 181	SFW	Islamische Republik Afghanistan
<b>Alle Luftfahrtunternehmen, die von den Behörden Angolas, die für die Regulierungsaufsicht zuständig sind, zugelassen wurden, ausgenommen TAAG Angola Airlines in Anhang B, einschließlich</b>			<b>Republik Angola</b>
AEROJET	AO 008-01/11	Unbekannt	Republik Angola
AIR26	AO 003-01/11-DCD	DCD	Republik Angola
AIR GICANGO	009	Unbekannt	Republik Angola
AIR JET	AO 006-01/11-MBC	MBC	Republik Angola
AIR NAVE	017	Unbekannt	Republik Angola
ANGOLA AIR SERVICES	006	Unbekannt	Republik Angola
DIEXIM	007	Unbekannt	Republik Angola
FLY540	AO 004-01 FLYA	Unbekannt	Republik Angola
GIRA GLOBO	008	GGL	Republik Angola
HELIANG	010	Unbekannt	Republik Angola

<sup>(1)</sup> Den in Anhang A aufgeführten Luftfahrtunternehmen kann es gestattet werden, Verkehrsrechte durch den Einsatz betriebsbereit gecharterter Luftfahrzeuge (Wet-Lease) eines Luftfahrtunternehmens auszuüben, das keinem Betriebsverbot 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) oder der Betriebsgenehmigung	ICAO-Kennung des Luftfahrtunternehmens	Staat des Luftfahrtunternehmens
HELIMALONGO	AO 005-01/11	Unbekannt	Republik Angola
MAVEWA	016	Unbekannt	Republik Angola
SONAIR	AO 002-01/10-SOR	SOR	Republik Angola
<b>Alle Luftfahrtunternehmen, die von den Behörden Benins, die für die Regulierungsaufsicht zuständig sind, zugelassen wurden, einschließlich</b>			<b>Republik Benin</b>
AERO BENIN	PEA No 014/MDCTTTATP-PR/ANAC/DEA/SCS	AEB	Republik Benin
AFRICA AIRWAYS	Unbekannt	AFF	Republik Benin
ALAFIA JET	PEA No 014/ANAC/MDCTTTATP-PR/DEA/SCS	N/A	Republik Benin
BENIN GOLF AIR	PEA No 012/MDCTTP-PR/ANAC/DEA/SCS.	BGL	Republik Benin
BENIN LITTORAL AIRWAYS	PEA No 013/MDCTTTATP-PR/ANAC/DEA/SCS.	LTL	Republik Benin
COTAIR	PEA No 015/MDCTTTATP-PR/ANAC/DEA/SCS.	COB	Republik Benin
ROYAL AIR	PEA No 11/ANAC/MDCTTP-PR/DEA/SCS	BNR	Republik Benin
TRANS AIR BENIN	PEA No 016/MDCTTTATP-PR/ANAC/DEA/SCS	TNB	Republik Benin
<b>alle Luftfahrtunternehmen, die von den Behörden der Republik Kongo, die für die Regulierungsaufsicht zuständig sind, zugelassen wurden, einschließlich</b>			<b>Republik Kongo</b>
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
EQUATORIAL CONGO AIRLINES S.A.	RAC 06-014	Unbekannt	Republik Kongo
<b>Alle Luftfahrtunternehmen, die von den Behörden der Demokratischen Republik Kongo, die für die Regulierungsaufsicht zuständig sind, zugelassen wurden, einschließlich</b>			<b>Demokratische Republik Kongo</b>

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
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	ABB	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
CHC STELLAVIA	409/CAB/MIN/TC/ 0050/2006	Unbekannt	Demokratische Republik Kongo
CONGO EXPRESS	409/CAB/MIN/TVC/ 083/2009	Unbekannt	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

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
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
KORONGO AIRLINES	409/CAB/MIN/TVC/ 001/2011	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
STELLAR AIRWAYS	AAC/DG/DTA/TM/ 787/2011	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
ZAABU INTERNATIONAL	409/CAB/MIN/TVC/ 049/09	Unbekannt	Demokratische Republik Kongo
<b>Alle Luftfahrtunternehmen, die von den Behörden Dschibutis, die für die Regulierungsaufsicht zuständig sind, zugelassen wurden, einschließlich</b>			<b>Dschibuti</b>
DAALLO AIRLINES	Unbekannt	DAO	Dschibuti

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
<b>Alle Luftfahrtunternehmen, die von den Behörden Äquatorialguineas, die für die Regulierungsaufsicht zuständig sind, zugelassen wurden, einschließlich</b>			<b>Äquatorialguinea</b>
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	n/a	Äquatorialguinea
GETRA - GUINEA ECUATORIAL DE TRANSPORTES AEREOS	739	GET	Äquatorialguinea
GUINEA AIRWAYS	738	n/a	Äquatorialguinea
STAR EQUATORIAL AIRLINES	Unbekannt	Unbekannt	Äquatorialguinea
UTAGE – UNION DE TRANSPORTE AEREO DE GUINEA ECUATORIAL	737	UTG	Äquatorialguinea
<b>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</b>			<b>Republik Indonesien</b>
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
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
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

