

Έκδοση
στην ελληνική γλώσσα

Νομοθεσία

Περιεχόμενα

I Πράξεις για την ισχύ των οποίων απαιτείται δημοσίευση

- ★ **Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 1185/2003 του Συμβουλίου, της 26ης Ιουνίου 2003, σχετικά με την αφαίρεση πτερυγίων καρχαρία επί του σκάφους** 1
- Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 1186/2003 της Επιτροπής, της 3ης Ιουλίου 2003, για καθορισμό των κατ' αποκοπή τιμών κατά την εισαγωγή για τον καθορισμό της τιμής εισόδου ορισμένων οπωροκηπευτικών 4
- Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 1187/2003 της Επιτροπής, της 3ης Ιουλίου 2003, για τον καθορισμό των αντιπροσωπευτικών τιμών και των ποσών των πρόσθετων δασμών κατά την εισαγωγή μελάσσας στον τομέα της ζάχαρης 6
- Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 1188/2003 της Επιτροπής, της 3ης Ιουλίου 2003, για τον καθορισμό των επιστροφών κατά την εξαγωγή λευκής ζάχαρης και ακατέργαστης ζάχαρης σε φυσική κατάσταση 8
- Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 1189/2003 της Επιτροπής, της 3ης Ιουλίου 2003, για καθορισμό του μέγιστου ποσού της επιστροφής κατά την εξαγωγή της λευκής ζάχαρης προς ορισμένες τρίτες χώρες για την 35η τμηματική δημοπρασία που πραγματοποιείται στο πλαίσιο της διαρκούς δημοπρασίας του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1331/2002 10
- Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 1190/2003 της Επιτροπής, της 2ας Ιουλίου 2003, για τη διόρθωση του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 512/2003 σχετικά με την έκδοση πιστοποιητικών εξαγωγής στον αμπελοοινικό τομέα 11
- Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 1191/2003 της Επιτροπής, της 2ας Ιουλίου 2003, για τη διόρθωση του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 120/2003 σχετικά με την έκδοση πιστοποιητικών εξαγωγής στον αμπελοοινικό τομέα 12
- ★ **Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 1192/2003 της Επιτροπής, της 3ης Ιουλίου 2003, περί τροποποίησης του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 91/2003 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου σχετικά με τις στατιστικές σιδηροδρομικών μεταφορών ⁽¹⁾** 13
- Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 1193/2003 της Επιτροπής, της 3ης Ιουλίου 2003, σχετικά με τις προσφορές που ανακοινώνονται για την εξαγωγή κριθής στο πλαίσιο του διαγωνισμού που προβλέπεται στον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 936/2003 17
- Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 1194/2003 της Επιτροπής, της 3ης Ιουλίου 2003, για τις προσφορές που ανακοινώνονται για την εξαγωγή σίκαλης στο πλαίσιο του διαγωνισμού που προβλέπεται στον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 935/2003 18

⁽¹⁾ Κείμενο που παρουσιάζει ενδιαφέρον για τον ΕΟΧ

(Συνέχεια στην επόμενη σελίδα)

Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 1195/2003 της Επιτροπής, της 3ης Ιουλίου 2003, σχετικά με τις προσφορές που ανακοινώνονται για την εξαγωγή μαλακού σίτου στο πλαίσιο του διαγωνισμού που προβλέπεται στον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 934/2003	19
Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 1196/2003 της Επιτροπής, της 3ης Ιουλίου 2003, σχετικά με τις προσφορές που ανακοινώνονται για την εισαγωγή σόργου στο πλαίσιο του διαγωνισμού που προβλέπεται στον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 699/2003	20
Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 1197/2003 της Επιτροπής, της 3ης Ιουλίου 2003, για τον καθορισμό του συντελεστή μείωσης που θα εφαρμοστεί στην κοινοτική δασμολογική ποσόστωση κατά την εισαγωγή κριθής, που προβλέπεται από τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 2376/2002	21
Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 1198/2003 της Επιτροπής, της 3ης Ιουλίου 2003, για καθορισμό σε ποιο βαθμό μπορεί να δοθεί συνέχεια στις αιτήσεις για δικαίωμα εισαγωγής που υποβλήθηκαν τον Ιούνιο 2003 για τα νεαρά άρρενα βοοειδή που προορίζονται για πάχυνση	22
★ Οδηγία 2003/42/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 13ης Ιουνίου 2003, για την αναφορά περιστατικών στην πολιτική αεροπορία	23

II Πράξεις για την ισχύ των οποίων δεν απαιτείται δημοσίευση

Επιτροπή

2003/489/ΕΚ:

★ Απόφαση της Επιτροπής, της 25ης Ιουνίου 2003, σχετικά με μέτρα προστασίας για την ψευδοπανώλη των πτηνών στην Αυστραλία ⁽¹⁾ [κοινοποιηθείσα υπό τον αριθμό E(2003) 1948]	37
--	-----------

Διορθωτικά

Διορθωτικό στον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 1170/2003 της Επιτροπής, της 30ής Ιουλίου 2003, για καθορισμό της τιμής της παγκόσμιας αγοράς του μη εκκοκκισμένου βαμβακιού (ΕΕ L 162 της 1.7.2003)	42
---	----

I

(Πράξεις για την ισχύ των οποίων απαιτείται δημοσίευση)

ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ (ΕΚ) αριθ. 1185/2003 ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ
της 26ης Ιουνίου 2003
σχετικά με την αφαίρεση πτερυγίων καρχαρία επί του σκάφους

ΤΟ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟ ΤΗΣ ΕΥΡΩΠΑΪΚΗΣ ΕΝΩΣΗΣ,

Έχοντας υπόψη:

τη συνθήκη για την ίδρυση της Ευρωπαϊκής Κοινότητας, και ιδίως το άρθρο 37,

την πρόταση της Επιτροπής ⁽¹⁾,τη γνώμη του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου ⁽²⁾,

Εκτιμώντας τα ακόλουθα:

- (1) Σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 2371/2002 του Συμβουλίου, της 20ής Δεκεμβρίου 2002, για τη διατήρηση και βιώσιμη εκμετάλλευση των αλιευτικών πόρων στο πλαίσιο της κοινής αλιευτικής πολιτικής ⁽³⁾, η κοινή αλιευτική πολιτική διασφαλίζει την εκμετάλλευση των έμβιων υδρόβιων πόρων που παρέχει βιώσιμες οικονομικές, περιβαλλοντικές και κοινωνικές συνθήκες και το Συμβούλιο θα θεσπίσει κοινοτικά μέτρα που καθορίζουν τους όρους για την πρόσβαση στα ύδατα και τους πόρους, καθώς και για τη βιώσιμη άσκηση των αλιευτικών δραστηριοτήτων.
- (2) Οι ιχθύες που ανήκουν στην ταξινόμική ομάδα των *Elastobranchii*, που περιλαμβάνει τους καρχαρίες, τα σελάχια, τις ράγιες και τα συναφή είδη, είναι γενικά πολύ ευπαθείς στην εκμετάλλευση λόγω των χαρακτηριστικών του κύκλου της ζωής τους. Τα περισσότερα από τα είδη αυτά αλιεύονται συχνά ως παρεμπιπτόντα αλιεύματα στις κοινοτικές αλιευτικές δραστηριότητες που στοχεύουν άλλα είδη μεγαλύτερης εμπορικής αξίας.
- (3) Από τις υφιστάμενες επιστημονικές γνώσεις που βασίζονται γενικώς στην εξέταση των ποσοστών των αλιευμάτων, προκύπτει ότι πολλά αποθέματα καρχαριών απειλούνται σοβαρά με εξαφάνιση.
- (4) Εν αναμονή συμπληρωματικών τεχνικών γνώσεων όσον αφορά τη δυναμική των πληθυσμών των καρχαριών και των αντιδράσεών τους στην εκμετάλλευση, που θα επιτρέψουν την εκπόνηση προσαρμοσμένων και γενικών σχεδίων διαχείρισης, οποιοδήποτε μέτρο έχει ως στόχο την αποφυγή ανάπτυξης πρακτικών αντίθετων προς τη βιώσιμη διαχείριση ή τη μείωση της εκμετάλλευσης των καρχαριών θα έχει θετικές επιπτώσεις στη διατήρησή τους.
- (5) Η πρακτική «αφαίρεσης πτερυγίων καρχαρία» κατά την οποία αφαιρούνται τα πτερύγια από τους καρχαρίες και απορρίπτεται στη θάλασσα το υπόλοιπο σώμα, μπορεί να συμβάλλει

στην υπερβολική θνησιμότητα των καρχαριών σε βαθμό που πολλά αποθέματα καρχαριών να κινδυνεύουν να εξαφανισθούν και μπορεί να απειληθεί η μελλοντική βιωσιμότητά τους.

- (6) Απαιτείται επείγοντως η θέσπιση μέτρων για τον περιορισμό ή την αποτροπή περαιτέρω ανάπτυξης της πρακτικής αφαίρεσης πτερυγίων του καρχαρία και, ως εκ τούτου, θα πρέπει να απαγορευθεί η αφαίρεση πτερυγίων του καρχαρία επί του σκάφους. Δεδομένων των πρακτικών δυσκολιών που αντιμετωπίζονται για την αναγνώριση των ειδών με βάση τα πτερύγια που έχουν αφαιρεθεί, η απαγόρευση αυτή θα πρέπει να εφαρμοσθεί σε όλους του ελασμοβράγχιους, με εξαίρεση την αφαίρεση πτερυγίων της ράγιας.
- (7) Ωστόσο, η αφαίρεση των πτερυγίων από νεκρούς καρχαρίες επί του σκάφους μπορεί να επιτραπεί εάν η αφαίρεση έχει ως στόχο την αποτελεσματικότερη χρησιμοποίηση όλων των τμημάτων του σώματος του καρχαρία με μεταποίηση επί του σκάφους χωριστά των πτερυγίων και των εναπομενόντων τμημάτων του σώματος. Στην περίπτωση αυτή, το κράτος μέλος της σημαίας θα πρέπει να εκδίδει και να διαχειρίζεται, δεδομένων των συναφών όρων, ειδική αλιευτική άδεια σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 1627/94 του Συμβουλίου, της 27ης Ιουνίου 1994, για τη θέσπιση των γενικών διατάξεων για τις ειδικές άδειες αλιείας ⁽⁴⁾.
- (8) Για να εξασφαλισθεί η διατήρηση επί του σκάφους όλων των εναπομενόντων τμημάτων του σώματος του καρχαρία μετά την αφαίρεση των πτερυγίων, οι πλοίαρχοι που κατέχουν ισχύουσα ειδική άδεια αλιείας θα πρέπει να καταγράφουν τον αριθμό των πτερυγίων του καρχαρία και των υπολοίπων τμημάτων του σώματος του καρχαρία μετά την εκσπλάχνιση και τον αποκεφαλισμό. Ανάλογα με την περίπτωση, τα στοιχεία αυτά θα πρέπει να καταγράφονται στο ημερολόγιο του σκάφους, σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΟΚ) αριθ. 2847/93 του Συμβουλίου, της 12ης Οκτωβρίου 1993, για τη θέσπιση συστήματος ελέγχου της κοινής αλιευτικής πολιτικής ⁽⁵⁾, ή σε ειδικό μητρώο, ανάλογα με την περίπτωση.
- (9) Τα προβλήματα που προκύπτουν από την πρακτική της αφαίρεσης των πτερυγίων του καρχαρία επεκτείνονται πέραν των κοινοτικών υδάτων. Κρίνεται σκόπιμο η Κοινότητα να επιδείξει ανάλογη δέσμευση για τη διατήρηση των αποθεμάτων όλων των θαλάσσιων υδάτων. Συνεπώς, ο παρών κανονισμός θα πρέπει να εφαρμόζεται σε όλα τα σκάφη της Κοινότητας.

⁽¹⁾ ΕΕ C 331 Ε της 31.12.2002, σ. 121.⁽²⁾ Γνώμη που διατυπώθηκε στις 27 Μαρτίου 2003 (δεν έχει ακόμα δημοσιευθεί στην Επίσημη Εφημερίδα).⁽³⁾ ΕΕ L 358 της 31.12.2002, σ. 59.⁽⁴⁾ ΕΕ L 171 της 6.7.1994, σ. 7.⁽⁵⁾ ΕΕ L 261 της 20.10.1993, σ. 1· κανονισμός όπως τροποποιήθηκε τελευταία από τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 806/2003 (ΕΕ L 122 της 16.5.2003, σ. 1).

- (10) Σύμφωνα με την αρχή της αναλογικότητας, κρίνεται αναγκαίος και ενδεδειγμένος ο καθορισμός κανόνων για την αφαίρεση των πτερυγίων του καρχαρία επί του σκάφους για την υλοποίηση του βασικού στόχου της διατήρησης των αποθεμάτων καρχαρία. Ο παρών κανονισμός δεν υπερβαίνει τα αναγκαία όρια για την επίτευξη των επιδιωκόμενων στόχων σύμφωνα με το άρθρο 5 τρίτο εδάφιο της συνθήκης,

ΕΞΕΔΩΣΕ ΤΟΝ ΠΑΡΟΝΤΑ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟ:

Άρθρο 1

Πεδίο εφαρμογής

Ο παρών κανονισμός αφορά την αφαίρεση πτερυγίων του καρχαρία, καθώς και τη διατήρηση επί του σκάφους, τη μεταφόρτωση και την εκφόρτωση καρχαριών ή πτερυγίων του καρχαρία:

1. από σκάφη που δραστηριοποιούνται σε θαλάσσια ύδατα υπό την κυριαρχία ή τη δικαιοδοσία των κρατών μελών·
2. από σκάφη που φέρουν τη σημαία των κρατών μελών ή είναι νηολογημένα στα κράτη μέλη και δραστηριοποιούνται σε άλλα θαλάσσια ύδατα.

Άρθρο 2

Ορισμοί

Για τους σκοπούς του παρόντος κανονισμού, εφαρμόζονται οι ακόλουθοι ορισμοί:

1. «πτερύγια καρχαρία»: όλα τα πτερύγια του καρχαρία, συμπεριλαμβανομένων των ουραίων πτερυγίων, αλλά εκτός από τα θωρακικά πτερύγια της ράγας που αποτελούν αναπόσπαστο μέρος των πτερυγίων της ράγας·
2. «καρχαρίας»: οι ιχθύες που ανήκουν στην ταξινομική ομάδα των Elasmobranchii·
3. «ειδική άδεια αλιείας»: άδεια αλιείας που έχει χορηγηθεί εκ των προτέρων και της οποίας η έκδοση και η διαχείριση διέπεται από τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 1627/94.

Άρθρο 3

Απαγορευμένες δραστηριότητες

1. Απαγορεύεται η αφαίρεση των πτερυγίων του καρχαρία επί του σκάφους και η διατήρηση επί του σκάφους, η μεταφόρτωση ή η εκφόρτωση των πτερυγίων του καρχαρία.
2. Απαγορεύεται η αγορά, η προσφορά προς πώληση ή η πώληση των πτερυγίων καρχαρία που έχουν αφαιρεθεί επί του σκάφους, διατηρηθεί επί του σκάφους, μεταφορτωθεί ή εκφορτωθεί κατά παράβαση του παρόντος κανονισμού.

Άρθρο 4

Παρεκκλίσεις και συναφείς προϋποθέσεις

1. Κατά παρέκκλιση από το άρθρο 3 παράγραφος 1 και με την επιφύλαξη των παραγράφων 2, 3, 4 και 5 του παρόντος άρθρου, μπορεί να επιτρέπεται όσον αφορά τα σκάφη που διαθέτουν ειδική

άδεια αλιείας, η αφαίρεση πτερυγίων από νεκρούς καρχαρίες επί τους σκάφους, καθώς και η διατήρηση επί του σκάφους, η μεταφόρτωση ή η εκφόρτωση πτερυγίων καρχαρία.

2. Η εν λόγω ειδική άδεια αλιείας χορηγείται μόνο στα αλιευτικά σκάφη για τα οποία έχει αποδειχθεί η ικανότητα χρησιμοποίησης όλων των τμημάτων του σώματος των καρχαριών και έχει αιτιολογηθεί η ανάγκη χωριστής μεταποίησης επί του σκάφους των πτερυγίων του καρχαρία και των εναπομενόντων τμημάτων του σώματος του καρχαρία.

3. Απαγορεύεται να απορρίπτονται στη θάλασσα τα εναπομένοντα τμήματα του σώματος του καρχαρία μετά την αφαίρεση των πτερυγίων του καρχαρία, εκτός των τμημάτων που προκύπτουν από βασικές δραστηριότητες επεξεργασίας, όπως ο αποκεφαλισμός, ο εκσπλαχνισμός και η εκδορά.

4. Το βάρος των πτερυγίων καρχαριών που κρατούνται μετά την αλίευση δεν μπορεί ποτέ να υπερβαίνει το θεωρητικό βάρος των πτερυγίων που θα αντιστοιχούσε στα εναπομένοντα τμήματα των καρχαριών που διατηρούνται επί του σκάφους, μεταφορτώνονται ή εκφορτώνονται.

5. Προς έλεγχο της εφαρμογής της παραγράφου 4, η θεωρητική αντιστοιχία μεταξύ του βάρους των πτερυγίων και του βάρους των σωμάτων καθορίζεται από τα κράτη μέλη, λαμβάνοντας υπόψη το είδος της αλιείας, τη σύνθεση των αλιευόμενων ειδών και τον τύπο επεξεργασίας και αποθήκευσης. Το θεωρητικό βάρος των πτερυγίων, σε καμία περίπτωση, δεν μπορεί να υπερβαίνει το 5 % του ζωντανού βάρους του αλιευθέντος καρχαρία.

Άρθρο 5

Καταγραφή

1. Οι πλοίαρχοι που διαθέτουν ισχύουσα ειδική άδεια αλιείας καταγράφουν το βάρος των πτερυγίων του καρχαρία και των εναπομενόντων τμημάτων του καρχαρία που διατηρούνται επί του σκάφους, μεταφορτώνονται ή εκφορτώνονται.

Τα στοιχεία αυτά καταγράφονται, ενδεχομένως, στο ημερολόγιο του σκάφους που προβλέπεται στο άρθρο 6 παράγραφος 1 του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 2847/93. Όσον αφορά τα σκάφη που δεν υπόκεινται στο άρθρο 6 παράγραφος 1 του εν λόγω κανονισμού, τα στοιχεία αυτά καταγράφονται σε ειδικό μητρώο που παρέχεται από την αρμόδια αρχή η οποία εκδίδει την ειδική άδεια αλιείας.

Οσάκις οι αλιευθέντες καρχαρίες δεν εκφορτώνονται συνολικά, οι πλοίαρχοι των σκαφών συμπληρώνουν τα ημερολόγια σκαφών με έγκυρη τεκμηρίωση όσον αφορά τις εκφορτώσεις, τις μεταφορτώσεις και τις πωλήσεις πτερυγίων καρχαριών ή εναπομενόντων τμημάτων καρχαριών.

Τα κράτη μέλη ορίζουν το είδος τεκμηρίωσης που κρίνεται ως έγκυρο προς το σκοπό αυτό και ελέγχουν συστηματικά τις καταχωρήσεις στα ημερολόγια σκαφών.

2. Προκειμένου να διευκολύνεται ο έλεγχος των εκφορτώσεων από τις λιμενικές αρχές και των εγγράφων τεκμηρίωσης που αναφέρονται στην παράγραφο 1, οι πλοίαρχοι των σκαφών ή οι εκπρόσωποί τους, που είναι κάτοχοι ισχύουσας ειδικής άδειας αλιείας και οι οποίοι προτίθενται να εκφορτώσουν περύγια ή εναπομένοντα τμήματα καρχαριών εκτός των κοινοτικών λιμένων, κοινοποιούν στις αρχές του κράτους της σημαίας και τις αρμόδιες αρχές του κράτους, τους λιμένες ή τις εγκαταστάσεις εκφόρτωσης του οποίου επιθυμούν να χρησιμοποιήσουν, τουλάχιστον 72 ώρες πριν από την υπολογιζόμενη ώρα άφιξης στο λιμένα εκφόρτωσης, τα αλιεύματα που βρίσκονται επί του σκάφους, τα αλιεύματα που προτίθενται να εκφορτώσουν και την υπολογιζόμενη ώρα άφιξης στο λιμένα.