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
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
<b>Alle Luftfahrtunternehmen, die von den Behörden Kasachstans, die für die Regulierungsaufsicht zuständig sind, zugelassen wurden, ausgenommen Air Astana, einschließlich</b>			<b>Republik Kasachstan</b>
AERO AIR COMPANY	AK-0429-10	ILK	Republik Kasachstan
AIR ALMATY	AK-0409-09	LMY	Republik Kasachstan
AIR TRUST AIRCOMPANY	AK-0412-10	RTR	Republik Kasachstan
AK SUNKAR AIRCOMPANY	AK-0396-09	AKS	Republik Kasachstan
ASIA CONTINENTAL AIRLINES	AK-0345-08	CID	Republik Kasachstan
ASIA WINGS	AK-0390-09	AWA	Republik Kasachstan
ATMA AIRLINES	AK-0437-10	AMA	Republik Kasachstan
AVIA-JAYNAR / AVIA-ZHAYNAR	AK-0435-10	SAP	Republik Kasachstan
BEYBARS AIRCOMPANY	AK-0383-09	BBS	Republik Kasachstan
BERKUT AIR/BEK AIR	AK-0428-10	BEK	Republik Kasachstan
BURUNDAYAVIA AIRLINES	AK-0415-10	BRY	Republik Kasachstan
COMLUX	AK-0399-09	KAZ	Republik Kasachstan
DETA AIR	AK-0417-10	DET	Republik Kasachstan
EAST WING	AK-0411-09	EWZ	Republik Kasachstan
EASTERN EXPRESS	AK-0427-10	LIS	Republik Kasachstan
EURO-ASIA AIR	AK-0384-09	EAK	Republik Kasachstan
EURO-ASIA AIR INTERNATIONAL	AK-0389-09	KZE	Republik Kasachstan
FLY JET KZ	AK-0391-09	FJK	Republik Kasachstan
INVESTAVIA	AK-0342-08	TLG	Republik Kasachstan
IRTYSH AIR	AK-0439-11	MZA	Republik Kasachstan
JET AIRLINES	AK-0419-10	SOZ	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
JET ONE	AK-0433-10	JKZ	Republik Kasachstan
KAZAIR JET	AK-0387-09	KEJ	Republik Kasachstan
KAZAIRTRANS AIRLINE	AK-0349-09	KUY	Republik Kasachstan
KAZAIRWEST	AK-0404-09	KAW	Republik Kasachstan
KAZAVIASPAS	AK-0405-09	KZS	Republik Kasachstan
MEGA AIRLINES	AK-0424-10	MGK	Republik Kasachstan
MIRAS	AK-0402-09	MIF	Republik Kasachstan
PRIME AVIATION	AK-0393-09	PKZ	Republik Kasachstan
SAMAL AIR	AK-0407-09	SAV	Republik Kasachstan
SAYAKHAT AIRLINES	AK-0426-10	SAH	Republik Kasachstan
SEMEYAVIA	AK-400-09	SMK	Republik Kasachstan
SCAT	AK-0420-10	VSV	Republik Kasachstan
SKYBUS	AK-0432-10	BYK	Republik Kasachstan
SKYJET	AK-0398-09	SEK	Republik Kasachstan
UST-KAMENOGORSK / AIR DIVISION OF EKA	AK-0440-11	UCK	Republik Kasachstan
ZHETYSU AIRCOMPANY	AK-0438-11	JTU	Republik Kasachstan
<b>Alle Luftfahrtunternehmen, die von den Behörden der Kirgisischen Republik, die für die Regulierungsaufsicht zuständig sind, zugelassen wurden, einschließlich</b>			<b>Kirgisische Republik</b>
AIR MANAS	17	MBB	Kirgisische Republik
ASIAN AIR	36	AZZ	Kirgisische Republik
AVIA TRAFFIC COMPANY	23	AVJ	Kirgisische Republik
AEROSTAN (EX BISTAIR-FEZ BISHKEK)	08	BSC	Kirgisische Republik
CENTRAL ASIAN AVIATION SERVICES (CAAS)	13	CBK	Kirgisische Republik
CLICK AIRWAYS	11	CGK	Kirgisische Republik
DAMES	20	DAM	Kirgisische Republik
EASTOK AVIA	15	EEA	Kirgisische Republik
ITEK AIR	04	IKA	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
KYRGYZ TRANS AVIA	31	KTC	Kirgisische Republik
KYRGYZSTAN	03	LYN	Kirgisische Republik
KYRGYZSTAN AIRLINE	Unbekannt	KGA	Kirgisische Republik
S GROUP AVIATION	6	SGL	Kirgisische Republik
SKY WAY AIR	21	SAB	Kirgisische Republik
TRAST AERO	05	TSJ	Kirgisische Republik
VALOR AIR	07	VAC	Kirgisische Republik
<b>Alle Luftfahrtunternehmen, die von den Behörden Liberias, die für die Regulierungsaufsicht zuständig sind, zugelassen wurden</b>			<b>Liberia</b>
<b>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</b>			<b>Gabunische Republik</b>
AFRIC AVIATION	010/MTAC/ANAC-G/DSA	Unbekannt	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
<b>Alle Luftfahrtunternehmen, die von den Behörden Mauretaniens, die für die Regulierungsaufsicht zuständig sind, zugelassen wurden, einschließlich</b>			<b>Islamische Republik Mauretanien</b>
MAURITANIA AIRWAYS		MTW	Islamische Republik Mauretanien
<b>Alle Luftfahrtunternehmen, die von den Behörden der Republik Mosambik, die für die Regulierungsaufsicht zuständig sind, zugelassen wurden, einschließlich</b>			<b>Republik Mosambik</b>
MOZAMBIQUE AIRLINES – LINHAS AEREAS DE MOÇAMBIQUE	MOZ-01/2010	LAM	Republik Mosambik

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
MOZAMBIQUE EXPRESS/MEX	02 of 2010	MXE	Republik Mosambik
TRANS AIRWAYS/KAYA AIRLINES	03 of 2010	Unbekannt	Republik Mosambik
HELICOPTEROS CAPITAL	Unbekannt	Unbekannt	Republik Mosambik
CFA MOZAMBIQUE	Unbekannt	Unbekannt	Republik Mosambik
UNIQUE AIR CHARTER	Unbekannt	Unbekannt	Republik Mosambik
AEROVISAO DE MOZAMBIQUE	Unbekannt	Unbekannt	Republik Mosambik
SAFARI AIR	Unbekannt	Unbekannt	Republik Mosambik
ETA AIR CHARTER LDA	04 of 2010	Unbekannt	Republik Mosambik
EMILIO AIR CHARTER LDA	05 of 2010	Unbekannt	Republik Mosambik
CFM-TTA SA	07 of 2010	Unbekannt	Republik Mosambik
AERO-SERVICOS SABL	08 of 2010	Unbekannt	Republik Mosambik
VR CROPSPRAYERS LDA	06 of 2010	Unbekannt	Republik Mosambik
<b>Alle Luftfahrtunternehmen, die von den Behörden der Philippinen, die für die Regulierungsaufsicht zuständig sind, zugelassen wurden, einschließlich</b>			<b>Republik der Philippinen</b>
AEROMAJESTIC	Unbekannt	Unbekannt	Republic of the Philippines
AEROWURKS AERIAL SPRAYING SERVICES	2010030	Unbekannt	Republic of the Philippines
AIR PHILIPPINES CORPORATION	2009006	GAP	Republik der Philippinen
AIR WOLF AVIATION INC.	200911	Unbekannt	Republik der Philippinen
AIRTRACK AGRICULTURAL CORPORATION	2010027	Unbekannt	Republik der Philippinen
ASIA AIRCRAFT OVERSEAS PHILIPPINES INC.	4AN9800036	Unbekannt	Republik der Philippinen
AVIATION TECHNOLOGY INNOVATORS, INC.	4AN2007005	Unbekannt	Republik der Philippinen
AVIATOUR'S FLY'N INC.	200910	Unbekannt	Republik der Philippinen
AYALA AVIATION CORP.	4AN9900003	Unbekannt	Republik der Philippinen
BEACON	Unbekannt	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	CEB	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
CHEMTRAD AVIATION CORPORATION	2009018	Unbekannt	Republik der Philippinen
CM AERO	4AN2000001	Unbekannt	Republik der Philippinen
CORPORATE AIR	Unbekannt	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
INTERISLAND	Unbekannt	Unbekannt	Republik der Philippinen
ISLAND AVIATION	2009009	SOY	Republik der Philippinen
ISLAND TRANSVOYAGER	2010022	Unbekannt	Republik der Philippinen
LION AIR, INCORPORATED	2009019	Unbekannt	Republik der Philippinen
MACRO ASIA AIR TAXI SERVICES	2010029	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.	2010033	Unbekannt	Republik der Philippinen
PACIFIC EAST ASIA CARGO AIRLINES, INC.	4AS9800006	PEC	Republik der Philippinen
PACIFIC AIRWAYS CORPORATION	4AN9700007	Unbekannt	Republik der Philippinen
PACIFIC ALLIANCE CORPORATION	4AN2006001	Unbekannt	Republik der Philippinen
PHILIPPINE AIRLINES	2009001	PAL	Republik der Philippinen
PHILIPPINE AGRICULTURAL AVIATION CORP.	4AN9800015	Unbekannt	Republik der Philippinen
ROYAL AIR CHARTER SERVICES INC.	2010024	Unbekannt	Republik der Philippinen
ROYAL STAR AVIATION, INC.	2010021	Unbekannt	Republik der Philippinen
SOUTH EAST ASIA AIRLINE INC. (SEAIR)	2009004	Unbekannt	Republik der Philippinen
SOUTHSTAR AVIATION COMPANY, INC.	4AN9800037	Unbekannt	Republik der Philippinen
SPIRIT OF MANILA AIRLINES CORPORATION	2009008	MNP	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 INTERNATIONAL AIR CHARTER	4AN9900010	Unbekannt	Republik der Philippinen
SUBIC SEAPLANE, INC.	4AN2000002	Unbekannt	Republik der Philippinen
TOPFLITE AIRWAYS, INC.	4AN9900012	Unbekannt	Republik der Philippinen
TRANSGLOBAL AIRWAYS CORPORATION	2009007	TCU	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	RIT	Republik der Philippinen
<b>Alle Luftfahrtunternehmen, die von den Behörden São Tomés und Príncipes, die für die Regulierungsaufsicht zuständig sind, zugelassen wurden, einschließlich</b>			<b>São Tomé und Príncipe</b>
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
<b>Alle Luftfahrtunternehmen, die von den Behörden Sierra Leones, die für die Regulierungsaufsicht zuständig sind, zugelassen wurden, einschließlich</b>			<b>Sierra Leone</b>
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

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
PARAMOUNT AIRLINES, LTD	Unbekannt	PRR	Sierra Leone
SEVEN FOUR EIGHT AIR SERVICES LTD	Unbekannt	SVT	Sierra Leone
TEEBAH AIRWAYS	Unbekannt	Unbekannt	Sierra Leone
<b>Alle Luftfahrtunternehmen, die von den Behörden Sudans, die für die Regulierungsaufsicht zuständig sind, zugelassen wurden, einschließlich</b>			<b>Republik Sudan</b>
SUDAN AIRWAYS	Unbekannt	SUD	Republik Sudan
SUN AIR COMPANY	051	SNR	Republik Sudan
MARSLAND COMPANY	040	MSL	Republik Sudan
ATTICO AIRLINES	023	ETC	Republik Sudan
FOURTY EIGHT AVIATION	054	WHB	Republik Sudan
SUDANESE STATES AVIATION COMPANY	010	SNV	Republik Sudan
ALMAJARA AVIATION	Unbekannt	MJA	Republik Sudan
BADER AIRLINES	035	BDR	Republik Sudan
ALFA AIRLINES	054	AAJ	Republik Sudan
AZZA TRANSPORT COMPANY	012	AZZ	Republik Sudan
GREEN FLAG AVIATION	017	Unkown	Republik Sudan
ALMAJAL AVIATION SERVICE	015	MGG	Republik Sudan
NOVA AIRLINES	001	NOV	Republik Sudan
TARCO AIRLINES	056	Unbekannt	Republik Sudan
<b>Alle Luftfahrtunternehmen, die von den Behörden Swasilands, die für die Regulierungsaufsicht zuständig sind, zugelassen wurden, einschließlich</b>			<b>Swasiland</b>
SWAZILAND AIRLINK	Unbekannt	SZL	Swasiland
<b>Alle Luftfahrtunternehmen, die von den Behörden Sambias, die für die Regulierungsaufsicht zuständig sind, zugelassen wurden, einschließlich</b>			<b>Sambia</b>
ZAMBEZI AIRLINES	Z/AOC/001/2009	ZMA	Sambia