Άρθρο 6

Εκδόσεις και αναθεώρηση

1. Τα κράτη μέλη αποστέλλουν στην Επιτροπή, έως την 1η Μαΐου το αργότερο, συνοπτική ετήσια έκθεση για την εφαρμογή του παρόντος κανονισμού κατά το προηγούμενο έτος. Η έκθεση περιγράφει τον έλεγχο της συμμόρφωσης των σκαφών προς τις απαιτήσεις των άρθρων 3, 4 και 5 και αναφέρουν, ιδίως, λεπτομερώς τον αριθμό των εκδοθεισών ειδικών αδειών, την τεχνική βάση

για τον καθορισμό της θεωρητικής αντιστοιχίας μεταξύ του βάρους των περυγίων και των σωμάτων και την τεκμηρίωση που θεωρείται ισχυρή για την παρακολούθηση χωριστά των εκφορτώσεων περυγίων και σωμάτων.

2. Μετά την υποβολή από τα κράτη μέλη της δεύτερης ετήσιας έκθεσής τους, η Επιτροπή, όχι αργότερα από την 1η Ιανουαρίου 2006, υποβάλει έκθεση στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο σχετικά με την εφαρμογή του παρόντος κανονισμού και τις διεθνείς εξελίξεις στον οικείο τομέα, και υποβάλει, εφόσον ενδείκνυται, τυχόν τροποποιήσεις του παρόντος κανονισμού. Εάν οι προτεινόμενες τροποποιήσεις επηρεάζουν τη θεωρητική αντιστοιχία μεταξύ βάρους περυγίων και σωμάτων, οι τροποποιήσεις αυτές γίνονται υπό το πρίσμα της γνώμης της επιστημονικής, τεχνικής και οικονομικής επιτροπής για την αλιεία.

Άρθρο 7

Έναρξη ισχύος

Ο παρών κανονισμός αρχίζει να ισχύει την εξηκοστή ημέρα από τη δημοσίευσή του στην *Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης*.

Ο παρών κανονισμός είναι δεσμευτικός ως προς όλα τα μέρη του και ισχύει άμεσα σε κάθε κράτος μέλος.

Λουξεμβούργο, 26 Ιουνίου 2003.

Για το Συμβούλιο

Ο Πρόεδρος

Γ. ΔΡΥΣ

ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ (ΕΚ) αριθ. 1186/2003 ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ**της 3ης Ιουλίου 2003****για καθορισμό των κατ' αποκοπή τιμών κατά την εισαγωγή για τον καθορισμό της τιμής εισόδου ορισμένων οπωροκηπευτικών**

Η ΕΠΙΤΡΟΠΗ ΤΩΝ ΕΥΡΩΠΑΪΚΩΝ ΚΟΙΝΟΤΗΤΩΝ,

Έχοντας υπόψη:

τη συνθήκη για την ίδρυση της Ευρωπαϊκής Κοινότητας,

τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 3223/94 της Επιτροπής, της 21ης Δεκεμβρίου 1994, σχετικά με τις λεπτομέρειες εφαρμογής του καθεστώτος κατά την εισαγωγή οπωροκηπευτικών ⁽¹⁾, όπως τροποποιήθηκε τελευταία από τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 1947/2002 ⁽²⁾, και ιδίως το άρθρο 4 παράγραφος 1,

Εκτιμώντας τα ακόλουθα:

- (1) Ο κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 3223/94, σε εφαρμογή των αποτελεσμάτων των πολυμερών εμπορικών διαπραγματεύσεων του Γύρου της Ουρουγουάης, προβλέπει τα κριτήρια για τον καθορισμό από την Επιτροπή των κατ' αποκοπή τιμών κατά την εισαγωγή από τρίτες χώρες, για τα προϊόντα και τις περιόδους που ορίζονται στο παράρτημά του.

- (2) Σε εφαρμογή των προαναφερθέντων κριτηρίων, οι κατ' αποκοπή τιμές κατά την εισαγωγή πρέπει να καθοριστούν, όπως αναγράφονται στο παράρτημα του παρόντος κανονισμού,

ΕΞΕΔΩΣΕ ΤΟΝ ΠΑΡΟΝΤΑ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟ:

Άρθρο 1

Οι κατ' αποκοπή τιμές κατά την εισαγωγή που αναφέρονται στο άρθρο 4 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 3223/94 καθορίζονται όπως αναγράφονται στον πίνακα που εμφανίζεται στο παράρτημα.

Άρθρο 2

Ο παρών κανονισμός αρχίζει να ισχύει στις 4 Ιουλίου 2003.

Ο παρών κανονισμός είναι δεσμευτικός ως προς όλα τα μέρη του και ισχύει άμεσα σε κάθε κράτος μέλος.

Βρυξέλλες, 3 Ιουλίου 2003.

Για την Επιτροπή
J. M. SILVA RODRÍGUEZ
Γενικός Διευθυντής Γεωργίας

⁽¹⁾ ΕΕ L 337 της 24.12.1994, σ. 66.

⁽²⁾ ΕΕ L 299 της 1.11.2002, σ. 17.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ

του κανονισμού της Επιτροπής, της 3ης Ιουλίου 2003, για τον καθορισμό των κατ' αποκοπή τιμών κατά την εισαγωγή για τον καθορισμό τιμών εισόδου ορισμένων οπωροκηπευτικών

(σε EUR/100 χιλιόγραμμα)

Κωδικός ΣΟ	Κωδικός τρίτης χώρας ⁽¹⁾	Κατ' αποκοπή τιμή κατά την εισαγωγή
0702 00 00	052	56,5
	068	49,8
	096	57,7
	999	54,7
0707 00 05	052	80,5
	628	119,5
	999	100,0
0709 90 70	052	74,2
	999	74,2
0805 50 10	382	55,9
	388	59,4
	524	80,7
	528	51,3
	999	61,8
0808 10 20, 0808 10 50, 0808 10 90	388	79,7
	400	92,7
	508	88,1
	512	70,9
	524	46,9
	528	67,0
	720	67,5
	804	104,3
	999	77,1
0808 20 50	388	89,9
	512	82,4
	528	80,9
	800	180,2
	804	195,3
0809 10 00	999	125,7
	052	182,7
	064	150,5
0809 20 95	999	166,6
	052	253,4
	060	115,5
	061	210,0
	064	231,2
	068	105,5
	400	269,8
	616	181,2
0809 40 05	999	195,2
	052	175,4
	624	193,6
	999	184,5

⁽¹⁾ Ονοματολογία των χωρών που καθορίζεται από τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 2020/2001 της Επιτροπής (ΕΕ L 273 της 16.10.2001, σ. 6). Ο κωδικός «999» αντιπροσωπεύει «άλλες καταγωγές».

ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ (ΕΚ) αριθ. 1187/2003 ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ
της 3ης Ιουλίου 2003

για τον καθορισμό των αντιπροσωπευτικών τιμών και των ποσών των πρόσθετων δασμών κατά την εισαγωγή μελάσσας στον τομέα της ζάχαρης

Η ΕΠΙΤΡΟΠΗ ΤΩΝ ΕΥΡΩΠΑΪΚΩΝ ΚΟΙΝΟΤΗΤΩΝ,

Έχοντας υπόψη:

τη συνθήκη για την ίδρυση της Ευρωπαϊκής Κοινότητας,

τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 1260/2001 του Συμβουλίου, της 19ης Ιουνίου 2001, για κοινή οργάνωση αγοράς στον τομέα της ζάχαρης ⁽¹⁾ όπως τροποποιήθηκε τελευταία από τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 680/2002 της Επιτροπής ⁽²⁾,

τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 1422/95 της Επιτροπής, της 23ης Ιουνίου 1995, για καθορισμό των λεπτομερειών εφαρμογής για την εισαγωγή μελάσσας στον τομέα της ζάχαρης και για τροποποίηση του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 785/68 ⁽³⁾, όπως τροποποιήθηκε από τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 79/2003 ⁽⁴⁾, και ιδίως το άρθρο 1 παράγραφος 2 και το άρθρο 3 παράγραφος 1,

Εκτιμώντας τα ακόλουθα:

- (1) Ο κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 1422/95 προβλέπει ότι η τιμή cif κατά την εισαγωγή μελάσσας, αποκαλούμενη στο εξής «αντιπροσωπευτική τιμή», καθορίζεται σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΟΚ) αριθ. 785/68 της Επιτροπής ⁽⁵⁾. Η τιμή αυτή εννοείται ότι καθορίζεται για τον ποιοτικό τύπο που ορίζεται στο άρθρο 1 του προαναφερόμενου κανονισμού.
- (2) Η αντιπροσωπευτική τιμή της μελάσσας υπολογίζεται για ένα τόπο διελευσης των κοινοτικών συνόρων, ο οποίος είναι το Άμστερνταμ. Η τιμή αυτή πρέπει να υπολογίζεται με βάση τις πλέον ευνοϊκές δυνατότητες αγοράς στη διεθνή αγορά, οι οποίες διατυπώνονται βάσει των τιμών αυτής της αγοράς προσαρμοζόμενων σε συνάρτηση με τις ενδεχόμενες διαφορές ποιότητας σε σχέση με τον ποιοτικό τύπο. Ο ποιοτικός τύπος της μελάσσας καθορίζεται από τον κανονισμό (ΕΟΚ) αριθ. 785/68.
- (3) Για τη διαπίστωση των πλέον ευνοϊκών δυνατοτήτων αγοράς στη διεθνή αγορά, πρέπει να λαμβάνονται υπόψη όλες οι πληροφορίες σχετικά με τις προσφορές που έγιναν στη διεθνή αγορά, οι τιμές που διαπιστώθηκαν σε σημαντικές αγορές στις τρίτες χώρες και οι πράξεις πώλησης που συνήφθησαν στο πλαίσιο των διεθνών συναλλαγών, στοιχεία τα οποία η Επιτροπή πληροφορείται είτε μέσω των κρατών μελών είτε με τα δικά της μέσα. Για τη διαπίστωση αυτή, σύμφωνα με το άρθρο 7 του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 785/68, μπορεί να βασιστεί κανείς σε ένα μέσο όρο πολλών τιμών, με την προϋπόθεση ότι αυτός ο μέσος όρος μπορεί να θεωρηθεί αντιπροσωπευτικός της πραγματικής τάσης της αγοράς.
- (4) Δεν λαμβάνονται υπόψη πληροφορίες όταν το εμπόρευμα δεν είναι υγιές, ανόθευτο και σύμφωνο με τα συναλλακτικά ήθη ή όταν η τιμή που αναφέρεται στην προσφορά δεν

αφορά παρά μόνο μία μικρή και μη αντιπροσωπευτική ποσότητα της αγοράς· επίσης, πρέπει να αποκλεισθούν οι τιμές προσφοράς που μπορούν να θεωρηθούν μη αντιπροσωπευτικές της πραγματικής τάσης της αγοράς.

- (5) Για να ληφθούν συγκρίσιμα στοιχεία με τη μελάσσα του ποιοτικού τύπου, πρέπει οι τιμές, ανάλογα με την ποιότητα της προσφερόμενης μελάσσας, να αυξάνονται ή να μειώνονται σε συνάρτηση με τα αποτελέσματα της εφαρμογής του άρθρου 6 του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 785/68.
- (6) Μια αντιπροσωπευτική τιμή μπορεί να διατηρηθεί κατ' εξαίρεση αμετάβλητη κατά τη διάρκεια μιας περιορισμένης περιόδου, εφόσον η τιμή προσφοράς που αποτέλεσε βάση για τον προηγούμενο καθορισμό της αντιπροσωπευτικής τιμής δεν υπέπεσε στην αντίληψη της Επιτροπής και εφόσον οι διαθέσιμες τιμές προσφοράς, οι οποίες δεν φαίνεται να είναι αρκούντως αντιπροσωπευτικές της πραγματικής τάσης της αγοράς, θα οδηγούσαν σε απότομες και σημαντικές μεταβολές της αντιπροσωπευτικής τιμής.
- (7) Εφόσον υπάρχει διαφορά μεταξύ της τιμής ενεργοποίησης για το εν λόγω προϊόν και της αντιπροσωπευτικής τιμής, πρέπει να καθοριστούν πρόσθετοι δασμοί κατά την εισαγωγή με τους όρους που προβλέπονται στο άρθρο 3 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1422/95. Σε περίπτωση αναστολής των δασμών κατά την εισαγωγή, σε εφαρμογή του άρθρου 5 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1422/95, πρέπει να καθορισθούν ιδιαίτερα ποσά γι' αυτούς τους δασμούς.
- (8) Η εφαρμογή αυτών των διατάξεων συνεπάγεται τον καθορισμό των αντιπροσωπευτικών τιμών και των πρόσθετων δασμών κατά την εισαγωγή των εν λόγω προϊόντων σύμφωνα με το παράρτημα του παρόντος κανονισμού.
- (9) Τα μέτρα που προβλέπονται στον παρόντα κανονισμό είναι σύμφωνα με τη γνώμη της επιτροπής διαχείρισης ζάχαρης,

ΕΞΕΔΩΣΕ ΤΟΝ ΠΑΡΟΝΤΑ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟ:

Άρθρο 1

Οι αντιπροσωπευτικές τιμές και οι πρόσθετοι δασμοί που εφαρμόζονται κατά την εισαγωγή των προϊόντων που αναφέρονται στο άρθρο 1 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1422/95 καθορίζονται σύμφωνα με το παράρτημα.

Άρθρο 2

Ο παρών κανονισμός αρχίζει να ισχύει στις 4 Ιουλίου 2003.

⁽¹⁾ ΕΕ L 178 της 30.6.2001, σ. 1.

⁽²⁾ ΕΕ L 104 της 20.4.2002, σ. 26.

⁽³⁾ ΕΕ L 141 της 24.6.1995, σ. 12.

⁽⁴⁾ ΕΕ L 13 της 18.1.2003, σ. 4.

⁽⁵⁾ ΕΕ L 145 της 27.6.1968, σ. 12.

Ο παρών κανονισμός είναι δεσμευτικός ως προς όλα τα μέρη του και ισχύει άμεσα σε κάθε κράτος μέλος.

Βρυξέλλες, 3 Ιουλίου 2003.

Για την Επιτροπή
J. M. SILVA RODRÍGUEZ
Γενικός Διευθυντής Γεωργίας

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ

του κανονισμού της Επιτροπής, της 3ης Ιουλίου 2003, για τον καθορισμό των αντιπροσωπευτικών τιμών και των ποσών των πρόσθετων δασμών κατά την εισαγωγή μελάσσας στον τομέα της ζάχαρης

(σε EUR)

Κωδικός ΣΟ	Ποσό της αντιπροσωπευτικής τιμής για 100 kg καθαρού βάρους του εν λόγω προϊόντος	Ποσό του πρόσθετου δασμού για 100 kg καθαρού βάρους του εν λόγω προϊόντος	Ποσό του δασμού που πρέπει να εφαρμόζεται λόγω της εισαγωγής σε περίπτωση αναστολής, η οποία προβλέπεται στο άρθρο 5 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1422/95 για 100 kg καθαρού βάρους του εν λόγω προϊόντος ⁽²⁾
1703 10 00 ⁽¹⁾	6,70	0,12	—
1703 90 00 ⁽¹⁾	9,08	—	0

⁽¹⁾ Καθορισμός για τον ποιοτικό τύπο όπως καθορίζεται στο άρθρο 1 του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 785/68, όπως τροποποιήθηκε.

⁽²⁾ Το ποσό αυτό, σύμφωνα με το άρθρο 5 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1422/95, αντικαθιστά το δασμό του κοινού τελωνειακού δασμολογίου που αφορά τα προϊόντα αυτά.

ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ (ΕΚ) αριθ. 1188/2003 ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ

της 3ης Ιουλίου 2003

για τον καθορισμό των επιστροφών κατά την εξαγωγή λευκής ζάχαρης και ακατέργαστης ζάχαρης σε φυσική κατάσταση

Η ΕΠΙΤΡΟΠΗ ΤΩΝ ΕΥΡΩΠΑΪΚΩΝ ΚΟΙΝΟΤΗΤΩΝ,

Έχοντας υπόψη:

τη συνθήκη για την ίδρυση της Ευρωπαϊκής Κοινότητας,

τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 1260/2001 του Συμβουλίου, της 19ης Ιουνίου 2001, περί κοινής οργανώσεως αγοράς στον τομέα της ζάχαρης ⁽¹⁾, όπως τροποποιήθηκε από τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 680/2002 της Επιτροπής ⁽²⁾, και ιδίως το άρθρο 27 παράγραφος 5 δεύτερο εδάφιο,

Εκτιμώντας τα ακόλουθα:

(1) Δυνάμει του άρθρου 27 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1260/2001, η διαφορά μεταξύ των τιμών της διεθνούς αγοράς των προϊόντων που αναφέρονται στο άρθρο 1 παράγραφος 1 στοιχείο α) του εν λόγω κανονισμού και των τιμών των προϊόντων αυτών εντός της Κοινότητας, δύναται να καλυφθεί με μια επιστροφή κατά την εξαγωγή.

(2) Κατά τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 1260/2001, οι επιστροφές για τη λευκή ζάχαρη και την ακατέργαστη ζάχαρη, μη μετουσιωμένες, που εξάγονται σε φυσική κατάσταση, πρέπει να καθορισθούν αφού ληφθεί υπόψη η κατάσταση της κοινοτικής και της διεθνούς αγοράς ζάχαρης, και ιδίως τα κοστολογικά στοιχεία που αναφέρονται στο άρθρο 28 του εν λόγω κανονισμού. Κατά το άρθρο αυτό πρέπει να λαμβάνεται υπόψη και η οικονομική πλευρά των προβλεπόμενων εξαγωγών.

(3) Για την ακατέργαστη ζάχαρη, η επιστροφή πρέπει να καθορίζεται για τον αντιπροσωπευτικό ποιοτικό τύπο. Αυτός ορίζεται στο παράρτημα Ι σημείο II του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1260/2001. Η επιστροφή αυτή καθορίζεται, εξάλλου, σύμφωνα με το άρθρο 28 παράγραφος 4 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1260/2001. Η ζάχαρη candy ορίσθηκε στον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 2135/95 της Επιτροπής, της 7ης Σεπτεμβρίου 1995, περί των λεπτομερειών εφαρμογής της χορηγήσεως των επιστροφών κατά την εξαγωγή στον τομέα της ζάχαρης ⁽³⁾. Το ποσό της επιστροφής που υπολογίζεται κατ' αυτόν τον τρόπο, όσον αφορά την αρωματισμένη ή μετά προσθήκης χρωστικών ουσιών ζάχαρη, πρέπει να εφαρμοσθεί στην περιεκτικότητά τους σε σακχαρόζη και να καθορισθεί ως εκ τούτου ανά 1 % της περιεκτικότητας αυτής.

(4) Σε ειδικές περιπτώσεις, το ποσό της επιστροφής δύναται να καθορίζεται από πράξεις διαφορετικής φύσεως.

(5) Η επιστροφή πρέπει να καθορίζεται ανά δύο εβδομάδες. Είναι δυνατόν να τροποποιηθεί στην ενδιάμεση χρονική περίοδο.

(6) Σύμφωνα με το άρθρο 27 παράγραφος 5 πρώτο εδάφιο του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1260/2001, η κατάσταση της παγκόσμιας αγοράς ή οι ειδικές ανάγκες ορισμένων αγορών μπορούν να καταστήσουν αναγκαία τη διαφοροποίηση της επιστροφής για τα προϊόντα που αναφέρονται στο άρθρο 1 του εν λόγω κανονισμού ανάλογα με τον προορισμό.