## ANHANG B

LISTE DER LUFTFAHRTUNTERNEHMEN, DEREN BETRIEB IN DER EU BESCHRÄNKUNGEN UNTERLIEGT <sup>(1)</sup>

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	KOR	DVR Korea	Gesamte Flotte mit Ausnahme von: 2 Luftfahrzeuge des Musters TU- 204	gesamte Flotte mit Ausnahme von: P-632, P-633	DVR Korea
AFRIJET <sup>(1)</sup>	002/MTAC/ANAC-G/DSA	ABS	Gabunische Republik	Gesamte Flotte mit Ausnahme von: 2 Luftfahrzeuge des Musters Falcon 50, 2 Luftfahrzeuge des Musters Falcon 900	Gesamte Flotte mit Ausnahme von: TR-LGV; TR-LGY; TR-AFJ; TR-AFR	Gabunische Republik
AIR ASTANA <sup>(2)</sup>	AK-0388-09	KZR	Kasachstan	Gesamte Flotte mit Ausnahme von: 2 Luftfahrzeuge des Musters B-767, 4 Luftfahrzeuge des Musters B-757, 10 Luftfahrzeuge der Muster A319/320/321, 5 Luftfahrzeuge 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)
AIRLIFT INTERNATIONAL (GH) LTD	AOC 017	ALE	Republik Ghana	Gesamte Flotte mit Ausnahme von: 2 Luftfahrzeuge des Musters DC8-63F	Gesamte Flotte mit Ausnahme von: 9G-TOP und 9G-RAC	Republik Ghana
AIR MADAGASCAR	5R-M01/2009	MDG	Madagaskar	Gesamte Flotte mit Ausnahme von: 2 Luftfahrzeuge des Musters Boeing B-737-300, 2 Luftfahrzeuge des Musters ATR 72-500, 1 Luftfahrzeug des Musters ATR 42-500, 1 Luftfahrzeug des Musters ATR 42-320 und 3 Luftfahrzeugen des Musters DHC 6-300	Gesamte Flotte mit Ausnahme von: 5R-MFH, 5R-MFI, 5R-MJE, 5R-MJF, 5R-MJG, 5R-MVT, 5R-MGC, 5R-MGD, 5R-MGF	Republik Madagaskar
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

<sup>(1)</sup> 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
GABON AIRLINES <sup>(3)</sup>	001/MTAC/ANAC	GBK	Gabunische Republik	Gesamte Flotte mit Ausnahme von: 1 Luftfahrzeug des Musters Boeing B-767-200	Gesamte Flotte mit Ausnahme von: TR-LHP	Gabunische Republik
IRAN AIR <sup>(4)</sup>	FS100	IRA	Islamische Republik Iran	Gesamte Flotte mit Ausnahme von: 14 Luftfahrzeuge des Musters A-300, 8 Luftfahrzeuge des Musters A-310, 1 Luftfahrzeug des Musters B-737	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 EP-IBZ EP-ICE EP-ICF EP-IBK EP-IBL EP-IBP EP-IBQ EP-AGA	Islamische Republik Iran
JORDAN AVIATION	C002	JAV	Haschemitisches Königreich Jordanien	Gesamte Flotte mit Ausnahme von: 8 Luftfahrzeuge des Musters Boeing B-737, 2 Luftfahrzeuge des Musters Airbus A-310, 1 Luftfahrzeug des Musters Airbus A-320	Gesamte Flotte mit Ausnahme von: JY-JAB JY-JAD JY-JAN JY-JAO JY-JAX JY-JAY JY-JAP JY-JAQ JY-JAV JY-JAH JY-JAC	Haschemitisches Königreich Jordanien
NOUVELLE AIR AFFAIRES GABON (SN2AG)	003/MTAC/ANAC-G/DSA	NVS	Gabunische Republik	Gesamte Flotte mit Ausnahme von: 1 Luftfahrzeug des Musters Challenger CL-601, 1 Luftfahrzeug des Musters HS-125-800	Gesamte Flotte mit Ausnahme von: TR-AAG, ZS-AFG	Gabunische Republik; Republik Südafrika

Name des Luftfahrtunternehmens gemäß Angabe im Luftverkehrsleiterzeugnis (AOC) (und ggf. im Geschäftsverkehr verwendeter Name, falls abweichend)	Nr. des Luftverkehrsleiterzeugnisses (AOC)	ICAO-Kennung des Luftfahrtunternehmens	Staat des Luftfahrtunternehmens	Muster des Luftfahrzeugs, für das die Beschränkungen gelten	Eintragungskennzeichen und ggf. Seriennummer	Eintragsstaat
TAAG ANGOLA AIRLINES	001	DTA	Republik Angola	Gesamte Flotte mit Ausnahme von: 5 Luftfahrzeuge des Musters Boeing B-777 und 4 Luftfahrzeuge des Musters Boeing B-737-700	Gesamte Flotte mit Ausnahme von: D2-TED, D2-TEE, D2-TEF, D2-TEG, D2-TEH, D2-TBF, D2-TBG, D2-TBH, D2-TBJ	Republik Angola

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

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

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

(<sup>4</sup>) Iran Air ist es gestattet, Flüge in die Europäische Union unter Einsatz der angegebenen Luftfahrzeuge und unter den in Erwägungsgrund 69 der Verordnung (EU) Nr. 590/2010 (ABl. L 170 vom 6.7.2010, S. 15) genannten Bedingungen durchzuführen.

**DURCHFÜHRUNGSVERORDNUNG (EU) Nr. 1198/2011 DER KOMMISSION****vom 21. November 2011****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) <sup>(1)</sup>,gestützt auf die Durchführungsverordnung (EU) Nr. 543/2011 der Kommission vom 7. Juni 2011 mit Durchführungsbestimmungen zur Verordnung (EG) Nr. 1234/2007 des Rates für die Sektoren Obst und Gemüse und Verarbeitungserzeugnisse aus Obst und Gemüse <sup>(2)</sup>, insbesondere auf Artikel 136 Absatz 1,

in Erwägung nachstehender Gründe:

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 Durchführungsverordnung (EU) Nr. 543/2011 für die in ihrem Anhang XVI Teil A aufgeführten Erzeugnisse und Zeiträume festgelegt —

HAT FOLGENDE VERORDNUNG ERLASSEN:

*Artikel 1*

Die in Artikel 136 der Durchführungsverordnung (EU) Nr. 543/2011 genannten pauschalen Einfuhrwerte sind im Anhang der vorliegenden Verordnung festgesetzt.

*Artikel 2*

Diese Verordnung tritt am 22. November 2011 in Kraft.

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

Brüssel, den 21. November 2011

*Für die Kommission,  
im Namen des Präsidenten,  
José Manuel SILVA RODRÍGUEZ  
Generaldirektor für Landwirtschaft und ländliche  
Entwicklung*

<sup>(1)</sup> ABl. L 299 vom 16.11.2007, S. 1.<sup>(2)</sup> ABl. L 157 vom 15.6.2011, S. 1.

## ANHANG

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

(EUR/100 kg)

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

<sup>(1)</sup> 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“.

**DURCHFÜHRUNGSVERORDNUNG (EU) Nr. 1199/2011 DER KOMMISSION****vom 21. November 2011****zur Änderung der mit der Durchführungsverordnung (EU) Nr. 971/2011 festgesetzten repräsentativen Preise und zusätzlichen Einfuhrzölle für bestimmte Erzeugnisse des Zuckersektors im Wirtschaftsjahr 2011/12**

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) <sup>(1)</sup>,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 <sup>(2)</sup>, 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

2011/12 sind mit der Durchführungsverordnung (EU) Nr. 971/2011 der Kommission <sup>(3)</sup> festgesetzt worden. Diese Preise und Zölle wurden zuletzt durch die Durchführungsverordnung (EU) Nr. 1166/2011 der Kommission <sup>(4)</sup> 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 2011/12 festgesetzten repräsentativen Preise und zusätzlichen Zölle bei der Einfuhr der Erzeugnisse des Artikels 36 der Durchführungsverordnung (EU) Nr. 971/2011 werden geändert und sind im Anhang der vorliegenden Verordnung aufgeführt.

*Artikel 2*

Diese Verordnung tritt am 22. November 2011 in Kraft.

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

Brüssel, den 21. November 2011

*Für die Kommission,  
im Namen des Präsidenten,*

José Manuel SILVA RODRÍGUEZ

*Generaldirektor für Landwirtschaft und ländliche  
Entwicklung*

<sup>(1)</sup> ABl. L 299 vom 16.11.2007, S. 1.

<sup>(2)</sup> ABl. L 178 vom 1.7.2006, S. 24.

<sup>(3)</sup> ABl. L 254 vom 30.9.2011, S. 12.

<sup>(4)</sup> ABl. L 297 vom 16.11.2011, S. 59.

## ANHANG

**Geänderte Beträge der ab dem 22. November 2011 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 <sup>(1)</sup>	41,78	0,00
1701 11 90 <sup>(1)</sup>	41,78	2,37
1701 12 10 <sup>(1)</sup>	41,78	0,00
1701 12 90 <sup>(1)</sup>	41,78	2,07
1701 91 00 <sup>(2)</sup>	45,89	3,70
1701 99 10 <sup>(2)</sup>	45,89	0,57
1701 99 90 <sup>(2)</sup>	45,89	0,57
1702 90 95 <sup>(3)</sup>	0,46	0,24

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

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

<sup>(3)</sup> Festsetzung pro 1 % Saccharosegehalt.