(7) Η σημαντική και ταχεία αύξηση των προτιμησιακών εισαγωγών ζάχαρης από τις χώρες των δυτικών Βαλκανίων από την αρχή του έτους 2001, καθώς και των εξαγωγών ζάχαρης από την Κοινότητα προς τις χώρες αυτές φαίνεται να είναι τελείως τεχνητή.

(8) Για να αποφευχθεί οποιαδήποτε κατάχρηση με την επανεισαγωγή στην Ευρωπαϊκή Ένωση προϊόντων του τομέα της ζάχαρης που έχουν επωφεληθεί επιστροφής κατά την εξαγωγή, πρέπει να μην καθοριστεί για το σύνολο των χωρών των δυτικών Βαλκανίων εισφορά ή επιστροφή για τα προϊόντα που προβλέπονται στον παρόντα κανονισμό.

(9) Λαμβάνοντας υπόψη τα στοιχεία αυτά και την παρούσα κατάσταση των αγορών στον τομέα της ζάχαρης και ιδίως τις τιμές στο χρηματιστήριο ή τις τιμές της ζάχαρης στην κοινοτική και διεθνή αγορά, πρέπει να καθορισθεί η επιστροφή στα κατάλληλα ποσά.

(10) Τα μέτρα που προβλέπονται στον παρόντα κανονισμό είναι σύμφωνα με τη γνώμη της επιτροπής διαχείρισης ζάχαρης,

ΕΞΕΔΩΣΕ ΤΟΝ ΠΑΡΟΝΤΑ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟ:

Άρθρο 1

Οι επιστροφές που θα χορηγηθούν κατά την εξαγωγή των προϊόντων που αναφέρονται στο άρθρο 1 παράγραφος 1 στοιχείο α) του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1260/2001, σε φυσική κατάσταση και μη μετουσιωμένων, καθορίζονται σύμφωνα με το παράρτημα του παρόντος κανονισμού.

Άρθρο 2

Ο παρών κανονισμός αρχίζει να ισχύει στις 4 Ιουλίου 2003.

⁽¹⁾ ΕΕ L 178 της 30.6.2001, σ. 1.

⁽²⁾ ΕΕ L 104 της 20.4.2002, σ. 26.

⁽³⁾ ΕΕ L 214 της 8.9.1995, σ. 16.

Ο παρών κανονισμός είναι δεσμευτικός ως προς όλα τα μέρη του και ισχύει άμεσα σε κάθε κράτος μέλος.

Βρυξέλλες, 3 Ιουλίου 2003.

Για την Επιτροπή
Franz FISCHLER
Μέλος της Επιτροπής

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ

ΕΠΙΣΤΡΟΦΕΣ ΚΑΤΑ ΤΗΝ ΕΞΑΓΩΓΗ ΛΕΥΚΗΣ ΖΑΧΑΡΗΣ ΚΑΙ ΑΚΑΤΕΡΓΑΣΤΗΣ ΖΑΧΑΡΗΣ ΣΕ ΦΥΣΙΚΗ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗ

Κωδικός προϊόντος	Προορισμός	Μονάδα μέτρησης	Επιστροφή
1701 11 90 9100	S00	ευρώ/100 kg	43,91 ⁽¹⁾
1701 11 90 9910	S00	ευρώ/100 kg	43,56 ⁽¹⁾
1701 12 90 9100	S00	ευρώ/100 kg	43,91 ⁽¹⁾
1701 12 90 9910	S00	ευρώ/100 kg	43,56 ⁽¹⁾
1701 91 00 9000	S00	ευρώ/1 % σακχαρόζης × 100 kg καθαρού προϊόντος	0,4773
1701 99 10 9100	S00	ευρώ/100 kg	47,73
1701 99 10 9910	S00	ευρώ/100 kg	47,35
1701 99 10 9950	S00	ευρώ/100 kg	47,35
1701 99 90 9100	S00	ευρώ/1 % σακχαρόζης × 100 kg καθαρού προϊόντος	0,4773

Σημείωση: Οι κωδικοί των προϊόντων, καθώς και οι κωδικοί των προορισμών της σειράς «Α», ορίζονται στον κανονισμό (ΕΟΚ) αριθ. 3846/87 της Επιτροπής (ΕΕ L 366 της 24.12.1987, σ. 1).

Οι αριθμητικοί κωδικοί των προορισμών ορίζονται στον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 1779/2002 της Επιτροπής (ΕΕ L 269 της 5.10.2002, σ. 6).

Οι άλλοι προορισμοί ορίζονται ως εξής:

S00: όλοι οι προορισμοί (τρίτες χώρες, άλλα εδάφη, τροφοδοσία και προορισμοί που εξομοιούνται με εξαγωγή από την Κοινότητα) με εξαίρεση την Αλβανία, την Κροατία, τη Βοσνία και Ερζεγοβίνη, τη Σερβία και Μαυροβούνιο (συμπεριλαμβάνεται το Κοσσυφοπέδιο, όπως ορίζεται από το ψήφισμα 1244 του Συμβουλίου Ασφαλείας των Ηνωμένων Εθνών της 10ης Ιουνίου 1999) και την Πρώην Γιουγκοσλαβική Δημοκρατία της Μακεδονίας, εκτός για τη ζάχαρη που έχει ενσωματωθεί στα προϊόντα που αναφέρονται στο άρθρο 1 παράγραφος 2 στοιχείο β) του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 2201/96 του Συμβουλίου (ΕΕ L 297 της 21.11.1996, σ. 29).

⁽¹⁾ Το παρόν ποσό εφαρμόζεται στην ακατέργαστη ζάχαρη αποδόσεως 92%. Αν η απόδοση της εξαγόμενης ακατέργαστης ζάχαρης αποκλίνει του 92 %, το ποσό της εισφοράς που εφαρμόζεται υπολογίζεται σύμφωνα με τις διατάξεις του άρθρου 28 παράγραφος 4 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1260/2001.

ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ (ΕΚ) αριθ. 1189/2003 ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ
της 3ης Ιουλίου 2003

για καθορισμό του μέγιστου ποσού της επιστροφής κατά την εξαγωγή της λευκής ζάχαρης προς ορισμένες τρίτες χώρες για την 35η τμηματική δημοπρασία που πραγματοποιείται στο πλαίσιο της διαρκούς δημοπρασίας του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1331/2002

Η ΕΠΙΤΡΟΠΗ ΤΩΝ ΕΥΡΩΠΑΪΚΩΝ ΚΟΙΝΟΤΗΤΩΝ,

Έχοντας υπόψη:

τη συνθήκη για την ίδρυση της Ευρωπαϊκής Κοινότητας,

τον κανονισμό (ΕΟΚ) αριθ. 1260/2001 του Συμβουλίου, της 19ης Ιουνίου 2001, περί κοινής οργανώσεως αγοράς στον τομέα της ζάχαρης ⁽¹⁾, όπως τροποποιήθηκε τελευταία από τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 680/2002 της Επιτροπής ⁽²⁾, και ιδίως το άρθρο 27 παράγραφος 5,

Εκτιμώντας τα ακόλουθα:

- (1) Δυνάμει του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1331/2002 της Επιτροπής, της 23ης Ιουλίου 2002, όσον αφορά διαρκή δημοπρασία στο πλαίσιο της περιόδου εμπορίας 2002/03 για τον καθορισμό των εισφορών ή/και των επιστροφών κατά την εξαγωγή λευκής ζάχαρης ⁽³⁾, όπως τροποποιήθηκε από τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 432/2003 ⁽⁴⁾, πραγματοποιούνται τμηματικές δημοπρασίες για την εξαγωγή της ζάχαρης αυτής προς ορισμένες τρίτες χώρες.
- (2) Κατά τις διατάξεις του άρθρου 9 παράγραφος 1 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1331/2002, καθορίζεται ένα μέγιστο ποσό επιστροφής κατά την εξαγωγή, κατά περίπτωση, για την εν

λόγω τμηματική δημοπρασία, αφού ληφθούν υπόψη, ιδίως, η κατάσταση και η προβλεπόμενη εξέλιξη της αγοράς της ζάχαρης στην Κοινότητα και στη διεθνή αγορά.

- (3) Μετά από εξέταση των προσφορών, πρέπει να θεσπιστούν για την 35η τμηματική δημοπρασία οι διατάξεις που αναφέρονται στο άρθρο 1.
- (4) Τα μέτρα που προβλέπονται στον παρόντα κανονισμό είναι σύμφωνα με τη γνώμη της επιτροπής διαχείρισης ζάχαρης,

ΕΞΕΔΩΣΕ ΤΟΝ ΠΑΡΟΝΤΑ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟ:

Άρθρο 1

Για την 35η τμηματική δημοπρασία λευκής ζάχαρης, που πραγματοποιείται σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 1331/2002, το ανώτατο ποσό της επιστροφής κατά την εξαγωγή προς ορισμένες τρίτες χώρες καθορίζεται σε 50,382 EUR/100 kg.

Άρθρο 2

Ο παρών κανονισμός αρχίζει να ισχύει στις 4 Ιουλίου 2003.

Ο παρών κανονισμός είναι δεσμευτικός ως προς όλα τα μέρη του και ισχύει άμεσα σε κάθε κράτος μέλος.

Βρυξέλλες, 3 Ιουλίου 2003.

Για την Επιτροπή
Franz FISCHLER
Μέλος της Επιτροπής

⁽¹⁾ ΕΕ L 178 της 30.6.2001, σ. 1.

⁽²⁾ ΕΕ L 104 της 20.4.2002, σ. 26.

⁽³⁾ ΕΕ L 195 της 24.7.2002, σ. 6.

⁽⁴⁾ ΕΕ L 65 της 8.3.2003, σ. 21.

ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ (ΕΚ) αριθ. 1190/2003 ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ

της 2ας Ιουλίου 2003

για τη διόρθωση του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 512/2003 σχετικά με την έκδοση πιστοποιητικών εξαγωγής στον αμπελοοινικό τομέα

Η ΕΠΙΤΡΟΠΗ ΤΩΝ ΕΥΡΩΠΑΪΚΩΝ ΚΟΙΝΟΤΗΤΩΝ,

Έχοντας υπόψη:

τη συνθήκη για την ίδρυση της Ευρωπαϊκής Κοινότητας,

τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 883/2001 της Επιτροπής, της 24ης Απριλίου 2001, για τον καθορισμό των λεπτομερειών εφαρμογής του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1493/1999 του Συμβουλίου, όσον αφορά τις σχετικές με τα προϊόντα του αμπελοοινικού τομέα συναλλαγές με τρίτες χώρες ⁽¹⁾, όπως τροποποιήθηκε τελευταία από τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 1175/2003 ⁽²⁾, και ιδίως το άρθρο 7 και το άρθρο 9 παράγραφος 3,

Εκτιμώντας τα ακόλουθα:

- (1) Το κείμενο της μετάφρασης στην πορτογαλική γλώσσα δεν είναι πλήρες, όσον αφορά το άρθρο 1 παράγραφος 2 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 512/2003 της Επιτροπής ⁽³⁾, και οι ημερομηνίες έχουν αντιστραφεί. Είναι λοιπόν σκόπιμη η διόρθωση του κειμένου στην πορτογαλική γλώσσα.

- (2) Δεδομένου ότι ο κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 512/2003 αρχίζει να ισχύει στις 21 Μαρτίου 2003, είναι σκόπιμο να προβλεφθεί η εφαρμογή του παρόντος κανονισμού από την ημερομηνία αυτή,

ΕΞΕΔΩΣΕ ΤΟΝ ΠΑΡΟΝΤΑ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟ:

Άρθρο 1

Η διόρθωση αυτή αφορά μόνο την έκδοση του κανονισμού στην πορτογαλική γλώσσα.

Άρθρο 2

Ο παρών κανονισμός αρχίζει να ισχύει την ημέρα της δημοσίευσής του στην *Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης*.

Εφαρμόζεται από τις 21 Μαρτίου 2003.

Ο παρών κανονισμός είναι δεσμευτικός ως προς όλα τα μέρη του και ισχύει άμεσα σε κάθε κράτος μέλος.

Βρυξέλλες, 2 Ιουλίου 2003.

Για την Επιτροπή

J. M. SILVA RODRÍGUEZ

Γενικός Διευθυντής Γεωργίας

⁽¹⁾ ΕΕ L 128 της 10.5.2001, σ. 1.

⁽²⁾ ΕΕ L 164 της 2.7.2003, σ. 8.

⁽³⁾ ΕΕ L 75 της 21.3.2003, σ. 25.

ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ (ΕΚ) αριθ. 1191/2003 ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ

της 2ας Ιουλίου 2003

για τη διόρθωση του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 120/2003 σχετικά με την έκδοση πιστοποιητικών εξαγωγής στον αμπελοοινικό τομέα

Η ΕΠΙΤΡΟΠΗ ΤΩΝ ΕΥΡΩΠΑΪΚΩΝ ΚΟΙΝΟΤΗΤΩΝ,

Έχοντας υπόψη:

τη συνθήκη για την ίδρυση της Ευρωπαϊκής Κοινότητας,

τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 883/2001 της Επιτροπής, της 24ης Απριλίου 2001, για τον καθορισμό των λεπτομερειών εφαρμογής του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1493/1999 του Συμβουλίου, όσον αφορά τις σχετικές με τα προϊόντα του αμπελοοινικού τομέα συναλλαγές με τρίτες χώρες ⁽¹⁾, όπως τροποποιήθηκε τελευταία από τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 1175/2003 ⁽²⁾, και ιδίως το άρθρο 7 και το άρθρο 9 παράγραφος 3,

Εκτιμώντας τα ακόλουθα:

- (1) Το κείμενο της μετάφρασης στην πορτογαλική γλώσσα δεν είναι πλήρες, όσον αφορά το άρθρο 1 παράγραφος 2 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 120/2003 της Επιτροπής ⁽³⁾, και οι ημερομηνίες έχουν αντιστραφεί. Είναι λοιπόν σκόπιμη η διόρθωση του κειμένου στην πορτογαλική γλώσσα.

- (2) Δεδομένου ότι ο κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 120/2003 αρχίζει να ισχύει στις 25 Ιανουαρίου 2003, είναι σκόπιμο να προβλεφθεί η εφαρμογή του παρόντος κανονισμού από την ημερομηνία αυτή,

ΕΞΕΔΩΣΕ ΤΟΝ ΠΑΡΟΝΤΑ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟ:

Άρθρο 1

Η διόρθωση αυτή αφορά μόνο την έκδοση του κανονισμού στην πορτογαλική γλώσσα.

Άρθρο 2

Ο παρών κανονισμός αρχίζει να ισχύει την ημέρα της δημοσίευσής του στην *Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης*.

Εφαρμόζεται από τις 25 Ιανουαρίου 2003.

Ο παρών κανονισμός είναι δεσμευτικός ως προς όλα τα μέρη του και ισχύει άμεσα σε κάθε κράτος μέλος.

Βρυξέλλες, 2 Ιουλίου 2003.

Για την Επιτροπή
J. M. SILVA RODRÍGUEZ
Γενικός Διευθυντής Γεωργίας

⁽¹⁾ ΕΕ L 128 της 10.5.2001, σ. 1.

⁽²⁾ ΕΕ L 164 της 2.7.2003, σ. 8.

⁽³⁾ ΕΕ L 20 της 24.1.2003, σ. 15.

ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ (ΕΚ) αριθ. 1192/2003 ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ

της 3ης Ιουλίου 2003

περί τροποποίησης του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 91/2003 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου σχετικά με τις στατιστικές σιδηροδρομικών μεταφορών

(Κείμενο που παρουσιάζει ενδιαφέρον για τον ΕΟΧ)

Η ΕΠΙΤΡΟΠΗ ΤΩΝ ΕΥΡΩΠΑΪΚΩΝ ΚΟΙΝΟΤΗΤΩΝ,

Έχοντας υπόψη:

τη συνθήκη για την ίδρυση της Ευρωπαϊκής Κοινότητας,

τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 91/2003 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 16ης Δεκεμβρίου 2002, για τις στατιστικές σιδηροδρομικών μεταφορών⁽¹⁾, και ειδικότερα το άρθρο 3 παράγραφος 2 και το άρθρο 4 παράγραφος 5,

Εκτιμώντας τα ακόλουθα:

- (1) Σύμφωνα με το άρθρο 3 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 91/2003, οι ορισμοί στον κανονισμό αυτό μπορούν να αναπροσαρμόζονται από την Επιτροπή.
- (2) Απαιτείται η προσθήκη νέων ορισμών για τους σκοπούς της συλλογής των στοιχείων βάσει κοινών ορισμών σε όλα τα κράτη μέλη ώστε να εξασφαλιστεί η εναρμόνιση των στατιστικών σιδηροδρομικών μεταφορών.
- (3) Σύμφωνα με το άρθρο 4 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 91/2003, το περιεχόμενο των παραρτημάτων μπορεί να αναπροσαρμόζεται από την Επιτροπή.
- (4) Ο προσδιορισμός στον πίνακα Η1 πρέπει να τροποποιηθεί για να εξασφαλιστεί η σαφής περιγραφή της κάλυψης των στατιστικών στοιχείων.
- (5) Ο κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 91/2003 πρέπει επομένως να τροποποιηθεί αναλόγως.
- (6) Τα μέτρα που προβλέπονται στον παρόντα κανονισμό είναι σύμφωνα με τη γνώμη της επιτροπής στατιστικού προγράμματος, που συγκροτείται βάσει της απόφασης 89/382/ΕΟΚ, Ευρατόμ του Συμβουλίου⁽²⁾,

ΕΞΕΔΩΣΕ ΤΟΝ ΠΑΡΟΝΤΑ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟ:

Άρθρο 1

Ο κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 91/2003 τροποποιείται ως εξής:

1. Στο άρθρο 3, η παράγραφος 1 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:
 - «1. Για τους σκοπούς του παρόντος κανονισμού ισχύουν οι ακόλουθοι ορισμοί:
 1. “δηλούν κράτος”: το κράτος μέλος που διαβιβάζει τα στοιχεία στη Eurostat,
 2. “εθνικές αρχές”: οι εθνικές στατιστικές υπηρεσίες και οι λοιποί φορείς που είναι υπεύθυνοι σε κάθε κράτος μέλος για την παραγωγή των κοινοτικών στατιστικών,
 3. “σιδηρόδρομος”: γραμμή σιδηροδρομικής επικοινωνίας αποκλειστικά για τη χρήση σιδηροδρομικών οχημάτων,

4. “σιδηροδρομικό όχημα”: κινητός εξοπλισμός που κινείται αποκλειστικά πάνω σε ράγες, είτε αυτοδυνάμως (ελκτικά οχήματα) είτε συρόμενος από άλλο όχημα (βαγόνια επιβατών, ρυμουλκούμενα αυτοκινητάμαξας και κλειστά ή ανοικτά βαγόνια εμπορευμάτων),

5. “σιδηροδρομικές επιχειρήσεις”: κάθε ιδιωτική ή δημόσια επιχείρηση που παρέχει υπηρεσίες σιδηροδρομικών μεταφορών εμπορευμάτων ή/και επιβατών. Εξαιρούνται οι επιχειρήσεις των οποίων αποκλειστική δραστηριότητα είναι η παροχή υπηρεσιών μεταφοράς επιβατών με μετρό, τραμ ή/και ελαφρύ τρένο,

6. “σιδηροδρομική μεταφορά εμπορευμάτων”: κάθε μετακίνηση εμπορευμάτων που εκτελείται με σιδηροδρομικά οχήματα μεταξύ του τόπου φόρτωσης και του τόπου εκφόρτωσης,

7. “σιδηροδρομική μεταφορά επιβατών”: κάθε μετακίνηση επιβατών που εκτελείται με σιδηροδρομικά οχήματα μεταξύ του τόπου επιβίβασης και του τόπου αποβίβασης. Εξαιρείται η μεταφορά επιβατών με μετρό, τραμ ή/και ελαφρύ τρένο,

8. “μετρό” (γνωστό επίσης ως “υπόγειος” ή “μητροπολιτικός σιδηρόδρομος”): ένας ηλεκτρικός σιδηρόδρομος μεταφοράς επιβατών ικανός να ανταποκρίνεται σε μεγάλο κυκλοφοριακό όγκο, με αποκλειστικά δικαιώματα κυκλοφορίας, με συρμούς πολλών οχημάτων, υψηλή ταχύτητα και ταχεία επιτάχυνση, προηγμένη σήμανση και χωρίς επίπεδες διασταυρώσεις, πράγμα που του επιτρέπει υψηλή συχνότητα συρμών και μεγάλο φόρτο αποβάθρας. Το μετρό χαρακτηρίζεται επίσης από τη μικρή απόσταση μεταξύ των σταθμών που συνήθως κυμαίνεται μεταξύ 700 και 1 200 μέτρων. Η “υψηλή ταχύτητα” ορίζεται σε σύγκριση με το τραμ και τα ελαφρά τρένα και σημαίνει, στο παρόν πλαίσιο, περίπου 30-40 km/h για μικρές αποστάσεις και 40-70 km/h για μεγαλύτερες αποστάσεις,

9. “τραμ”: οδικό όχημα μεταφοράς άνω των εννέα επιβατών (συμπεριλαμβανομένου του οδηγού), το οποίο συνδέεται με ηλεκτρικούς αγωγούς ή προωθείται με κινητήρα ντίζελ και το οποίο κινείται πάνω σε τροχιές,

10. “ελαφρύ τρένο”: σιδηρόδρομος μεταφοράς επιβατών που συχνά χρησιμοποιεί ηλεκτροκινούμενες άμαξες σε τροχιές και κινείται μεμονωμένα ή σε βραχείς συρμούς σε σταθερές διπλές σιδηροδρομικές γραμμές. Η απόσταση μεταξύ των σταθμών/στάσεων είναι γενικά μικρότερη από 1 200 μέτρα. Σε σύγκριση με το μετρό, έχει ελαφρύτερη κατασκευή, προορίζεται για μικρότερο κυκλοφοριακό όγκο και συνήθως αναπτύσσει μικρότερες ταχύτητες. Ορισμένες φορές είναι δύσκολο να γίνει επακριβής διαχωρισμός μεταξύ ελαφρού τρένου και τραμ. Το τραμ σε γενικές γραμμές δεν διαχωρίζεται από την οδική κυκλοφορία, ενώ το ελαφρύ τρένο μπορεί να είναι απομονωμένο από άλλα συστήματα,

⁽¹⁾ ΕΕ L 14 της 21.1.2003, σ. 1.⁽²⁾ ΕΕ L 181 της 28.6.1989, σ. 47.

11. “εθνικές μεταφορές”: σιδηροδρομικές μεταφορές μεταξύ δύο τόπων (του τόπου φόρτωσης/επιβίβασης και του τόπου εκφόρτωσης/αποβίβασης), οι οποίοι βρίσκονται και οι δύο στο δηλούν κράτος. Μπορεί να περιλαμβάνουν διαμετακόμιση μέσω άλλης χώρας,
 12. “διεθνείς μεταφορές”: σιδηροδρομικές μεταφορές μεταξύ ενός τόπου (φόρτωσης/επιβίβασης ή εκφόρτωσης/αποβίβασης) στο δηλούν κράτος και ενός τόπου (φόρτωσης/επιβίβασης ή εκφόρτωσης/αποβίβασης) σε άλλο κράτος,
 13. “διαμετακομιστικές μεταφορές”: σιδηροδρομικές μεταφορές μέσω του δηλούντος κράτους μεταξύ δύο τόπων (φόρτωσης/επιβίβασης ή εκφόρτωσης/αποβίβασης) εκτός του δηλούντος κράτους. Ενέργειες μεταφοράς που περιλαμβάνουν φόρτωση/επιβίβαση ή εκφόρτωση/αποβίβαση στα σύνορα του δηλούντος κράτους σε/από άλλο μέσο μεταφοράς δεν θεωρούνται διαμετακομιστικές μεταφορές,
 14. “επιβάτης σιδηροδρόμου”: κάθε άτομο, εκτός από τα μέλη του πληρώματος, που ταξιδεύει με σιδηροδρομικό όχημα. Για τις στατιστικές ατυχημάτων, συμπεριλαμβάνονται οι επιβάτες που επιχειρούν να επιβιβαστούν/αποβιβαστούν σε/από κινούμενο τρένο,
 15. “αριθμός επιβατών”: ο αριθμός των ταξιδιών που πραγματοποιούν οι επιβάτες σιδηροδρόμων, όπου κάθε ταξίδι ορίζεται ως η μετακίνηση από το σταθμό επιβίβασης στο σταθμό αποβίβασης, με ή χωρίς μετεπιβίβασεις από ένα σιδηροδρομικό όχημα σε άλλο. Εάν οι επιβάτες χρησιμοποιούν τις υπηρεσίες περισσότερων της μίας σιδηροδρομικών επιχειρήσεων, θα πρέπει, όπου αυτό είναι δυνατό, οι υπηρεσίες αυτές να υπολογίζονται ως ένα ταξίδι,
 16. “επιβατοχιλιόμετρο”: μονάδα μέτρησης που αντιπροσωπεύει τη σιδηροδρομική μεταφορά ενός επιβάτη σε απόσταση ενός χιλιομέτρου. Λαμβάνεται υπόψη μόνο η απόσταση που διανύεται στην εθνική επικράτεια του δηλούντος κράτους,
 17. “βάρος”: η μονάδα μέτρησης της ποσότητας των εμπορευμάτων σε τόνους (1 000 κιλά). Το βάρος που λαμβάνεται υπόψη περιλαμβάνει, εκτός από το βάρος των μεταφερόμενων εμπορευμάτων, το βάρος της συσκευασίας και το απόβαρα των εμπορευματοκιβωτίων, κινητών κιβωτίων, παλετών, καθώς και των οδικών οχημάτων που μεταφέρονται σιδηροδρομικώς στο πλαίσιο ενεργειών συνδυασμένης μεταφοράς. Εάν για τη μεταφορά των εμπορευμάτων χρησιμοποιούνται οι υπηρεσίες περισσότερων της μίας σιδηροδρομικών επιχειρήσεων, θα πρέπει, όπου αυτό είναι δυνατό, το βάρος των εμπορευμάτων να μετράται μόνο μία φορά,
 18. “τονοχιλιόμετρο”: μονάδα μέτρησης μεταφοράς εμπορευμάτων η οποία αντιπροσωπεύει τη σιδηροδρομική μεταφορά ενός τόνου (1 000 κιλά) εμπορευμάτων σε απόσταση ενός χιλιομέτρου. Λαμβάνεται υπόψη μόνο η απόσταση που διανύεται στην εθνική επικράτεια του δηλούντος κράτους,
 19. “συρμός”: ένα ή περισσότερα σιδηροδρομικά οχήματα που έλκονται από μία ή περισσότερες μηχανές ή αυτοκινητάμαξες, ή μία αυτοκινητάμαξα που κυκλοφορεί μόνη της με καθορισμένο αριθμό ή συγκεκριμένη ονομασία από ένα σταθερό σημείο αφετηρίας σε ένα σταθερό σημείο τερματισμού. Μια ελαφρά μηχανή, δηλαδή μία σιδηροδρομική μηχανή που κυκλοφορεί μόνη της δεν θεωρείται συρμός,
 20. “συρμοχιλιόμετρο”: μονάδα μέτρησης που αντιπροσωπεύει τη μετακίνηση ενός συρμού για απόσταση ενός χιλιομέτρου. Η απόσταση που χρησιμοποιείται είναι, ει δυνατόν, η πραγματικά διανυθείσα απόσταση, αλλιώς χρησιμοποιείται η κανονική απόσταση δικτύου μεταξύ των τόπων προέλευσης και προορισμού. Λαμβάνεται υπόψη μόνο η απόσταση που διανύεται στην εθνική επικράτεια του δηλούντος κράτους,
 21. “πλήρης σιδηροδρομική αποστολή”: κάθε αποστολή που περιλαμβάνει ένα ή περισσότερα πλήρη βαγόνια που χρησιμοποιούνται για μεταφορά ταυτόχρονα από τον ίδιο αποστολέα στον ίδιο σταθμό και δρομολογούνται χωρίς αλλαγή στη σύνθεση της αμαξοστοιχίας προς τον ίδιο σταθμό προορισμού για τον ίδιο παραλήπτη,
 22. “αποστολή με βαγόνι”: κάθε αποστολή για την οποία είναι απαραίτητη ή απαιτείται η αποκλειστική χρήση ενός βαγονιού, είτε η δυνατότητα φόρτωσης αξιοποιείται πλήρως είτε όχι,
 23. “TEU (ισοδύναμη μονάδα 20 ποδών)”: τυποποιημένη μονάδα με βάση ένα εμπορευματοκιβώτιο ISO μήκους 20 ποδών (6,10 μέτρων), που χρησιμοποιείται ως μονάδα στατιστικής μέτρησης των ροών ή δυνατοτήτων κυκλοφορίας. Ένα τυποποιημένο εμπορευματοκιβώτιο ISO σειρά 1 40 ποδών ισούται με 2 TEU. Κινητά κιβώτια κάτω των 20 ποδών αντιστοιχούν σε 0,75 TEU, μεταξύ 20 και 40 ποδών σε 1,5 TEU και άνω των 40 ποδών σε 2,25 TEU,
 24. “σοβαρό ατύχημα”: κάθε ατύχημα στο οποίο συμμετέχει τουλάχιστον ένα κινούμενο σιδηροδρομικό όχημα, το οποίο έχει ως αποτέλεσμα τουλάχιστον ένα νεκρό ή σοβαρά τραυματισμένο άτομο ή σημαντικές ζημιές στον τροχαίο εξοπλισμό, στις σιδηροδρομικές γραμμές, σε άλλες εγκαταστάσεις ή στο περιβάλλον ή σημαντικές διακοπές της κυκλοφορίας. Τα ατυχήματα στα εργαστήρια και στους χώρους αποθήκευσης εξαιρούνται,
 25. “σοβαρό ατύχημα με ανθρώπινα θύματα”: κάθε ατύχημα στο οποίο συμμετέχει τουλάχιστον ένα κινούμενο σιδηροδρομικό όχημα, το οποίο έχει ως αποτέλεσμα τουλάχιστον ένα νεκρό ή σοβαρά τραυματισμένο άτομο. Τα ατυχήματα στα εργαστήρια και στους χώρους αποθήκευσης εξαιρούνται,
 26. “νεκρός”: κάθε άτομο που σκοτώνεται ακαριαία ή που πεθαίνει εντός 30 ημερών λόγω ατυχήματος, εξαιρουμένων των αυτοκτονούντων,
 27. “σοβαρά τραυματισμένος”: κάθε τραυματίας ο οποίος νοσηλεύεται σε νοσοκομείο για διάστημα μεγαλύτερο των 24 ωρών, εξαιρουμένων όσων αποπειρώνται να αυτοκτονήσουν,
 28. “ατύχημα που σχετίζεται με τη μεταφορά επικίνδυνων εμπορευμάτων”: ατύχημα ή περιστατικό που πρέπει να αναφερθεί σύμφωνα με το άρθρο 1.8.5 των κανονισμών RID/ADR,
 29. “αυτοκτονία”: ενέργεια σκόπιμου αυτοτραυματισμού που καταλήγει σε θάνατο, όπως καταχωρίζεται και ταξινομείται από την αρμόδια εθνική αρχή,
 30. “απόπειρα αυτοκτονίας”: ενέργεια σκόπιμου αυτοτραυματισμού που καταλήγει σε σοβαρό τραυματισμό αλλά όχι σε θάνατο, όπως καταχωρίζεται και ταξινομείται από την αρμόδια εθνική αρχή.»
2. Το παράρτημα Η αντικαθίσταται από το παράρτημα του παρόντος κανονισμού.

Άρθρο 2

Ο παρών κανονισμός τίθεται σε ισχύ την εικοστή ημέρα από τη δημοσίευσή του στην *Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης*.

Ο παρών κανονισμός είναι δεσμευτικός ως προς όλα τα μέρη του και ισχύει άμεσα σε κάθε κράτος μέλος.

Βρυξέλλες, 3 Ιουλίου 2003.

Για την Επιτροπή
Pedro SOLBES MIRA
Μέλος της Επιτροπής

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ

«ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Η

ΣΤΑΤΙΣΤΙΚΕΣ ΣΧΕΤΙΚΑ ΜΕ ΤΑ ΑΤΥΧΗΜΑΤΑ

Κατάλογος μεταβλητών και μονάδες της μέτρησης	— αριθμός ατυχημάτων (Πίνακες H1, H2) — αριθμός νεκρών (Πίνακας H3) — αριθμός σοβαρά τραυματισμένων (Πίνακας H4)
Περίοδος αναφοράς	Έτος
Συχνότητα	Κάθε έτος
Κατάλογος των πινάκων με την υποδιαίρεση για κάθε πίνακα	Πίνακας H1: αριθμός σοβαρών ατυχημάτων και αριθμός σοβαρών ατυχημάτων με ανθρώπινα θύματα (προαιρετικά), ανάλογα με το είδος του ατυχήματος Πίνακας H2: αριθμός ατυχημάτων που σχετίζονται με τη μεταφορά επικίνδυνων εμπορευμάτων Πίνακας H3: αριθμός νεκρών ανά είδος ατυχήματος και ανά κατηγορία ατόμων Πίνακας H4: αριθμός σοβαρά τραυματισμένων ανά είδος ατυχήματος και κατηγορία ατόμων
Προθεσμία για τη διαβίβαση των στοιχείων	Πέντε μήνες μετά το τέλος της περιόδου αναφοράς
Πρώτη περίοδος αναφοράς	2004
Σημείωση	1. Το είδος ατυχήματος υποδιαιρείται ως εξής: — συγκρούσεις (εξαιρούνται ατυχήματα σε ισόπεδες διαβάσεις) — εκτροχιασμοί — ατυχήματα σε ισόπεδες διαβάσεις — ατυχήματα που προκαλούνται σε άτομα από κινούμενο τροχαίο υλικό — πυρκαγιές σε τροχαίο υλικό — λοιπά ατυχήματα — σύνολο Το είδος του ατυχήματος αναφέρεται στο πρωτογενές ατύχημα 2. Ο πίνακας H2 υποδιαιρείται ως εξής: — συνολικός αριθμός ατυχημάτων που σχετίζονται με τουλάχιστον ένα σιδηροδρομικό όχημα που μεταφέρει επικίνδυνα εμπορεύματα, όπως ορίζονται από τον κατάλογο εμπορευμάτων που καλύπτει το παράρτημα K — αριθμός τέτοιων ατυχημάτων στα οποία ελευθερώνονται επικίνδυνες ουσίες 3. Η κατηγορία ατόμου υποδιαιρείται ως εξής: — επιβάτες — προσωπικό (συμπεριλαμβανομένων και των συμβασιούχων) — άλλα — σύνολο 4. Τα στοιχεία των πινάκων H1-H4 παρέχονται για όλους τους σιδηροδρόμους που καλύπτει ο παρών κανονισμός. 5. Κατά τα πέντε πρώτα έτη εφαρμογής του παρόντος κανονισμού, τα κράτη μέλη μπορούν να διαβιβάζουν τις στατιστικές σύμφωνα με τους εθνικούς ορισμούς όταν δεν διατίθενται στοιχεία σύμφωνα με τους εναρμονισμένους ορισμούς (που εγκρίνονται σύμφωνα με τη διαδικασία του άρθρου 11 παράγραφος 2).»

ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ (ΕΚ) αριθ. 1193/2003 ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ**της 3ης Ιουλίου 2003****σχετικά με τις προσφορές που ανακοινώνονται για την εξαγωγή κριθής στο πλαίσιο του διαγωνισμού που προβλέπεται στον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 936/2003**

Η ΕΠΙΤΡΟΠΗ ΤΩΝ ΕΥΡΩΠΑΪΚΩΝ ΚΟΙΝΟΤΗΤΩΝ,

Έχοντας υπόψη:

τη συνθήκη για την ίδρυση της Ευρωπαϊκής Κοινότητας,

τον κανονισμό (ΕΟΚ) αριθ. 1766/92 του Συμβουλίου, της 30ής Ιουνίου 1992, περί δημιουργίας κοινής οργάνωσης αγοράς στον τομέα των σιτηρών⁽¹⁾, όπως τροποποιήθηκε τελευταία από τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 1140/2003⁽²⁾,τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 1501/95 της Επιτροπής, της 29ης Ιουνίου 1995, περί θεσπίσεως ορισμένων λεπτομερών κανόνων εφαρμογής του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 1766/92 του Συμβουλίου όσον αφορά τη χορήγηση επιστροφών κατά την εξαγωγή καθώς και τα μέτρα τα οποία πρέπει να λαμβάνονται σε περίπτωση διαταραχής της αγοράς στον τομέα των σιτηρών⁽³⁾, όπως τροποποιήθηκε τελευταία από τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 1163/2002⁽⁴⁾, όπως τροποποιήθηκε από τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 1324/2002⁽⁵⁾, και ιδίως το άρθρο 4,

Εκτιμώντας τα ακόλουθα:

- (1) Με τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 936/2003 της Επιτροπής⁽⁶⁾, προκηρύχθηκε διαγωνισμός για τον καθορισμό της επιστροφής κατά την εξαγωγή κριθής προς ορισμένες τρίτες χώρες.

- (2) Σύμφωνα με το άρθρο 7 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1501/95, με βάση τις ανακοινωθείσες προσφορές, η Επιτροπή μπορεί να αποφασίσει σύμφωνα με τη διαδικασία που προβλέπεται στο άρθρο 23 του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 1766/92, να μη δοθεί συνέχεια στο διαγωνισμό.
- (3) Λαμβανομένων υπόψη, ιδίως των κριτηρίων που προβλέπονται στο άρθρο 1 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1501/95, δεν ενδείκνυται ο καθορισμός μέγιστης επιστροφής.
- (4) Τα μέτρα που προβλέπονται στον παρόντα κανονισμό είναι σύμφωνα με τη γνώμη της επιτροπής διαχείρισης σιτηρών,

ΕΞΕΔΩΣΕ ΤΟΝ ΠΑΡΟΝΤΑ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟ:

Άρθρο 1

Δεν δίδεται συνέχεια στις προσφορές που ανακοινώνονται από την 27η Ιουνίου έως τις 3 Ιουλίου 2003, στο πλαίσιο του διαγωνισμού της επιστροφής κατά την εξαγωγή κριθής που αναφέρεται στον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 936/2003.

Άρθρο 2

Ο παρών κανονισμός αρχίζει να ισχύει στις 4 Ιουλίου 2003.

Ο παρών κανονισμός είναι δεσμευτικός ως προς όλα τα μέρη του και ισχύει άμεσα σε κάθε κράτος μέλος.

Βρυξέλλες, 3 Ιουλίου 2003.

Για την Επιτροπή

Franz FISCHLER

Μέλος της Επιτροπής

⁽¹⁾ ΕΕ L 181 της 1.7.1992, σ. 21.

⁽²⁾ ΕΕ L 158 της 27.6.2003, σ. 1.

⁽³⁾ ΕΕ L 147 της 30.6.1995, σ. 7.

⁽⁴⁾ ΕΕ L 170 της 29.6.2002, σ. 46.

⁽⁵⁾ ΕΕ L 194 της 23.7.2002, σ. 26.

⁽⁶⁾ ΕΕ L 127 της 9.5.2002, σ. 11.

ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ (ΕΚ) αριθ. 1194/2003 ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ
της 3ης Ιουλίου 2003

για τις προσφορές που ανακοινώνονται για την εξαγωγή σίκαλης στο πλαίσιο του διαγωνισμού που προβλέπεται στον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 935/2003

Η ΕΠΙΤΡΟΠΗ ΤΩΝ ΕΥΡΩΠΑΪΚΩΝ ΚΟΙΝΟΤΗΤΩΝ,

Έχοντας υπόψη:

τη συνθήκη για την ίδρυση της Ευρωπαϊκής Κοινότητας,

τον κανονισμό (ΕΟΚ) αριθ. 1766/92 του Συμβουλίου, της 30ής Ιουνίου 1992, περί δημιουργίας κοινής οργάνωσης αγοράς στον τομέα των σιτηρών ⁽¹⁾, όπως τροποποιήθηκε τελευταία από τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 1104/2003 ⁽²⁾,

τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 1501/95 της Επιτροπής, της 29ης Ιουνίου 1995, περί θεσπίσεως ορισμένων λεπτομερών κανόνων εφαρμογής του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 1766/92 του Συμβουλίου, όσον αφορά τη χορήγηση επιστροφών κατά την εξαγωγή, καθώς και τα μέτρα τα οποία πρέπει να λαμβάνονται σε περίπτωση διαταραχής της αγοράς στον τομέα των σιτηρών ⁽³⁾, όπως τροποποιήθηκε τελευταία από τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 1163/2002 ⁽⁴⁾, όπως τροποποιήθηκε από τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 1324/2002 ⁽⁵⁾, και ιδίως το άρθρο 7,

Εκτιμώντας τα ακόλουθα:

- (1) Με τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 900/2002 της Επιτροπής ⁽⁶⁾, προκηρύχθηκε διαγωνισμός για τον καθορισμό της επιστροφής κατά την εξαγωγή σίκαλης προς ορισμένες τρίτες χώρες.

- (2) Σύμφωνα με το άρθρο 7 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1501/95, με βάση τις ανακοινωθείσες προσφορές, η Επιτροπή δύναται, σύμφωνα με τη διαδικασία που προβλέπεται στο άρθρο 23 του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 1766/92, να αποφασίσει να μην δοθεί συνέχεια στο διαγωνισμό.
- (3) Λαμβανομένων υπόψη ιδίως των κριτηρίων που προβλέπονται στο άρθρο 1 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1501/95, δεν ενδείκνυται ο καθορισμός μέγιστης επιστροφής.
- (4) Τα μέτρα που προβλέπονται στον παρόντα κανονισμό είναι σύμφωνα με τη γνώμη της επιτροπής διαχείρισης σιτηρών,

ΕΞΕΔΩΣΕ ΤΟΝ ΠΑΡΟΝΤΑ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟ:

Άρθρο 1

Δεν δίδεται συνέχεια στις προσφορές που ανακοινώνονται από την 27η Ιουνίου έως τις 3 Ιουλίου 2003 στο πλαίσιο του διαγωνισμού της επιστροφής κατά την εξαγωγή σίκαλης που αναφέρεται στον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 935/2003.

Άρθρο 2

Ο παρών κανονισμός αρχίζει να ισχύει στις 4 Ιουλίου 2003.

Ο παρών κανονισμός είναι δεσμευτικός ως προς όλα τα μέρη του και ισχύει άμεσα σε κάθε κράτος μέλος.

Βρυξέλλες, 3 Ιουλίου 2003.

Για την Επιτροπή
Franz FISCHLER
Μέλος της Επιτροπής

⁽¹⁾ ΕΕ L 181 της 1.7.1992, σ. 21.

⁽²⁾ ΕΕ L 158 της 27.6.2003, σ. 1.

⁽³⁾ ΕΕ L 147 της 30.6.1995, σ. 7.

⁽⁴⁾ ΕΕ L 170 της 29.6.2002, σ. 46.

⁽⁵⁾ ΕΕ L 194 της 23.7.2002, σ. 26.

⁽⁶⁾ ΕΕ L 133 της 29.5.2003, σ. 45.

ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ (ΕΚ) αριθ. 1195/2003 ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ**της 3ης Ιουλίου 2003****σχετικά με τις προσφορές που ανακοινώνονται για την εξαγωγή μαλακού σίτου στο πλαίσιο του διαγωνισμού που προβλέπεται στον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 934/2003**

Η ΕΠΙΤΡΟΠΗ ΤΩΝ ΕΥΡΩΠΑΪΚΩΝ ΚΟΙΝΟΤΗΤΩΝ,

Έχοντας υπόψη:

τη συνθήκη για την ίδρυση της Ευρωπαϊκής Κοινότητας,

τον κανονισμό (ΕΟΚ) αριθ. 1766/92 του Συμβουλίου, της 30ής Ιουνίου 1992, περί δημιουργίας κοινής οργάνωσης αγοράς στον τομέα των σιτηρών ⁽¹⁾, όπως τροποποιήθηκε τελευταία από τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 1104/2003 ⁽²⁾,τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 1501/95 της Επιτροπής, της 29ης Ιουνίου 1995, περί θεσπίσεως ορισμένων λεπτομερών κανόνων εφαρμογής του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 1766/92 του Συμβουλίου, όσον αφορά τη χορήγηση επιστροφών κατά την εξαγωγή, καθώς και τα μέτρα τα οποία πρέπει να λαμβάνονται σε περίπτωση διαταραχής της αγοράς στον τομέα των σιτηρών ⁽³⁾, όπως τροποποιήθηκε τελευταία από τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 1163/2002 ⁽⁴⁾, όπως τροποποιήθηκε από τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 1324/2002 ⁽⁵⁾, και ιδίως το άρθρο 4,

Εκτιμώντας τα ακόλουθα:

- (1) Με τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 934/2003 της Επιτροπής ⁽⁶⁾ προκηρύχθηκε διαγωνισμός για τον καθορισμό της επιστροφής κατά την εξαγωγή μαλακού σίτου προς ορισμένες τρίτες χώρες.

- (2) Σύμφωνα με το άρθρο 7 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1501/95, με βάση τις ανακοινωθείσες προσφορές, η Επιτροπή δύναται, σύμφωνα με τη διαδικασία που προβλέπεται στο άρθρο 23 του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 1766/92, να αποφασίσει να μην δοθεί συνέχεια στο διαγωνισμό.
- (3) Λαμβανομένων υπόψη ιδίως των κριτηρίων που προβλέπονται στο άρθρο 1 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1501/95, δεν ενδείκνυται ο καθορισμός μέγιστης επιστροφής.
- (4) Τα μέτρα που προβλέπονται στον παρόντα κανονισμό είναι σύμφωνα με τη γνώμη της επιτροπής διαχείρισης σιτηρών,

ΕΞΕΔΩΣΕ ΤΟΝ ΠΑΡΟΝΤΑ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟ:

Άρθρο 1

Δεν δίδεται συνέχεια στις προσφορές που ανακοινώνονται από την 27η Ιουνίου έως τις 3 Ιουλίου 2003 στο πλαίσιο του διαγωνισμού της επιστροφής κατά την εξαγωγή μαλακού σίτου που αναφέρεται στον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 934/2003.

Άρθρο 2

Ο παρών κανονισμός αρχίζει να ισχύει στις 4 Ιουλίου 2003.

Ο παρών κανονισμός είναι δεσμευτικός ως προς όλα τα μέρη του και ισχύει άμεσα σε κάθε κράτος μέλος.

Βρυξέλλες, 3 Ιουλίου 2003.

Για την Επιτροπή
Franz FISCHLER
Μέλος της Επιτροπής

⁽¹⁾ ΕΕ L 181 της 1.7.1992, σ. 21.

⁽²⁾ ΕΕ L 158 της 27.6.2003, σ. 1.

⁽³⁾ ΕΕ L 147 της 30.6.1995, σ. 7.

⁽⁴⁾ ΕΕ L 170 της 29.6.2002, σ. 46.

⁽⁵⁾ ΕΕ L 194 της 23.7.2002, σ. 26.

⁽⁶⁾ ΕΕ L 133 της 29.5.2003, σ. 42.

ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ (ΕΚ) αριθ. 1196/2003 ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ
της 3ης Ιουλίου 2003

σχετικά με τις προσφορές που ανακοινώνονται για την εισαγωγή σόργου στο πλαίσιο του διαγωνισμού που προβλέπεται στον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 699/2003

Η ΕΠΙΤΡΟΠΗ ΤΩΝ ΕΥΡΩΠΑΪΚΩΝ ΚΟΙΝΟΤΗΤΩΝ,

Έχοντας υπόψη:

τη συνθήκη για την ίδρυση της Ευρωπαϊκής Κοινότητας,

τον κανονισμό (ΕΟΚ) αριθ. 1766/92 του Συμβουλίου, της 30ής Ιουνίου 1992, περί δημιουργίας κοινής οργάνωσης αγοράς στον τομέα των σιτηρών⁽¹⁾, όπως τροποποιήθηκε τελευταία από τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 1104/2003 της Επιτροπής⁽²⁾, και ιδίως το άρθρο 12 παράγραφος 1,

Εκτιμώντας τα ακόλουθα:

- (1) Έχει προκηρυχθεί διαγωνισμός για τη μέγιστη μείωση του δασμού κατά την εισαγωγή σόργου στην Ισπανία με τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 699/2003 της Επιτροπής⁽³⁾.
- (2) Κατ' εφαρμογή του άρθρου 5 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1839/95 της Επιτροπής⁽⁴⁾, όπως τροποποιήθηκε τελευταία από τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 2235/2000⁽⁵⁾, με βάση τις ανακοινωθείσες προσφορές, η Επιτροπή δύναται, σύμφωνα με τη διαδικασία που προβλέπεται στο άρθρο 23 του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 1766/92, να αποφασίσει να μη δοθεί συνέχεια στο διαγωνισμό.

(3) Κατ' εφαρμογή των κριτηρίων που προβλέπονται στα άρθρα 6 και 7 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1839/95, δεν ενδείκνυται ο καθορισμός μέγιστης μείωσης του δασμού.

(4) Τα μέτρα που προβλέπονται στον παρόντα κανονισμό είναι σύμφωνα με τη γνώμη της επιτροπής διαχείρισης σιτηρών.

ΕΞΕΔΩΣΕ ΤΟΝ ΠΑΡΟΝΤΑ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟ:

Άρθρο 1

Δεν δίνεται συνέχεια στις προσφορές που ανακοινώνονται από την 27η Ιουνίου έως τις 3 Ιουλίου 2003 στο πλαίσιο του διαγωνισμού για τη μείωση του δασμού κατά την εισαγωγή σόργου που προβλέπεται στον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 699/2003.

Άρθρο 2

Ο παρών κανονισμός αρχίζει να ισχύει στις 4 Ιουλίου 2003.

Ο παρών κανονισμός είναι δεσμευτικός ως προς όλα τα μέρη του και ισχύει άμεσα σε κάθε κράτος μέλος.

Βρυξέλλες, 3 Ιουλίου 2003.

Για την Επιτροπή
Franz FISCHLER
Μέλος της Επιτροπής

⁽¹⁾ ΕΕ L 181 της 1.7.1992, σ. 21.

⁽²⁾ ΕΕ L 158 της 27.6.2003, σ. 1.

⁽³⁾ ΕΕ L 99 της 17.4.2003, σ. 29.

⁽⁴⁾ ΕΕ L 177 της 28.7.1995, σ. 4.

⁽⁵⁾ ΕΕ L 256 της 10.10.2000, σ. 13.

ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ (ΕΚ) αριθ. 1197/2003 ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ

της 3ης Ιουλίου 2003

για τον καθορισμό του συντελεστή μείωσης που θα εφαρμοστεί στην κοινοτική δασμολογική ποσόστωση κατά την εισαγωγή κριθής, που προβλέπεται από τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 2376/2002

Η ΕΠΙΤΡΟΠΗ ΤΩΝ ΕΥΡΩΠΑΪΚΩΝ ΚΟΙΝΟΤΗΤΩΝ,

Έχοντας υπόψη:

τη συνθήκη για την ίδρυση της Ευρωπαϊκής Κοινότητας,

τον κανονισμό (ΕΟΚ) αριθ. 1766/92 του Συμβουλίου, της 30ής Ιουνίου 1992, περί κοινής οργανώσεως της αγοράς στον τομέα των σιτηρών ⁽¹⁾, όπως τροποποιήθηκε τελευταία από τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 1104/2003 ⁽²⁾,

τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 2376/2002 της Επιτροπής, της 27ης Δεκεμβρίου 2002, για το άνοιγμα και τον τρόπο διαχείρισης της κοινοτικής δασμολογικής ποσόστωσης για την εισαγωγή κριθής προέλευσης τρίτων χωρών και για τη θέσπιση παρέκκλισης από τον κανονισμό (ΕΟΚ) αριθ. 1766/92 του Συμβουλίου ⁽³⁾, όπως τροποποιήθηκε τελευταία από τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 1113/2003 ⁽⁴⁾, και ιδίως το άρθρο 4 παράγραφος 3,

Εκτιμώντας τα ακόλουθα:

- (1) Ο κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 2376/2002 άνοιξε ετήσια δασμολογική ποσόστωση 300 000 τόνων για την εισαγωγή κριθής που υπάγεται στον κωδικό ΣΟ 1003 00.

- (2) Οι ζητηθείσες ποσότητες στις 30 Ιουνίου 2003, σύμφωνα με το άρθρο 4 παράγραφος 1 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 2376/2002, υπερβαίνουν τις διαθέσιμες ποσότητες. Πρέπει, συνεπώς, να καθοριστεί σε ποιο βαθμό μπορούν να εκδοθούν πιστοποιητικά, καθορίζοντας το συντελεστή μείωσης που θα εφαρμοσθεί στις ζητηθείσες ποσότητες,

ΕΞΕΔΩΣΕ ΤΟΝ ΠΑΡΟΝΤΑ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟ:

Άρθρο 1

Κάθε αίτηση χορήγησης πιστοποιητικού εισαγωγής για τη δασμολογική ποσόστωση κριθής που κατατέθηκε και διαβιβάστηκε στην Επιτροπή στις 30 Ιουνίου 2003, σύμφωνα με το άρθρο 4 παράγραφοι 1 και 2 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 2376/2002, ικανοποιείται μέχρι ποσοστού 0,715620 των ζητούμενων ποσοτήτων.

Άρθρο 2

Ο παρών κανονισμός αρχίζει να ισχύει στις 4 Ιουλίου 2003.

Ο παρών κανονισμός είναι δεσμευτικός ως προς όλα τα μέρη του και ισχύει άμεσα σε κάθε κράτος μέλος.

Βρυξέλλες, 3 Ιουλίου 2003.

Για την Επιτροπή

J. M. SILVA RODRÍGUEZ

Γενικός Διευθυντής Γεωργίας

⁽¹⁾ ΕΕ L 181 της 1.7.1992, σ. 21.

⁽²⁾ ΕΕ L 158 της 27.6.2003, σ. 1.

⁽³⁾ ΕΕ L 358 της 31.12.2002, σ. 92.

⁽⁴⁾ ΕΕ L 158 της 27.6.2003, σ. 24.

ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ (ΕΚ) αριθ. 1198/2003 ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ
της 3ης Ιουλίου 2003

για καθορισμό σε ποιο βαθμό μπορεί να δοθεί συνέχεια στις αιτήσεις για δικαίωμα εισαγωγής που υποβλήθηκαν τον Ιούνιο 2003 για τα νεαρά άρρενα βοοειδή που προορίζονται για πάχυνση

Η ΕΠΙΤΡΟΠΗ ΤΩΝ ΕΥΡΩΠΑΪΚΩΝ ΚΟΙΝΟΤΗΤΩΝ,

Έχοντας υπόψη:

τη συνθήκη για την ίδρυση της Ευρωπαϊκής Κοινότητας,

τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 977/2003 της Επιτροπής, της 7ης Ιουνίου 2003, για το άνοιγμα και τον τρόπο διαχείρισης δασμολογικής ποσόστωσης για την εισαγωγή νεαρών αρρένων βοοειδών που προορίζονται για πάχυνση (1η Ιουλίου 2003 έως 30 Ιουνίου 2004) ⁽¹⁾, και ιδίως το άρθρο 4 παράγραφος 5,

Εκτιμώντας τα ακόλουθα:

Ο κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 977/2003, στο άρθρο 1 παράγραφος 1, έχει καθορίσει την ποσότητα των νεαρών αρρένων βοοειδών που μπορούν να εισαχθούν υπό ειδικές συνθήκες για την περίοδο από 1ης Ιουλίου 2003 έως 30 Ιουνίου 2004. Στις άλλες περιπτώσεις, οι ζητούμενες ποσότητες υπερβαίνουν τις διαθέσιμες ποσότητες βάσει του άρθρου 2 παράγραφος 1 στοιχείο γ) του ίδιου κανονι-

σμού. Υπό τις συνθήκες αυτές, πρέπει να μειωθούν ανάλογα οι ποσότητες που έχουν ζητηθεί σύμφωνα με τις διατάξεις του άρθρου 4 παράγραφος 5 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 977/2003,

ΕΞΕΔΩΣΕ ΤΟΝ ΠΑΡΟΝΤΑ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟ:

Άρθρο 1

Κάθε αίτηση για δικαίωμα εισαγωγής που κατατίθεται στα άλλα κράτη μέλη εκτός της Ιταλίας και της Ελλάδας, στα πλαίσια του άρθρου 2 παράγραφος 3 δεύτερο εδάφιο τρίτη περίπτωση του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 977/2003 ικανοποιείται μέχρι 2,4324 % της ποσότητας που ζητήθηκε.

Άρθρο 2

Ο παρών κανονισμός αρχίζει να ισχύει στις 4 Ιουλίου 2003.

Ο παρών κανονισμός είναι δεσμευτικός ως προς όλα τα μέρη του και ισχύει άμεσα σε κάθε κράτος μέλος.

Βρυξέλλες, 3 Ιουλίου 2003.

Για την Επιτροπή
J. M. SILVA RODRÍGUEZ
Γενικός Διευθυντής Γεωργίας

⁽¹⁾ ΕΕ L 141 της 7.6.2003, σ. 5.

ΟΔΗΓΙΑ 2003/42/ΕΚ ΤΟΥ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟΥ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟΥ ΚΑΙ ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ

της 13ης Ιουνίου 2003

για την αναφορά περιστατικών στην πολιτική αεροπορία

ΤΟ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟ ΚΑΙ ΤΟ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟ ΤΗΣ ΕΥΡΩΠΑΪΚΗΣ ΕΝΩΣΗΣ,

Έχοντας υπόψη:

τη συνθήκη για την ίδρυση της Ευρωπαϊκής Κοινότητας, και ιδίως το άρθρο 80 παράγραφος 2,

την πρόταση της Επιτροπής ⁽¹⁾,τη γνώμη της Ευρωπαϊκής Οικονομικής και Κοινωνικής Επιτροπής ⁽²⁾,

Αφού ζητήθηκε η γνώμη της Επιτροπής των Περιφερειών,

Αποφασίζοντας σύμφωνα με τη διαδικασία του άρθρου 251 της συνθήκης ⁽³⁾, υπό το πρίσμα του κοινού σχεδίου που εγκρίθηκε από την επιτροπή συνδιαλλαγής στις 9 Απριλίου 2003,

Εκτιμώντας τα ακόλουθα:

- (1) Το ποσοστό ατυχημάτων στην πολιτική αεροπορία παρέμεινε σχετικά σταθερό κατά την περασμένη δεκαετία· εντούτοις, υπάρχει ανησυχία ότι η προβλεπόμενη αύξηση της κυκλοφορίας θα μπορούσε να οδηγήσει σε αύξηση του αριθμού των ατυχημάτων στο εγγύς μέλλον.
- (2) Η οδηγία 94/56/ΕΚ του Συμβουλίου, της 21ης Νοεμβρίου 1994, για τη θέσπιση των βασικών αρχών που διέπουν τις έρευνες ατυχημάτων και συμβάντων πολιτικής αεροπορίας ⁽⁴⁾, αποβλέπει στην πρόληψη ατυχημάτων με τη διευκόλυνση της ταχείας διεξαγωγής ερευνών.
- (3) Η πείρα έχει δείξει ότι συχνά, προτού σημειωθεί ατύχημα, ορισμένα συμβάντα και πολυάριθμες άλλες ελλείψεις συνιστούν ενδείξεις για την ύπαρξη κινδύνου ασφάλειας.
- (4) Η βελτίωση της ασφάλειας της πολιτικής αεροπορίας απαιτεί καλύτερη γνώση αυτών των περιστατικών για να διευκολυνθεί η ανάλυση και η παρακολούθηση των τάσεων προκειμένου να αναληφθεί επανορθωτική δράση.
- (5) Όταν στο περιστατικό αυτό ενέχεται αεροσκάφος νηολογημένο σε κράτος μέλος ή αεροσκάφος το οποίο εκμεταλλεύεται επιχείρηση εγκατεστημένη σε κράτος μέλος, το περιστατικό αυτό πρέπει να αναφέρεται ακόμη και εάν έχει σημειωθεί εκτός του κοινοτικού εδάφους.
- (6) Κάθε κράτος μέλος θα πρέπει να οργανώσει συστήματα υποχρεωτικής αναφοράς.
- (7) Το προσωπικό διαφόρων κατηγοριών που εργάζεται στην πολιτική αεροπορία παρατηρεί περιστατικά που ενδιαφέρουν την πρόληψη ατυχημάτων και, συνεπώς, θα πρέπει να τα αναφέρει.