# BESCHLÜSSE

## BESCHLUSS DER EUROPÄISCHEN ZENTRALBANK

vom 15. November 2011

zur Änderung des Beschlusses EZB/2007/7 über die Bedingungen von TARGET2-EZB

(EZB/2011/19)

(2011/749/EU)

DAS DIREKTORIUM DER EUROPÄISCHEN ZENTRALBANK —

gestützt auf den Vertrag über die Arbeitsweise der Europäischen Union, insbesondere auf Artikel 127 Absatz 2,

gestützt auf die Satzung des Europäischen Systems der Zentralbanken und der Europäischen Zentralbank, insbesondere auf Artikel 11.6 und die Artikel 17, 22 und 23,

gestützt auf die Leitlinie EZB/2007/2 vom 26. April 2007 über ein transeuropäisches automatisiertes Echtzeit-Brutto-Express-Zahlungsverkehrssystem (TARGET2) <sup>(1)</sup>, insbesondere Artikel 6 Absatz 2,

in Erwägung nachstehender Gründe:

- (1) Die Leitlinie EZB/2007/2 wurde durch die Leitlinie EZB/2011/15 vom 14. Oktober 2011 zur Änderung der Leitlinie EZB/2007/2 über ein transeuropäisches automatisiertes Echtzeit-Brutto-Express-Zahlungsverkehrssystem (TARGET2) <sup>(2)</sup> geändert, um unter anderem a) die „Risikoerwägungen“ in die Kriterien einzubeziehen, aufgrund derer ein Antrag auf Teilnahme an TARGET2 abgelehnt werden kann und die Teilnahme eines Teilnehmers an TARGET2 oder sein Zugang zu Innertageskrediten suspendiert, beschränkt oder beendet werden kann; und b) neue Anforderungen für TARGET2-Teilnehmer im Zusammenhang mit den Verwaltungsmaßnahmen und restriktiven Maßnahmen, die durch die Artikel 75 und 215 des Vertrags eingeführt wurden, zu berücksichtigen.

- (2) Daher ist es erforderlich, den Anhang des Beschlusses EZB/2007/7 vom 24. Juli 2007 über die Bedingungen von TARGET2-EZB <sup>(3)</sup> zu ändern, um bestimmte Elemente der Leitlinie EZB/2011/15 in die Bedingungen von TARGET2-EZB aufzunehmen —

HAT FOLGENDEN BESCHLUSS GEFASST:

### Artikel 1

#### Änderung der Bedingungen von TARGET2-EZB

Der Anhang des Beschlusses EZB/2007/7, der die Bedingungen von TARGET2-EZB enthält, wird nach Maßgabe des Anhangs dieses Beschlusses geändert.

### Artikel 2

#### Inkrafttreten

Dieser Beschluss tritt am 21. November 2011 in Kraft.

Geschehen zu Frankfurt am Main am 15. November 2011.

Der Präsident der EZB

Mario DRAGHI

<sup>(1)</sup> ABl. L 237 vom 8.9.2007, S. 1.

<sup>(2)</sup> ABl. L 279 vom 26.10.2011, S. 5.

<sup>(3)</sup> ABl. L 237 vom 8.9.2007, S. 71.

## ANHANG

Der Anhang des Beschlusses EZB/2007/7 wird wie folgt geändert:

1. In Artikel 1 werden die folgenden Definitionen ersetzt:

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

2. Artikel 6 Absatz 4 Buchstabe c erhält folgende Fassung:

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

3. Artikel 28 Absatz 2 Buchstaben e und f erhalten folgende Fassung:

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

4. Artikel 33 wird wie folgt geändert:

- a) Der Titel „Data protection, prevention of money laundering and related issues“ erhält folgende Fassung: „Data protection, prevention of money laundering, administrative or restrictive measures and related issues“.

b) Folgender Absatz 3 wird angefügt:

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

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

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

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

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

---

# EMPFEHLUNGEN

## EMPFEHLUNG DER KOMMISSION

vom 8. September 2011

### zur Unterstützung eines EU-weiten eCall-Dienstes in elektronischen Kommunikationsnetzen für die Übertragung bordseitig ausgelöster 112-Notrufe („eCalls“)

(Text von Bedeutung für den EWR)

(2011/750/EU)

DIE EUROPÄISCHE KOMMISSION —

gestützt auf den Vertrag über die Arbeitsweise der Europäischen Union, insbesondere auf Artikel 292,

in Erwägung nachstehender Gründe:

- (1) Gemäß der Entscheidung 91/396/EWG des Rates vom 29. Juli 1991 zur Einführung einer einheitlichen europäischen Notrufnummer <sup>(1)</sup> mussten die Mitgliedstaaten sicherstellen, dass die Nummer 112 als einheitliche europäische Notrufnummer in die öffentlichen Fernsprechnetze aufgenommen wird.
- (2) Gemäß der Richtlinie 2002/22/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 7. März 2002 über den Universaldienst und Nutzerrechte bei elektronischen Kommunikationsnetzen und -diensten (Universaldienstrichtlinie) <sup>(2)</sup> müssen die Mitgliedstaaten sicherstellen, dass Notrufe unter der Nummer 112 angemessen entgegengenommen und bearbeitet werden und dass alle Endnutzer den Notruf 112 kostenlos anrufen können.
- (3) Die Richtlinie 2010/40/EU des Europäischen Parlaments und des Rates vom 7. Juli 2010 zum Rahmen für die Einführung intelligenter Verkehrssysteme im Straßenverkehr und für deren Schnittstellen zu anderen Verkehrsträgern <sup>(3)</sup> sieht als vorrangige Maßnahme die harmonisierte Bereitstellung eines interoperablen EU-weiten eCall-Dienstes vor. Die Einführung eines solchen harmonisierten Dienstes in allen Kraftfahrzeugen in der Europäischen Union hat das Potenzial, die Zahl der Todesopfer und die Folgen schwerer Verletzungen nach Verkehrsunfällen erheblich zu verringern.
- (4) Alle Mitgliedstaaten müssen gemeinsame technische Lösungen und Verfahren für die Bereitstellung von Notruf-

diensten entwickeln. Die Entwicklung gemeinsamer technischer Lösungen sollte im Rahmen der europäischen Normenorganisationen fortgesetzt werden, um die Einführung des eCall-Dienstes zu erleichtern, die Interoperabilität und Kontinuität des Dienstes in der gesamten EU sicherzustellen und die Implementierungskosten für die Europäische Union zu senken.