- (8) Ο εντοπισμός των δυνητικών κινδύνων θα αποβεί πολύ πιο αποτελεσματικός με την ανταλλαγή πληροφοριών σχετικά με τα περιστατικά αυτά.
- (9) Για την ανταλλαγή πληροφοριών μεταξύ των διαφόρων συστημάτων, είναι αναγκαίο ένα λογισμικό υποστήριξης.
- (10) Οι πληροφορίες σχετικά με την ασφάλεια θα πρέπει να διατίθενται σε φορείς στους οποίους έχει ανατεθεί ο έλεγχος της ασφάλειας της πολιτικής αεροπορίας ή η διερεύνηση ατυχημάτων και συμβάντων εντός της Κοινότητας και, αναλόγως των περιστάσεων, σε όσους μπορούν να συνάγουν σχετικά διδάγματα και να λαμβάνουν τα αναγκαία μέτρα ή να προβαίνουν στις απαιτούμενες ενέργειες για τη βελτίωση της ασφάλειας.
- (11) Ο ευαίσθητος χαρακτήρας των πληροφοριών σχετικά με την ασφάλεια υπαγορεύει ότι ο τρόπος για να εξασφαλισθεί η συλλογή των πληροφοριών αυτών είναι η κατοχύρωση της εμπιστευτικότητάς τους, η προστασία της πηγής από την οποία προέρχονται και η εξασφάλιση της εμπιστοσύνης του προσωπικού που εργάζεται στην πολιτική αεροπορία.
- (12) Το κοινό θα πρέπει να ενημερώνεται γενικά για το επίπεδο ασφάλειας της αεροπορίας.
- (13) Θα πρέπει να ληφθούν κατάλληλα μέτρα τα οποία θα επιτρέψουν τη συγκρότηση συστημάτων εμπιστευτικής αναφοράς.
- (14) Τα μέτρα που είναι αναγκαία για την εφαρμογή της παρούσας οδηγίας θα πρέπει να θεσπισθούν σύμφωνα με την απόφαση 1999/468/ΕΚ του Συμβουλίου, της 28ης Ιουνίου 1999, για τον καθορισμό των όρων άσκησης των εκτελεστικών αρμοδιοτήτων που ανατίθενται στην Επιτροπή ⁽⁵⁾.
- (15) Θα πρέπει να εξασφαλισθεί συνοχή με τις τεχνικές προδιαγραφές για την υποβολή αναφοράς τις οποίες έχουν εκπονήσει οι εθνικοί εμπειρογνώμονες στο πλαίσιο του Eurocontrol και του συνδέσμου αρχών πολιτικής αεροπορίας (JAA). Ο κατάλογος των ανακοινωτέων περιστατικών θα πρέπει να λαμβάνει υπόψη το έργο αυτών των δύο ευρωπαϊκών οργανισμών. Θα πρέπει να λαμβάνονται επίσης υπόψη οι εξελίξεις στο πλαίσιο του Διεθνούς Οργανισμού Πολιτικής Αεροπορίας (ICAO).
- (16) Δεδομένου ότι ο στόχος της προτεινόμενης δράσης, ήτοι η βελτίωση της αεροπορικής ασφάλειας, είναι αδύνατον να επιτευχθεί επαρκώς από τα κράτη μέλη, διότι τα συστήματα αναφοράς που εφαρμόζουν τα κράτη μέλη ενεργώντας μεμονωμένα είναι λιγότερο αποτελεσματικά από ένα συντονισμένο δίκτυο με ανταλλαγή πληροφοριών το οποίο καθιστά δυνατή την ανίχνευση σε προγενέστερο στάδιο ενδεχόμενων προβλημάτων ασφαλείας και δύναται, ως εκ τούτου, να επιτευχθεί καλύτερα σε κοινοτικό επίπεδο, η Κοινότητα μπορεί να θεσπίσει μέτρα σύμφωνα με την αρχή της επικουρικότητας, όπως εκτίθεται στο άρθρο 5 της συνθήκης. Σύμφωνα με την αρχή της αναλογικότητας όπως εκτίθεται στο εν λόγω άρθρο, η παρούσα οδηγία δεν υπερβαίνει τα αναγκαία όρια για την εκπλήρωση του στόχου αυτού,

⁽¹⁾ ΕΕ C 120 Ε της 24.4.2001, σ. 148 και ΕΕ C 332 Ε της 27.11.2001, σ. 320.⁽²⁾ ΕΕ C 311 της 7.11.2001, σ. 8.⁽³⁾ Γνώμη του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου της 14ης Ιουνίου 2001 (ΕΕ C 53 Ε της 28.2.2002, σ. 324), κοινή θέση του Συμβουλίου της 17ης Ιουνίου 2002 (ΕΕ C 197 Ε της 20.8.2002, σ. 16) και απόφαση του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου της 23ης Οκτωβρίου 2002 (δεν έχει ακόμα δημοσιευθεί στην Επίσημη Εφημερίδα). Απόφαση του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου της 13ης Μαΐου 2003 και απόφαση του Συμβουλίου της 13ης Μαΐου 2003.⁽⁴⁾ ΕΕ L 319 της 12.12.1994, σ. 14.⁽⁵⁾ ΕΕ L 184 της 17.7.1999, σ. 23.

ΕΞΕΔΩΣΑΝ ΤΗΝ ΠΑΡΟΥΣΑ ΟΔΗΓΙΑ:

Άρθρο 4

Υποχρέωση αναφοράς**Άρθρο 1****Στόχος**

Στόχος της παρούσας οδηγίας είναι να συμβάλει στη βελτίωση της αεροπορικής ασφάλειας εξασφαλίζοντας ότι αναφέρονται, συλλέγονται, αποθηκεύονται, προστατεύονται και διαδίδονται οι σχετικές με την ασφάλεια πληροφορίες.

Ο μοναδικός στόχος της αναφοράς των περιστατικών είναι η πρόληψη ατυχημάτων και συμβάντων και όχι η απόδοση υπαιτιότητας ή ευθύνης.

Άρθρο 2**Ορισμοί**

Για τους σκοπούς της παρούσας οδηγίας:

1. ως «περιστατικό» νοείται κάθε διακοπή λειτουργίας, ελάττωμα, έλλειψη ή άλλη αντικανονική κατάσταση που επηρέασε ή μπορεί να επηρεάσει την ασφάλεια της πτήσης και που δεν κατέληξε σε αεροπορικό ατύχημα ή σοβαρό συμβάν, όπως ορίζεται στο άρθρο 3 στοιχεία α) και κ) της οδηγίας 94/56/ΕΚ, εφεξής αποκαλούμενο «ατύχημα ή σοβαρό συμβάν».
2. ως «αφαίρεση στοιχείων ταυτότητας» νοείται η εξάλειψη από τις υποβληθείσες αναφορές όλων των προσωπικών στοιχείων που αφορούν τον αναφέροντα και των τεχνικών στοιχείων τα οποία θα μπορούσαν να οδηγήσουν στο να συναχθεί από τις πληροφορίες η ταυτότητα του αναφέροντος ή τρίτων μερών.

Άρθρο 3**Πεδίο εφαρμογής**

1. Η παρούσα οδηγία εφαρμόζεται στα περιστατικά που θέτουν σε κίνδυνο ή που θα μπορούσαν, εάν δεν επανορθώνονταν, να θέσουν σε κίνδυνο το αεροσκάφος, τους επιβαίνοντες σε αυτό ή οποιοδήποτε άλλο πρόσωπο. Κατάλογος παραδειγμάτων τέτοιων περιστατικών περιέχεται στα παραρτήματα I και II.
2. Η Επιτροπή μπορεί, σύμφωνα με τη διαδικασία του άρθρου 10 παράγραφος 2, να αποφασίζει την τροποποίηση των παραρτημάτων προκειμένου να διερευνά ή να τροποποιεί τα παραδείγματα.
3. Η εφαρμογή της παρούσας οδηγίας στον αερολιμένα του Γιβραλτάρ θεωρείται ότι δεν θίγει τις αντίστοιχες νομικές θέσεις του Βασιλείου της Ισπανίας και του Ηνωμένου Βασιλείου όσον αφορά τη διαμάχη περί κυριαρχίας στο έδαφος όπου βρίσκεται ο αερολιμένας.
4. Η εφαρμογή της παρούσας οδηγίας στον αερολιμένα του Γιβραλτάρ αναστέλλεται έως ότου τεθούν σε ισχύ οι διακανονισμοί της κοινής δήλωσης των υπουργών Εξωτερικών του Βασιλείου της Ισπανίας και του Ηνωμένου Βασιλείου της 2ας Δεκεμβρίου 1987. Οι κυβερνήσεις του Βασιλείου της Ισπανίας και του Ηνωμένου Βασιλείου θα ενημερώσουν το Συμβούλιο σχετικά με αυτή την ημερομηνία θέσης σε ισχύ.

1. Τα κράτη μέλη ζητούν να αναφέρονται τα καλυπτόμενα από το άρθρο 3 περιστατικά στις αρμόδιες αρχές που ορίζονται στο άρθρο 5 παράγραφος 1, από κάθε πρόσωπο που απαριθμείται κατωτέρω κατά την άσκηση των καθηκόντων του:

- α) τον χειριστή ή τον κυβερνήτη αεροσκάφους με στροβιλοκινητήρα ή αεροσκάφους συγκοινωνίας το οποίο χρησιμοποιείται από φορέα εκμετάλλευσης για λογαριασμό του οποίου ένα κράτος μέλος εξασφαλίζει την εποπτεία της ασφάλειας των επιχειρήσεων·
- β) το πρόσωπο που σχεδιάζει, κατασκευάζει, συντηρεί ή τροποποιεί αεροσκάφος με στροβιλοκινητήρα ή αεροσκάφος συγκοινωνίας, ή εξάρτημα ή τμήμα αυτού, υπό την εποπτεία ενός κράτους μέλους·
- γ) το πρόσωπο που υπογράφει πιστοποιητικό επιδεώρησης συντήρησης ή άδειας προς λειτουργία αεροσκάφους με στροβιλοκινητήρα ή αεροσκάφους συγκοινωνίας, ή εξαρτήματος ή τμήματος αυτού, υπό την εποπτεία ενός κράτους μέλους·
- δ) το πρόσωπο που εκτελεί καθήκον για το οποίο απαιτείται να είναι εξουσιοδοτημένο ως ελεγκτής εναέριας κυκλοφορίας κράτους μέλους ή ως αξιωματικός πληροφοριών πτήσης·
- ε) ο διαχειριστής αερολιμένα που καλύπτεται από τον κανονισμό (ΕΟΚ) αριθ. 2408/92 του Συμβουλίου, της 23ης Ιουλίου 1992, για την πρόσβαση των κοινοτικών αερομεταφορέων σε δρομολόγια ενδοκοινοτικών αεροπορικών γραμμών ⁽¹⁾·
- στ) το πρόσωπο που εκτελεί καθήκον συνδεδεμένο με την εγκατάσταση, την τροποποίηση, τη συντήρηση, την επισκευή, τη γενική επισκευή, τον έλεγχο της πτήσης ή την επιδεώρηση των εγκαταστάσεων αεροναυτιλίας για τις οποίες την ευθύνη φέρει κράτος μέλος·
- ζ) το πρόσωπο που εκτελεί καθήκον συνδεδεμένο με την επίγεια εξυπηρέτηση αεροσκάφους, στην οποία περιλαμβάνεται η τροφοδοσία με καύσιμα, η συντήρηση, η σύνταξη φορτωτικής, η φόρτωση, η αποπάγωση και η ρυμούλκηση σε αεροδρόμιο που καλύπτεται από τον κανονισμό (ΕΟΚ) αριθ. 2408/92.

2. Τα κράτη μέλη μπορούν να ενθαρρύνουν την εθελοντική υποβολή αναφοράς, για περιστατικά που αναφέρονται στο άρθρο 3 παράγραφος 1, από κάθε πρόσωπο το οποίο ασκεί, στο πλαίσιο άλλων δραστηριοτήτων της πολιτικής αεροπορίας, καθήκοντα παρεμφερή με εκείνα που απαριθμούνται στην παράγραφο 1.

Άρθρο 5**Συλλογή και αποθήκευση πληροφοριών**

1. Τα κράτη μέλη ορίζουν μία ή περισσότερες αρμόδιες αρχές οι οποίες θα δημιουργήσουν μηχανισμό για τη συλλογή, την αξιολόγηση, την επεξεργασία και την αποθήκευση των περιστατικών που αναφέρονται σύμφωνα με το άρθρο 4.

Η αρμοδιότητα αυτή μπορεί να ανατίθεται στις ακόλουθες αρχές, εργαζόμενες με αμεροληψία:

- α) στην εθνική υπηρεσία πολιτικής αεροπορίας, ή/και
- β) στον οργανισμό ή όργανο έρευνας που έχει συγκροτηθεί βάσει του άρθρου 6 της οδηγίας 94/56/ΕΚ, ή/και
- γ) σε κάθε άλλο ανεξάρτητο οργανισμό ή όργανο στον οποίο ανατίθεται η αποστολή αυτή.

⁽¹⁾ ΕΕ L 240 της 24.8.1992, σ. 8· κανονισμός όπως τροποποιήθηκε τελευταία από την πράξη προσχώρησης του 1994.

Εάν ένα κράτος μέλος ορίσει περισσότερους από έναν οργανισμό ή όργανο, ορίζει έναν από αυτούς ως σημείο επαφής για την ανταλλαγή των πληροφοριών που αναφέρονται στο άρθρο 6 παράγραφος 1.

2. Οι αρμόδιες αρχές αποθηκεύουν τις αναφορές που συλλέγονται στις οικείες βάσεις δεδομένων.

3. Τα ατυχήματα και τα σοβαρά συμβάντα αποθηκεύονται επίσης στις εν λόγω βάσεις δεδομένων.

Άρθρο 6

Ανταλλαγή πληροφοριών

1. Τα κράτη μέλη συμμετέχουν στην ανταλλαγή πληροφοριών θέτοντας στη διάθεση των αρμόδιων αρχών των άλλων κρατών μελών και της Επιτροπής όλες τις χρήσιμες πληροφορίες τις σχετικές με την ασφάλεια, οι οποίες αποθηκεύονται στις βάσεις δεδομένων που αναφέρονται στο άρθρο 5 παράγραφος 2.

Οι βάσεις δεδομένων είναι συμβατές με το λογισμικό που περιγράφεται στην παράγραφο 3.

2. Η ορισθείσα σύμφωνα με το άρθρο 5, παράγραφος 1 αρμόδια αρχή, η οποία παραλαμβάνει αναφορά περιστατικού, την καταχωρίζει στις βάσεις δεδομένων και την κοινοποιεί, εάν είναι απαραίτητο, στην αρμόδια αρχή του κράτους μέλους στο οποίο σημειώθηκε το περιστατικό, στο οποίο είναι νηολογημένο το αεροσκάφος, στο οποίο κατασκευάστηκε το αεροσκάφος ή/και στο οποίο έχει πιστοποιηθεί ο φορέας εκμετάλλευσης.

3. Η Επιτροπή αναπτύσσει ειδικό λογισμικό για τους σκοπούς της παρούσας οδηγίας. Εν προκειμένω, λαμβάνει επίσης υπόψη την ανάγκη συμβατότητας των υφιστάμενων λογισμικών στα κράτη μέλη. Οι αρμόδιες αρχές μπορούν να χρησιμοποιούν το λογισμικό αυτό για τη λειτουργία των δικών τους βάσεων δεδομένων.

4. Η Επιτροπή λαμβάνει τα ενδεδειγμένα μέτρα για τη διευκόλυνση της ανταλλαγής πληροφοριών που προβλέπεται στην παράγραφο 1, σύμφωνα με τη διαδικασία του άρθρου 10 παράγραφος 2.

Άρθρο 7

Διάδοση των πληροφοριών

1. Κάθε φορέας στον οποίο έχει ανατεθεί ο έλεγχος της ασφάλειας της πολιτικής αεροπορίας ή η διερεύνηση ατυχημάτων και συμβάντων της πολιτικής αεροπορίας εντός της Κοινότητας, έχει πρόσβαση στις πληροφορίες για περιστατικά που συλλέγονται και ανταλλάσσονται σύμφωνα με τα άρθρα 5 και 6, ώστε να μπορεί να συνάγει τα σχετικά με την ασφάλεια συμπεράσματα με βάση τα αναφερόμενα περιστατικά.

2. Με την επιφύλαξη του δικαιώματος πρόσβασης του κοινού στα έγγραφα της Επιτροπής, όπως προβλέπεται στον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 1049/2001 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 30ής Μαΐου 2001, για την πρόσβαση του κοινού στα έγγραφα του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου, του Συμβουλίου και της Επιτροπής⁽¹⁾, η Επιτροπή θεσπίζει, με δική της πρωτοβουλία και σύμφωνα με τη διαδικασία του άρθρου 10 παράγραφος 2, μέτρα για τη διάδοση των πληροφοριών που αναφέρονται στην παράγραφο 1 προς τα ενδιαφερόμενα μέρη καθώς και τους σχετικούς όρους. Τα εν λόγω μέτρα, τα οποία μπορούν να είναι γενικής φύσεως ή εξατομικευμένα, βασίζονται στην ανάγκη:

— να παρέχονται σε πρόσωπα και οργανισμούς οι πληροφορίες που τους χρειάζονται για τη βελτίωση της ασφάλειας της πολιτικής αεροπορίας,

— να περιορίζεται η διάδοση των πληροφοριών στις απολύτως απαραίτητες για τους σκοπούς του χρήστη πληροφορίες προκειμένου να εξασφαλίζεται η δέουσα εμπιστευτικότητα των εν λόγω πληροφοριών.

Η απόφαση διάδοσης των πληροφοριών δυνάμει της παρούσας παραγράφου περιορίζεται στις απολύτως απαραίτητες για τους σκοπούς του χρήστη πληροφορίες, με την επιφύλαξη των διατάξεων του άρθρου 8.

3. Τα κράτη μέλη μπορούν να δημοσιεύουν τουλάχιστον ετησίως επισκόπηση της ασφάλειας, με πληροφορίες για τους τύπους των περιστατικών που συνελέγησαν από το εθνικό σύστημά τους υποχρεωτικής αναφοράς περιστατικών, με σκοπό την ενημέρωση του κοινού για το επίπεδο ασφάλειας στην πολιτική αεροπορία. Τα κράτη μέλη μπορούν επίσης να δημοσιεύουν αναφορές από τις οποίες έχουν αφαιρεθεί τα αναγνωριστικά στοιχεία.

Άρθρο 8

Προστασία των πληροφοριών

1. Τα κράτη μέλη, σύμφωνα με την εθνική τους νομοθεσία, λαμβάνουν τα αναγκαία μέτρα για να διασφαλίσουν τη δέουσα εμπιστευτικότητα των πληροφοριών που παραλαμβάνουν, κατ'εφαρμογή του άρθρου 6 παράγραφος 1 και του άρθρου 7 παράγραφος 1. Οι πληροφορίες αυτές χρησιμοποιούνται μόνο για το στόχο της παρούσας οδηγίας.

2. Ανεξάρτητα από τον τύπο ή την ταξινόμηση του περιστατικού και του ατυχήματος ή σοβαρού συμβάντος, τα ονοματεπώνυμα ή οι διευθύνσεις συγκεκριμένων προσώπων δεν καταχωρίζονται σε καμία περίπτωση στη βάση δεδομένων που αναφέρεται στο άρθρο 5 παράγραφος 2.

3. Με την επιφύλαξη των εφαρμοστέων διατάξεων του ποινικού δικαίου, τα κράτη μέλη δεν κινούν τις νόμιμες διαδικασίες στην περίπτωση παραβάσεων του νόμου οι οποίες τελέσθηκαν χωρίς πρόθεση ή από απροσεξία και των οποίων λαμβάνουν γνώση απλώς και μόνον διότι έγιναν γνωστές βάσει του εθνικού προγράμματος υποχρεωτικής αναφοράς των περιστατικών, εξαιρουμένων των περιπτώσεων που οφείλονται σε βαρεία αμέλεια.

4. Τα κράτη μέλη εξασφαλίζουν, σύμφωνα με τις διαδικασίες που καθορίζονται στις εθνικές τους νομοθεσίες και πρακτικές, ότι οι εργαζόμενοι που αναφέρουν συμβάντα, τα οποία τυχόν γνωρίζουν, δεν υφίστανται καμία ζημία από τον εργοδότη τους.

5. Το παρόν άρθρο εφαρμόζεται με την επιφύλαξη των εθνικών κανόνων για την πρόσβαση των δικαστικών αρχών στις πληροφορίες.

Άρθρο 9

Εθελοντικές αναφορές

1. Εκτός από το σύστημα της υποχρεωτικής αναφοράς που θεσπίζουν τα άρθρα 4 και 5, τα κράτη μέλη μπορούν να ορίσουν ένα ή περισσότερα όργανα ή φορείς για να θεσπίσουν ένα σύστημα εθελοντικής αναφοράς για τη συλλογή και ανάλυση πληροφοριών για παρατηρούμενες ελλείψεις στις εναέριες μεταφορές, για τις οποίες δεν απαιτείται αναφορά με βάση το σύστημα της υποχρεωτικής αναφοράς, τις οποίες, ωστόσο, ο αναφέρων θεωρεί όντως ή ενδεχομένως επικίνδυνες.

2. Εάν ένα κράτος μέλος αποφασίσει να θεσπίσει ένα σύστημα εθελοντικής αναφοράς, καθορίζει τους όρους για την αφαίρεση, εκ μέρους του ενός ή περισσότερων οργάνων ή φορέων που έχει ορίσει το κράτος μέλος σύμφωνα με την παράγραφο 1, των στοιχείων ταυτότητας από τις εθελοντικές αναφορές που έχουν υποβληθεί στο πλαίσιο του συστήματος αυτού.

⁽¹⁾ ΕΕ L 145 της 31.5.2001, σ. 43.

3. Τα κράτη μέλη διασφαλίζουν ότι οι σχετικές πληροφορίες ασφάλειας από τις οποίες έχουν αφαιρεθεί τα στοιχεία ταυτότητας και οι οποίες απορρέουν από την ανάλυση εμπιστευτικών πληροφοριών, αποθηκεύονται και καθίστανται προσιτές σε όλα τα μέρη, ούτως ώστε να μπορούν να χρησιμοποιηθούν για τη βελτίωση της ασφάλειας των εναερίων μεταφορών.

Άρθρο 10

Επιτροπή

1. Η Επιτροπή επικουρείται από την επιτροπή, που έχει συσταθεί δυνάμει του άρθρου 12 του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 3922/91 του Συμβουλίου, της 16ης Δεκεμβρίου 1991, για την εναρμόνιση τεχνικών κανόνων και διοικητικών διαδικασιών στον τομέα της πολιτικής αεροπορίας⁽¹⁾.

2. Οσάκις γίνεται αναφορά στην παρούσα παράγραφο, εφαρμόζονται τα άρθρα 5 και 7 της απόφασης 1999/468/ΕΚ, τηρουμένων των διατάξεων του άρθρου 8 της απόφασης αυτής.

Η περίοδος που προβλέπεται στο άρθρο 5 παράγραφος 6 της απόφασης 1999/468/ΕΚ, καθορίζεται σε τρεις μήνες.

3. Η επιτροπή θεσπίζει τον εσωτερικό της κανονισμό.

Άρθρο 11

Εφαρμογή

1. Τα κράτη μέλη θέτουν σε ισχύ τις αναγκαίες νομοθετικές, κανονιστικές και διοικητικές διατάξεις για να συμμορφωθούν με την παρούσα οδηγία το αργότερο έως τις 4 Ιουλίου 2005. Πληροφορούν αμέσως την Επιτροπή σχετικά.

Οι διατάξεις αυτές, όταν θεσπίζονται από τα κράτη μέλη, αναφέρονται στην παρούσα οδηγία ή συνοδεύονται από την αναφορά αυτή κατά την επίσημη δημοσίευσή τους. Ο τρόπος της αναφοράς αυτής καθορίζεται από τα κράτη μέλη.

2. Τα κράτη μέλη ανακοινώνουν στην Επιτροπή το κείμενο των ουσιαστών διατάξεων εσωτερικού δικαίου που θεσπίζουν στον τομέα που διέπεται από την παρούσα οδηγία.

Άρθρο 12

Έναρξη ισχύος

Η παρούσα οδηγία αρχίζει να ισχύει την ημέρα της δημοσίευσής της στην *Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης*.

Άρθρο 13

Αποδέκτες

Η παρούσα οδηγία απευθύνεται στα κράτη μέλη.

Λουξεμβούργο, 13 Ιουνίου 2003.

Για το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο

Ο Πρόεδρος

P. COX

Για το Συμβούλιο

Η Πρόεδρος

B. ΠΑΠΑΝΔΡΕΟΥ

⁽¹⁾ ΕΕ L 373 της 31.12.1991, σ. 4· κανονισμός όπως τροποποιήθηκε τελευταία από τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 2871/2000 της Επιτροπής (ΕΕ L 333 της 29.12.2000, σ. 47).

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Ι

Κατάλογος περιστατικών σχετικών με τη λειτουργία, τη συντήρηση, την επισκευή και την κατασκευή αεροσκάφους, τα οποία πρέπει να αναφέρονται

- Σημείωση 1: Μολονότι το παρόν παράρτημα παραθέτει την πλειονότητα των περιστατικών που πρέπει να αναφέρονται, δεν είναι δυνατόν να είναι εντελώς εξαντλητικό. Οιοδήποτε άλλο περιστατικό κρίνεται από τα αρμόδια πρόσωπα ότι πληροί τα κριτήρια πρέπει να αναφέρεται ωσαύτως.
- Σημείωση 2: Το παρόν παράρτημα δεν περιλαμβάνει τα ατυχήματα. Πέραν των λοιπών απαιτήσεων για την αναφορά ατυχημάτων, τα ατυχήματα θα πρέπει επίσης να καταγράφονται στη βάση δεδομένων η οποία αναφέρεται στο άρθρο 5 παράγραφος 2.
- Σημείωση 3: Το παρόν παράρτημα περιλαμβάνει παραδείγματα απαιτήσεων αναφοράς σχετικών με τη λειτουργία, τη συντήρηση, την επισκευή και την κατασκευή αεροσκάφους.
- Σημείωση 4: Τα περιστατικά που πρέπει να αναφέρονται είναι τα περιστατικά κατά τα οποία τέθηκε σε κίνδυνο η ασφάλεια της λειτουργίας ή που θα μπορούσαν να οδηγήσουν σε επισφαλείς συνθήκες. Εάν, κατά την άποψη του αναφέροντος, το περιστατικό δεν έθεσε σε κίνδυνο την ασφάλεια της λειτουργίας, η επανάληψή του όμως υπό τυχόν διαφορετικές συνθήκες ενδέχεται να δημιουργήσει κινδύνους, τότε πρέπει να υποβάλλεται αναφορά. Αν ορισμένα πράγματα κρίνεται ότι πρέπει να αναφέρονται για κάποιες κατηγορίες προϊόντων, δομικών στοιχείων ή εξαρτημάτων, δεν συμβαίνει αναγκαστικά το ίδιο για άλλες, η δε απουσία ή παρουσία ενός και μόνου παράγοντα, είτε τεχνικού είτε ανθρωπογενούς, μπορεί να μετατρέψει ένα περιστατικό σε ατύχημα ή σοβαρό συμβάν.
- Σημείωση 5: Ορισμένες επιχειρησιακές εγκρίσεις, π.χ. RVSM, ETOPS, RNAV, ή προγράμματα σχεδιασμού ή συντήρησης πιθανόν να περιέχουν συγκεκριμένες απαιτήσεις αναφοράς ελαττωμάτων ή δυσλειτουργιών σχετιζόμενες με τη συγκεκριμένη έγκριση ή πρόγραμμα.

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

Α: ΠΤΗΣΗ ΑΕΡΟΣΚΑΦΟΥΣ

Β: ΤΕΧΝΙΚΗ ΑΕΡΟΣΚΑΦΟΥΣ

Γ: ΣΥΝΤΗΡΗΣΗ ΚΑΙ ΕΠΙΣΚΕΥΗ ΑΕΡΟΣΚΑΦΟΥΣ

Δ: ΥΠΗΡΕΣΙΕΣ ΑΕΡΟΝΑΥΤΙΑΣ, ΔΙΕΥΚΟΛΥΝΣΕΙΣ ΚΑΙ ΥΠΗΡΕΣΙΕΣ ΕΔΑΦΟΥΣ

Α. ΠΤΗΣΗ ΑΕΡΟΣΚΑΦΟΥΣ

i) Λειτουργία του αεροσκάφους

α) Ελιγμοί αποφυγής:

- Κίνδυνος σύγκρουσης με αεροσκάφος, με το έδαφος ή με άλλο αντικείμενο, ή επισφαλής κατάσταση στην οποία ενδείκνυται ελιγμοί αποφυγής.
- Ελιγμός που απαιτήθηκε για την αποφυγή σύγκρουσης με άλλο αεροσκάφος, με το έδαφος ή με άλλο αντικείμενο.
- Ελιγμός αποφυγής για την αποφυγή άλλων επισφαλών καταστάσεων.

β) Συμβάντα απογείωσης ή προσγείωσης, στα οποία συμπεριλαμβάνονται οι προληπτικές ή αναγκαστικές προσγειώσεις. Συμβάντα όπως η προσγείωση πριν από το διάδρομο, μετά το διάδρομο ή παραπλεύρως του διαδρόμου. Απογειώσεις, απογειώσεις που ματαιώθηκαν, προσγειώσεις ή απόπειρες προσγείωσης σε κλειστό, κατειλημμένο ή λανθασμένο διάδρομο. Παρεισφρήσεις σε διάδρομο.

γ) Αδυναμία επίτευξης των προβλεπόμενων επιδόσεων κατά την απογείωση ή την αρχική άνοδο.

δ) Επικίνδυνα χαμηλή ποσότητα καυσίμων ή ανικανότητα μεταφοράς καυσίμων ή χρήσης όλης της ποσότητας χρησιμοποιήσιμων καυσίμων.

ε) Απώλεια ελέγχου (έστω και μερική ή προσωρινή) για οιαδήποτε αιτία.

στ) Περιστατικά με ταχύτητα που προσέγγιζε ή υπερέβαινε την V_1 , τα οποία προκλήθηκαν από επικίνδυνη ή δυνητικά επικίνδυνη κατάσταση ή δημιούργησαν τέτοια κατάσταση (π.χ. ματαιωθείσα απογείωση, κτύπημα του ουραίου, απώλεια ισχύος του κινητήρα κ.λπ.)

ζ) Επανακύκλωση που δημιούργησε επικίνδυνη ή ενδεχομένως επικίνδυνη κατάσταση.

η) Σημαντική αθέλητη απόκλιση από την ταχύτητα αέρος, το σκοπούμενο ίχνος ή απόλυτο ύψος (άνω των 300 ποδών) για οιαδήποτε αιτία.

θ) Κάθοδος κάτω του αποφασισμένου ύψους/απόλυτου ύψους ή του ελάχιστου ύψους/απόλυτου ύψους καθόδου χωρίς την απαιτούμενη οπτική αναφορά.

ι) Απώλεια της επίγνωσης του τρέχοντος στίγματος ή της παρουσίας άλλων αεροσκαφών.

ια) Αδυναμία επικοινωνίας μεταξύ του ιπτάμενου πληρώματος (CRM) ή μεταξύ του ιπτάμενου πληρώματος και άλλων μερών (πλήρωμα φροντιστών, έλεγχος εναέριας κυκλοφορίας, τεχνικό τμήμα).

ιβ) Δυσχερής προσγείωση — προσγείωση που απαιτεί «heavy landing check».

ιγ) Υπέρβαση των ορίων του ισοζυγίου καυσίμων.

- ιδ) Εσφαλμένη ρύθμιση κωδικού SSR ή εσφαλμένη ρύθμιση επιμέρους κλίμακας του υψομέτρου.
- ιε) Εσφαλμένος προγραμματισμός του εξοπλισμού υπολογισμού πλοήγησης ή επιδόσεων, ή λανθασμένες καταχωρίσεις σε αυτόν, ή χρήση λανθασμένων δεδομένων.
- ιστ) Εσφαλμένη παραλαβή ή ερμηνεία ραδιοτηλεφωνικών μηνυμάτων.
- ιζ) Δυσλειτουργίες ή ελαττώματα του συστήματος καυσίμων με αντίκτυπο στην παροχή ή/και τη διανομή καυσίμων.
- ιη) Ακούσια έξοδος αεροσκάφους από οδοστρωμένη επιφάνεια.
- ιθ) Σύγκρουση αεροσκάφους με άλλο αεροσκάφος, όχημα ή άλλο επίγειο αντικείμενο.
- κ) Αθέλητη ή/και εσφαλμένη λειτουργία οιονδήποτε χειριστηρίων.
- κα) Ανικανότητα να επιτευχθεί η προβλεπόμενη διάταξη του αεροσκάφους για οιαδήποτε φάση της πτήσης (π.χ. σύστημα προσγείωσης και έξοδοι, πτερύγια καμπυλότητας, σταθερωτήρες, πτερύγια υποβάσταξης κ.ά.)
- κβ) Κίνδυνος ή πιθανός κίνδυνος προερχόμενος από οιαδήποτε ηθελημένη προσομοίωση συνθηκών αστοχίας για σκοπούς εξάσκησης, για τον έλεγχο των συστημάτων ή για εκπαιδευτικούς λόγους.
- κγ) Ασυνήθεις κραδασμοί.
- κδ) Ενεργοποίηση οιονδήποτε πρωταρχικού συστήματος ειδοποίησης συνδεόμενου με το χειρισμό του αεροσκάφους π.χ. ειδοποίηση διάταξης του αεροσκάφους, ειδοποίηση απώλειας στήριξης (δόνηση χειριστηρίου), ειδοποίηση υπερβολικής ταχύτητας κ.λπ., εκτός εάν:
 - 1. το πλήρωμα διαπίστωσε θετικά ότι η ένδειξη ήταν εσφαλμένη, και αυτό με την προϋπόθεση ότι η εσφαλμένη ειδοποίηση δεν είχε ως αποτέλεσμα να δημιουργηθούν δυσχέρειες ή κίνδυνος εξαιτίας της αντίδρασης που είχε το πλήρωμα στην ειδοποίηση, ή
 - 2. τέθηκε σε λειτουργία για εκπαιδευτικούς ή δοκιμαστικούς σκοπούς.
- κε) Ειδοποίηση GPWS/TAWS, εφόσον:
 - 1. το αεροσκάφος προσέγγισε το έδαφος περισσότερο από ό,τι είχε προγραμματισθεί ή προβλεφθεί, ή
 - 2. η ειδοποίηση προέκυψε υπό μετεωρολογικές συνθήκες πτήσης με όργανα ή τη νύχτα και αποδείχθηκε ότι προκλήθηκε από μεγάλη ταχύτητα καθόδου (τρόπος 1), ή
 - 3. η ειδοποίηση προέκυψε από αστοχία στην επιλογή του μηχανισμού προσγείωσης ή του πτερυγίου καμπυλότητας προσγείωσης από το κατάλληλο σημείο κατά την προσέγγιση (τρόπος 4), ή
 - 4. οιαδήποτε δυσχέρεια ή κίνδυνος προέκυψε ή μπορούσε να προκύψει από την αντίδραση του πληρώματος στην «ειδοποίηση» π.χ. πιθανή μειωμένη απόσταση από άλλο αεροσκάφος. Εν προκειμένω, περιλαμβάνεται ειδοποίηση οιονδήποτε τρόπου ή τύπου π.χ. αυθεντική, όχληση ή εσφαλμένη.
- κστ) «Συναγερμός» GPWS/TAWS, εφόσον προκύψει ή ενδέχεται να προκύψει οιαδήποτε δυσχέρεια ή κίνδυνος συνεπεία της αντίδρασης του πληρώματος στο συναγερμό.
- κζ) ACAS RAs.
- κη) Συμβάντα ταχυρεύματος ή ελικορεύματος που είχαν ως αποτέλεσμα σημαντική ζημία ή σοβαρούς τραυματισμούς.

ii) Περιπτώσεις έκτακτης ανάγκης

- α) Πυρκαϊά, έκρηξη, καπνός ή τοξικά ή επιβλαβή αέρια, ακόμη και μετά την κατάσβεση της φωτιάς.
- β) Χρήση ασυνήθους διαδικασίας που αποφασίστηκε από το πλήρωμα πτήσης ή θαλάμου για την αντιμετώπιση κατάστασης έκτακτης ανάγκης, όταν:
 - 1. η διαδικασία υπάρχει αλλά δεν χρησιμοποιείται
 - 2. δεν υπάρχει διαδικασία,
 - 3. η διαδικασία υπάρχει αλλά είναι ατελής ή ακατάλληλη,
 - 4. η διαδικασία είναι εσφαλμένη,
 - 5. χρησιμοποιείται λάθος διαδικασία.
- γ) Αστοχία οιασδήποτε διαδικασίας που χρησιμοποιείται σε περίπτωση έκτακτης ανάγκης, ακόμη και όταν πρόκειται για περίπτωση συντήρησης, εκπαίδευσης ή δοκιμών.
- δ) Συμβάν που οδηγεί σε εκκένωση έκτακτης ανάγκης.
- ε) Απότομη πτώση της πίεσης.
- στ) Χρήση οιονδήποτε εξοπλισμού έκτακτης ανάγκης ή προδιαγεγραμμένων διαδικασιών έκτακτης ανάγκης για την αντιμετώπιση της κατάστασης.
- ζ) Συμβάν που οδηγεί σε δήλωση έκτακτης ανάγκης — («Mayday» ή «Pan»).
- η) Αστοχία οιονδήποτε εξοπλισμού ή εξοπλισμού έκτακτης ανάγκης, συμπεριλαμβανομένων όλων των εξόδων και του φωτισμού, να λειτουργήσει ικανοποιητικά, ακόμη και αν χρησιμοποιούνταν για συντήρηση, εκπαίδευση ή δοκιμή.
- θ) Συμβάντα που απαιτήσαν τυχόν χρήση οξυγόνου ανάγκης από οιονδήποτε μέλος του πληρώματος.