- (5) Eine harmonisierte Lösung in ganz Europa würde die Interoperabilität bei der Übertragung des Sprach-/Tonanrufs und des vom bordeigenen eCall-System generierten Mindestdatensatzes mit dem genauen Unfallort und -zeitpunkt an die Notrufabfragestelle gewährleisten. Eine harmonisierte Lösung würde auch die Kontinuität des eCall-Systems zwischen den europäischen Ländern sicherstellen. Wegen des großen Umfangs des grenzüberschreitenden Verkehrs in Europa besteht ein wachsender Bedarf an einem gemeinsamen Datenübertragungsprotokoll für die Weiterleitung solcher Angaben an Notrufabfragestellen und Notdienste, um das Risiko von Unklarheiten oder einer falschen Auslegung der übermittelten Daten zu vermeiden.
- (6) Für die effektive Einführung eines harmonisierten EU-weiten interoperablen eCall-Dienstes ist es erforderlich, dass der Sprach-/Tonanruf zusammen mit dem vom bordeigenen eCall-System generierten Mindestdatensatz über den Unfall automatisch an eine geeignete Notrufabfragestelle übertragen wird, die die bereitgestellten Standortdaten empfangen und verwenden kann.
- (7) Die Regelungen für die Informationsübermittlung von den Mobilfunknetzbetreibern an die Notrufabfragestellen sollten in transparenter und nicht diskriminierender Weise und ggf. unter Berücksichtigung der Kostenaspekte getroffen werden.
- (8) Eine harmonisierte Lösung in ganz Europa würde auch die Interoperabilität der fortgeschrittenen eCall-Anwendungen gewährleisten, z. B. bei der Bereitstellung zusätzlicher Angaben über Aufprallsensoranzeigen, die Art der beförderten gefährlichen Güter oder die Zahl der Fahrzeuginsassen.

<sup>(1)</sup> ABl. L 217 vom 6.8.1991, S. 31.

<sup>(2)</sup> ABl. L 108 vom 24.4.2002, S. 51.

<sup>(3)</sup> ABl. L 207 vom 6.8.2010, S. 1.

(9) Die Richtlinie 95/46/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 24. Oktober 1995 zum Schutz natürlicher Personen bei der Verarbeitung personenbezogener Daten und zum freien Datenverkehr<sup>(1)</sup> und die Richtlinie 2002/58/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 12. Juli 2002 über die Verarbeitung personenbezogener Daten und den Schutz der Privatsphäre in der elektronischen Kommunikation (Datenschutzrichtlinie für elektronische Kommunikation)<sup>(2)</sup> schreiben allgemein vor, dass das Recht auf Schutz der Privatsphäre und personenbezogener Daten von Einzelpersonen uneingeschränkt zu beachten ist und zu diesem Zweck angemessene technische und organisatorische Sicherheitsmaßnahmen zu treffen sind. Sie lässt jedoch die Nutzung von Standortdaten durch Notdienste ohne Zustimmung des Betroffenen zu. Insbesondere sollten die Mitgliedstaaten sicherstellen, dass es transparente Verfahren gibt, nach denen der Betreiber eines öffentlichen Telekommunikationsnetzes oder -dienstes trotz fehlender Einwilligung eines Betroffenen in die Verarbeitung von Standortdaten solche Daten verarbeiten darf, und zwar anschlussbezogen für Einrichtungen, die Notrufe bearbeiten und dafür von einem Mitgliedstaat anerkannt sind.

(10) Der eCall-Dienst wurde entsprechend den Empfehlungen der Artikel-29-Datenschutzgruppe konzipiert, die in dem am 26. September 2006 angenommenen Arbeitsdokument über die Auswirkungen der eCall-Initiative auf den Datenschutz und die Privatsphäre enthalten sind, wonach mit eCall-Geräten ausgestattete Fahrzeuge im Normalbetrieb nicht verfolgbar sein sollten und der vom eCall-Gerät abgesetzte Mindestdatensatz nur die Mindestinformationen enthalten sollte, die für die zweckmäßige Bearbeitung von Notrufen notwendig sind.

(11) Diese Empfehlung wird es den Mitgliedstaaten ermöglichen, die eCall-Bearbeitung in einer Weise zu organisieren, die ihren jeweiligen Notrufinfrastrukturen am besten entspricht.

(12) Die Maßnahmen des Aktionsprogramms der Europäischen Union für den Katastrophenschutz sollen dazu beitragen, die Ziele des Katastrophenschutzes in andere Politikfelder und Maßnahmen der Union einzubeziehen und die Kohärenz des Programms mit anderen Unionsmaßnahmen zu gewährleisten. Auf dieser Grundlage kann die Kommission Maßnahmen durchführen, um die Einsatzfähigkeit der in den Mitgliedstaaten für Katastrophenschutz zuständigen Einrichtungen zu erhöhen, indem ihre Reaktionsfähigkeit bei Notfällen und ihre Techniken und Verfahren für den Einsatz und die sofortige Nachsorge verbessert werden. Dies kann die Bearbeitung und Verwendung von eCall-Informationen durch Notrufabfragestellen und Notdienste beinhalten.

(13) Für eine erfolgreiche unionsweite Einführung eines eCall-Dienstes müssen zunächst die mit der Umsetzung verbundenen Fragen gelöst und Zeitpläne für die Einführung neuer Systeme koordiniert werden. Im Rahmen der Europäischen eCall-Umsetzungsplattform, die im Februar

2009 von der Kommission als Partnerschaft zwischen dem öffentlichen und dem privaten Sektor eingerichtet wurde, hatten alle Akteure Gelegenheit, sich auf die Grundsätze für eine harmonisierte und zügige Einführung zu verständigen.

(14) Zur Verwirklichung der Ziele dieser Empfehlung ist ein fortgesetzter Dialog zwischen Mobilfunknetzbetreibern, Diensteanbietern und öffentlichen Stellen einschließlich der Notdienste besonders wichtig.

(15) Angesichts der ständigen Weiterentwicklung von Konzepten und Technologien wird den Mitgliedstaaten geraten, die Entwicklung von Notfallhilfsdiensten zu fördern und zu unterstützen, zum Beispiel für Touristen und Reisende und für die Beförderer gefährlicher Güter auf der Straße, sowie die Entwicklung und Umsetzung gemeinsamer Schnittstellenspezifikationen zur Sicherstellung einer europaweiten Interoperabilität solcher Dienste zu unterstützen —

HAT FOLGENDE EMPFEHLUNG ABGEGEBEN:

1. Die Mitgliedstaaten sollten bei manueller oder automatischer Auslösung von Notrufen an Notrufabfragestellen durch ein bordeigenes Telematikgerät auf alle Anrufe unter der einheitlichen europäischen Notrufnummer 112 die folgenden harmonisierten Bedingungen und Grundsätze anwenden.

2. Für die Zwecke dieser Empfehlung gelten folgende Begriffsbestimmungen:

a) „Notdienst“ ist ein vom Mitgliedstaat als solcher anerkannter Dienst, der eine sofortige und schnelle Hilfe in Situationen leistet, in denen beispielsweise eine unmittelbare Gefahr für Leib oder Leben, für die persönliche oder öffentliche Sicherheit oder Gesundheit, für private oder öffentliche Gebäude und Anlagen oder für die Umwelt besteht.

b) „Notrufabfragestelle“ ist eine Leitstelle, in der Notrufe unter behördlicher Kontrolle oder von einer staatlich anerkannten privaten Einrichtung zuerst entgegengenommen werden, wobei die „am besten geeignete Notrufabfragestelle“ für Notrufe aus einem bestimmten Gebiet oder für bestimmte Arten von Notrufen (z. B. eCalls) von den Behörden vorab festgelegt wird.

c) „eCall“ ist ein von einem bordeigenen System ausgehender Notruf an die Nummer 112, der entweder automatisch von im Fahrzeug eingebauten Sensoren oder manuell ausgelöst wird und durch den über Mobilfunknetze ein genormter Mindestdatensatz übermittelt und eine Tonverbindung zwischen den Fahrzeuginsassen und der am besten geeignete Notrufabfragestelle hergestellt wird.

d) „Notdienstkategoriewert“ ist der 8-Bit-Wert, der bei von Mobilgeräten ausgehenden Notrufen die besondere Art des Notrufs anzeigt (1-Polizei, 2-Notarzt, 3-Firewehr,

<sup>(1)</sup> ABl. L 281 vom 23.11.1995, S. 31.

<sup>(2)</sup> ABl. L 201 vom 31.7.2002, S. 37.

- 4-Küstenwache, 5-Bergrettung, 6-manueller eCall, 7-automatischer eCall, 8-frei), wie in ETSI TS 124.008 Tabelle 10.5.135d angegeben.
- e) „eCall-Kennung“ (oder „eCall-Flag“) ist der „Notdienstkategoriewert“, der einem eCall gemäß der Norm ETSI TS 124.008 zugewiesen wird (d. h. „6-manueller eCall“ und „7-automatischer eCall“) und der es ermöglicht, zwischen von Mobilgeräten bzw. bordeigenen Geräten ausgehenden 112-Anrufen sowie zwischen manuell bzw. automatisch ausgelösten eCalls zu unterscheiden.
- f) „Mindestdatensatz“ bedeutet die Informationen, die gemäß der Norm EN 15722 an die Notrufabfragestelle übermittelt werden müssen.
- g) „Mobilfunknetzbetreiber“ ist der Betreiber eines öffentlichen Mobilfunk-Telekommunikationsnetzes.
3. Die Mitgliedstaaten sollten in Bezug auf die Bearbeitung von eCall-Anrufen detaillierte Regelungen für die Betreiber öffentlicher Mobilfunknetze in ihren Ländern treffen. Diese Regelungen sollten den Datenschutzvorschriften der Richtlinien 95/46/EG und 2002/58/EG vollständig entsprechen. Außerdem sollten sie die für die Zuleitung der eCall-Anrufe am besten geeignete Notrufabfragestelle benennen.
4. Die Mitgliedstaaten sollten dafür sorgen, dass die Mobilfunknetzbetreiber in ihren Netzen den Mechanismus für die Verwendung der eCall-Kennung umsetzen. Dies sollte bis 31. Dezember 2014 erfolgen.
5. Die Mobilfunknetzbetreiber sollten einen eCall-Anruf genauso behandeln wie jeden anderen Anruf unter der einheitlichen europäischen Notrufnummer 112.
6. Die Mitgliedstaaten sollten ihre nationalen Behörden dazu anhalten, der Kommission bis Ende März 2012 darüber zu berichten, welche Maßnahmen infolge dieser Empfehlung ergriffen wurden und inwieweit die Mobilfunknetzbetreiber den Mechanismus für die Verwendung der eCall-Kennung in ihren Netzen umgesetzt haben, damit die Kommission unter Berücksichtigung der neuen Anforderungen an die Notrufabfragestellen eine Überprüfung durchführen kann.

Brüssel, den 8. September 2011

*Für die Kommission*  
Neelie KROES  
Vizepräsidentin



## Abonnementpreise 2011 (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 DVD	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) DVD	22 EU-Amtssprachen	400 EUR pro Jahr
Supplement zum Amtsblatt (Reihe S), öffentliche Aufträge und Ausschreibungen, DVD, 1 Ausgabe 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 DVD.

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.

## 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](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**