iii) **Ανικανότητα πληρώματος**

- α) Ανικανότητα οιοδήποτε μέλους του πληρώματος πτήσης, ακόμη και πριν από την αναχώρηση, εφόσον κρίθηκε ότι θα μπορούσε να συνεπάγεται ανικανότητα μετά την απογείωση.
- β) Ανικανότητα οιοδήποτε μέλους του πληρώματος θαλάμου, η οποία δεν του επιτρέπεται να φέρει σε πέρας τα βασικά καθήκοντά του σε περίπτωση έκτακτης ανάγκης.

iv) **Τραυματισμοί**

Περιστατικά τα οποία οδήγησαν ή θα μπορούσαν να οδηγήσουν σε σοβαρό τραυματισμό επιβατών ή μελών του πληρώματος αλλά δεν κρίθηκαν ανακοινωτέα ως δυστύχημα.

v) **Μετεωρολογικά φαινόμενα**

- α) Κεραυνοπληξία η οποία είχε ως αποτέλεσμα να δημιουργηθεί βλάβη στο αεροσκάφος ή απώλεια ή δυσλειτουργία οιασδήποτε βασικής λειτουργίας του.
- β) Χαλαζοθύελλα η οποία είχε ως αποτέλεσμα να δημιουργηθεί βλάβη στο αεροσκάφος ή απώλεια ή δυσλειτουργία οιασδήποτε βασικής λειτουργίας του.
- γ) Αντιμετώπιση σοβαρής τύρβωσης η οποία είχε ως αποτέλεσμα να τραυματισθούν επιβαίνοντες ή η οποία κρίθηκε ότι απαιτεί «έλεγχο τύρβωσης» του αεροσκάφους.
- δ) Αντιμετώπιση απότομων εναλλαγών ανέμου (windshear).
- ε) Αντιμετώπιση παγετού με αποτέλεσμα δυσχέρειες χειρισμού, βλάβη του αεροσκάφους ή απώλεια ή δυσλειτουργία οιασδήποτε ζωτικής λειτουργίας.

vi) **Ασφάλεια**

- α) Παράνομη παρέμβαση στο αεροσκάφος, συμπεριλαμβανομένης της απειλής βομβιστικής ενέργειας ή της αεροπειρατείας.
- β) Δυσχερής τιθάσευση μεθυσμένων, βίαιων ή απειθαρχων επιβατών.
- γ) Ανακάλυψη λαθρεπιβάτη.

vii) **Λοιπά περιστατικά**

- α) Επαναλαμβανόμενα συμβάντα συγκεκριμένου τύπου, τα οποία μεμονωμένα θα μπορούσαν να θεωρηθούν ως μη «ανακοινωτέα», λόγω όμως της συχνότητάς τους δημιουργούν ενδεχόμενο κίνδυνο.
- β) Σύγκρουση με πτηνά που είχε ως αποτέλεσμα να δημιουργηθεί βλάβη στο αεροσκάφος ή απώλεια ή δυσλειτουργία οιασδήποτε βασικής λειτουργίας του.
- γ) Αντιμετώπιση στροβίλων απορρεύματος.
- δ) Οιοδήποτε άλλο περιστατικό κάθε τύπου που κρίθηκε ότι έθεσε σε κίνδυνο ή μπορούσε να θέσει σε κίνδυνο το αεροσκάφος ή τα επ' αυτού ή επί του εδάφους άτομα.

B. **ΤΕΧΝΙΚΗ ΑΕΡΟΣΚΑΦΟΥΣ**i) **Δομικά**

Δεν χρειάζονται να αναφέρονται όλες οι δομικές αστοχίες. Απαιτείται η κρίση των μηχανικών για να αποφασίζεται κατά πόσον η αστοχία είναι αρκετά σοβαρή ώστε να αναφερθεί. Λαμβάνονται υπόψη τα ακόλουθα παραδείγματα:

- α) Βλάβη σε οιοδήποτε κύριο δομικό στοιχείο (ΚΔΣ), το οποίο δεν χαρακτηρίστηκε ανεκτικό στη βλάβη (στοιχείο περιορισμένης διάρκειας ζωής). Τα ΚΔΣ είναι εκείνα που συντελούν σημαντικά στη μεταφορά των φορτίων πτήσης, εδάφους και πίεσης, και των οποίων η αστοχία μπορεί να οδηγήσει σε καταστροφική αστοχία του αεροσκάφους.
- β) Ελάττωμα ή βλάβη που υπερέβη τα αποδεκτά όρια σε ΚΔΣ, το οποίο είχε χαρακτηριστεί ως ανεκτικό στη βλάβη.
- γ) Ελάττωμα ή βλάβη που υπερέβη τις επιτρεπόμενες ανοχές ενός δομικού στοιχείου, η οποία θα μπορούσε να μειώσει τη δομική ακαμψία τόσο ώστε να μην επιτυγχάνονται πλέον τα απαιτούμενα περιθώρια πτερυγισμού, απόκλισης ή αναστροφής των πηδαλίων.
- δ) Βλάβη ή ελάττωμα δομικού στοιχείου που θα μπορούσε να οδηγήσει στην ελευθέρωση βαριών αντικειμένων και σε συνακόλουθο τραυματισμό επιβαινόντων.
- ε) Βλάβη ή ελάττωμα δομικού στοιχείου που θα μπορούσε να θέσει σε κίνδυνο την ορθή λειτουργία των συστημάτων [Βλέπε κατωτέρω το σημείο ii)].
- στ) Απώλεια οιοδήποτε τμήματος του αεροσκάφους κατά την πτήση.

ii) **Συστήματα**

Προτείνονται τα ακόλουθα γενικά κριτήρια για όλα τα συστήματα:

- α) Απώλεια, σημαντική δυσλειτουργία ή ελάττωμα οιοδήποτε συστήματος, υποσυστήματος ή συνόλου ενός εξοπλισμού όταν δεν είναι δυνατόν να αχθούν ικανοποιητικά σε πέρας συνήθεις διαδικασίες λειτουργίας, ασκήσεις κ.λπ.

- β) Ανικανότητα του πληρώματος να ελέγξει το σύστημα, π.χ.:
 1. ενέργειες χωρίς εντολή,
 2. εσφαλμένη ή ατελής αντίδραση, συμπεριλαμβανομένου του περιορισμού κίνησης ή ακαμψίας,
 3. ανεξέλεγκτη λειτουργία,
 4. μηχανική αποσύνδεση ή αστοχία.
- γ) Αστοχία ή δυσλειτουργία της (των) αποκλειστικής(-ών) λειτουργίας(-ών) του συστήματος (το οποίο μπορεί να έχει ενσωματωμένες πολλές λειτουργίες).
- δ) Παρεμβολή με άλλα συστήματα ή στοιχεία του ίδιου συστήματος.
- ε) Αστοχία ή δυσλειτουργία της προστατευτικής διάταξης ή του συστήματος έκτακτης ανάγκης που συνδέεται με το σύστημα.
- στ) Απώλεια πλεονασματικότητας του συστήματος πέραν των ορίων.
- ζ) Οιοδήποτε περιστατικό που απορρέει από απρόβλεπτη συμπεριφορά συστήματος.
- η) Για τύπους αεροσκαφών με ένα και μόνο κύριο σύστημα, υποσύστημα ή σύνολο εξοπλισμού: απώλεια, σημαντική δυσλειτουργία ή ελάττωμα σε οιοδήποτε κύριο σύστημα, υποσύστημα ή σύνολο εξοπλισμού.
- θ) Για τύπους αεροσκαφών με πολλαπλά ανεξάρτητα κύρια συστήματα, υποσυστήματα ή σύνολα εξοπλισμού: απώλεια, σημαντική δυσλειτουργία ή ελάττωμα σε περισσότερα του ενός κύρια συστήματα, υποσυστήματα ή σύνολα εξοπλισμού.
- ι) Λειτουργία οιοδήποτε πρωτεύοντος συστήματος προειδοποίησης συνδεδεμένου με συστήματα ή εξοπλισμούς του αεροσκάφους, εκτός εάν το πλήρωμα διαπίστωσε θετικά ότι επρόκειτο για εσφαλμένη προειδοποίηση, υπό την προϋπόθεση ότι η εσφαλμένη προειδοποίηση δεν δημιούργησε δυσχέρειες ή κίνδυνο λόγω της αντίδρασης του πληρώματος στην προειδοποίηση.
- ια) Διαρροή υδραυλικών υγρών, καυσίμων, λαδιών ή άλλων υγρών με αποτέλεσμα να δημιουργηθεί κίνδυνος πυρκαγιάς ή πιθανή μόλυνση της δομής του αεροσκάφους, των συστημάτων ή του εξοπλισμού του, ή κίνδυνος για τους επιβαίνοντες.
- ιβ) Δυσλειτουργία ή ελάττωμα οιοδήποτε συστήματος ένδειξης εφόσον θα μπορούσε να οδηγήσει σε παραπλάνηση του πληρώματος.
- ιγ) Οιαδήποτε αστοχία, δυσλειτουργία ή ελάττωμα εφόσον ανέκυψε σε κρίσιμο στάδιο της πτήσης και σχετίζεται με τη λειτουργία συγκεκριμένου συστήματος.
- ιδ) Σημαντικό έλλειμμα των πραγματικών επιδόσεων σε σύγκριση με τις εγκεκριμένες επιδόσεις, τα οποία οδήγησαν σε επικίνδυνη κατάσταση (λαμβάνομένη υπόψη της ακρίβειας της μεθόδου υπολογισμού των επιδόσεων): συμπεριλαμβανόμενα η πέδηση, η κατανάλωση καυσίμων κ.λπ.
- ιε) Ασυμμετρία των χειριστηρίων πτήσης: π.χ., υπεραντωτικά πτερύγια, πτερύγια υποβάσταξης, φθορείς άντωσης κ.λπ.

Το προσάρτημα του παρόντος παραρτήματος περιέχει κατάλογο παραδειγμάτων ανακοινώσιμων περιστατικών που απορρέει από την εφαρμογή αυτών των γενικών κριτηρίων για τα ειδικά συστήματα.

iii) Πρόωση (συμπεριλαμβανομένων των κινητήρων, των ελίκων και των στροφείων) και APU εφεδρικές μονάδες παραγωγής ισχύος (APU)

- α) Σβέση, κράτηση ή σημαντική δυσλειτουργία οποιουδήποτε κινητήρα.
- β) Υπερτάχυνση του κινητήρα ή ανικανότητα ελέγχου της ταχύτητας οιοδήποτε δομικού μέρους στρεφόμενου με υψηλή ταχύτητα (π.χ.: APU, αεροεκκινητήρας, συγκρότημα ψύξης του κύκλου αέρα με στρόβιλο, αεροστροβιλοκινητήρας, έλικας ή στροφέιο).
- γ) Αστοχία ή δυσλειτουργία οιοδήποτε τμήματος του κινητήρα ή της μονάδας παραγωγής ισχύος που έχει ως αποτέλεσμα ένα ή περισσότερα από τα ακόλουθα:
 1. μη συγκράτηση συστατικών/υπολειμμάτων,
 2. ανεξέλεγκτη εσωτερική ή εξωτερική φωτιά, ή έκλυση θερμών αερίων,
 3. ώση προς διαφορετική κατεύθυνση από εκείνη που επιδιώκει ο κυβερνήτης,
 4. αστοχία ή ακούσια λειτουργία του συστήματος αναστροφής της ώσης,
 5. ανικανότητα ελέγχου της ισχύος, της ώσης ή των στροφών ανά λεπτό,
 6. αστοχία της δομής στερέωσης του κινητήρα,
 7. μερική ή ολική απώλεια σημαντικού τμήματος της μονάδας παραγωγής ισχύος,
 8. πυκνοί ορατοί καπνοί ή συγκεντρώσεις τοξικών προϊόντων επαρκών για να θέσουν σε ανικανότητα το πλήρωμα ή τους επιβάτες,
 9. ανικανότητα θέσης του κινητήρα εκτός λειτουργίας με τις φυσιολογικές διαδικασίες,
 10. ανικανότητα επαναλειτουργίας κινητήρα σε κατάσταση λειτουργίας.
- δ) Ανεξέλεγκτη ώση/απώλεια ισχύος, μεταβολή ή ταλάντωση η οποία χαρακτηρίζεται ως απώλεια ελέγχου ώσης ή ισχύος (LOTIC):
 1. σε μονοκινητήριο αεροσκάφος, ή
 2. σε περίπτωση που κρίθηκε υπερβολική για την περίπτωση, ή

3. σε περίπτωση που θα μπορούσε να επηρεάσει περισσότερους από έναν κινητήρες σε πολυκινητήριο αεροσκάφος, ιδίως στην περίπτωση δικινητήριου, ή
 4. σε πολυκινητήριο αεροσκάφος εφόσον ο ίδιος ή παρεμφερής τύπος κινητήρα χρησιμοποιείται σε εφαρμογή όπου το συμβάν θα μπορούσε να θεωρηθεί επισφαλές ή επικίνδυνο.
- ε) Οιοδήποτε ελάττωμα σε μέρος με ελεγμένη διάρκεια ζωής που οδήγησε σε απόσυρση πριν από την ολοκλήρωση της διάρκειας ζωής του.
- στ) Ελαττώματα κοινής προέλευσης τα οποία θα μπορούσαν να προκαλέσουν σε μια πτήση τόσο υψηλή κράτηση κινητήρα ώστε να δημιουργηθεί το ενδεχόμενο να παύσουν να λειτουργούν περισσότεροι του ενός κινητήρες κατά την ίδια πτήση.
- ζ) Αστοχία αναγκαίας λειτουργίας ή ακούσια ενεργοποίηση περιοριστή κινητήρα ή διάταξης ελέγχου.
- η) Υπέρβαση των παραμέτρων του έλικα.
- θ) Ζημιά από εξωτερικό αντικείμενο (FOD).

Έλικες και συστήματα μετάδοσης της κίνησης

- ι) Ελάττωμα ή δυσλειτουργία οποιουδήποτε μέρους έλικα, ή συστήματος ισχύος, που οδηγεί σε ένα ή περισσότερα από τα κατωτέρω:
1. υπερτάχυνση του έλικα,
 2. ανάπτυξη υπερβολικής αντίστασης,
 3. ώση προς την αντίθετη κατεύθυνση από την εντολή του κυβερνήτη,
 4. άφωση του έλικα ή οποιουδήποτε σημαντικού μέρους του έλικα,
 5. αστοχία που προκαλεί υπερβολική ανισορροπία,
 6. ακούσια κίνηση των πτερυγίων του έλικα κάτω από την καθορισμένη ελάχιστη θέση χαμηλού βήματος εν πτήσει,
 7. ανικανότητα πτέρωσης του έλικα,
 8. ανικανότητα για μεταβολή βήματος του έλικα,
 9. ανεξέλεγκτη μεταβολή βήματος,
 10. ανεξέλεγκτη διακύμανση της ταχύτητας ή της ροπής,
 11. άφωση μερών χαμηλής ενεργειακής ισχύος.

Στροφέα και συστήματα μετάδοσης της κίνησης

- ια) Βλάβη ή ελάττωμα του κιβωτίου ταχυτήτων/σύνδεσης του κυρίου στροφέου που θα μπορούσε να οδηγήσει εν πτήση σε αποσυναρμολόγηση του στροφέου, ή/και δυσλειτουργίες στο χειρισμό του στροφέου.
- ιβ) Βλάβη στο ουραίο στροφέο, στο σύστημα μετάδοσης και στα ισοδύναμα συστήματα.

APU

- ιγ) Παύση ή αστοχία όταν οι λειτουργικές προδιαγραφές απαιτούν να υπάρχει APU, π.χ. ETOPS, MEL.
- ιδ) Ανικανότητα παύσης λειτουργίας της APU.
- ιε) Υπερτάχυνση.
- ιστ) Ανικανότητα ενεργοποίησης της APU όταν χρειάζεται για λειτουργικούς σκοπούς.

iv) Ανθρωπογενείς παράγοντες

Οποιοδήποτε συμβάν στο οποίο κάποιο χαρακτηριστικό ή ανεπάρκεια στο σχεδιασμό του αεροσκάφους θα μπορούσε να οδηγήσει σε σφάλμα χρήσης που πιθανόν να συνέβαλλε σε επικίνδυνο ή καταστροφικό αποτέλεσμα.

v) Λοιπά περιστατικά

- α) Οποιοδήποτε συμβάν στο οποίο κάποιο χαρακτηριστικό ή ανεπάρκεια στο σχεδιασμό του αεροσκάφους θα μπορούσε να οδηγήσει σε σφάλμα χρήσης που πιθανόν να συνέβαλλε σε επικίνδυνο ή καταστροφικό αποτέλεσμα.
- β) Περιστατικό που κανονικά δεν κρίνεται ανακοινωτέο (π.χ. επίπλωση και εξοπλισμός θαλάμου, συστήματα ύδατος), όταν οι περιστάσεις οδήγησαν σε κίνδυνο για το αεροσκάφος ή τους επιβαίνοντες.
- γ) Πυρκαγιά, έκρηξη, καπνός ή τοξικά ή επιβλαβή αέρια.
- δ) Οιοδήποτε άλλο συμβάν που μπορούσε να θέσει σε κίνδυνο το αεροσκάφος, ή να επηρεάσει την ασφάλεια των επιβατών του αεροσκάφους, ή πρόσωπα ή πράγματα κοντά στο αεροσκάφος ή στο έδαφος.
- ε) Αστοχία ή ελάττωμα του συστήματος ανακοινώσεων στους επιβάτες, με αποτέλεσμα να μη λειτουργεί ή να μην ακούγεται το σύστημα.
- στ) Απώλεια χειρισμού του καθίσματος του κυβερνήτη εν πτήση.

Γ. ΣΥΝΤΗΡΗΣΗ ΚΑΙ ΕΠΙΣΚΕΥΗ ΑΕΡΟΣΚΑΦΟΥΣ

- i) Εσφαλμένη συναρμολόγηση μερών ή δομικών στοιχείων του αεροσκάφους που διαπιστώθηκε κατά τη διάρκεια επιθεώρησης ή διαδικασίας δοκιμής, η οποία δεν πραγματοποιήθηκε γι' αυτόν το συγκεκριμένο λόγο.
- ii) Διαρροή θερμού αέρα απαγωγής που δημιουργεί ζημία στη δομή.
- iii) Οιοδήποτε ελάττωμα σε μέρος με ελεγμένη διάρκεια ζωής που οδήγησε σε απόσυρση πριν ολοκληρωθεί η διάρκεια ζωής του.
- iv) Οιαδήποτε ζημία ή φθορά (δηλαδή θραύσεις, ρωγμές, διάβρωση, αποκόλληση μετάλλων, αποκόλληση μόνωσης κ.λπ.) από οιαδήποτε αιτία (π.χ. λόγω πτερυγισμού, απώλειας ακαμψίας ή αστοχίας της δομής):
 - α) στην πρωτεύουσα δομή ή σε ΚΔΣ (όπως ορίζεται στο εγχειρίδιο επισκευών του κατασκευαστή), όταν η εν λόγω ζημία ή φθορά υπερέβη τα επιτρεπτά όρια που προδιαγράφονται στο εγχειρίδιο επισκευών του κατασκευαστή και απαιτήσε επισκευή ή πλήρη ή μερική αντικατάσταση·
 - β) στη δευτερεύουσα δομή, η οποία ως εκ τούτου έθεσε ή μπορεί να έχει θέσει σε κίνδυνο το αεροσκάφος·
 - γ) στον κινητήρα, τον έλικα ή το σύστημα στροφείων του ελικοπτήρου.
- v) **Οιαδήποτε αστοχία, δυσλειτουργία ή ελάττωμα οποιουδήποτε συστήματος ή εξοπλισμού, ή βλάβη ή φθορά που διαπιστώθηκε κατά την εξασφάλιση της συμμόρφωσης με οδηγία για την αξιοπλοα των αεροσκαφών ή με οιαδήποτε άλλη υποχρεωτική εντολή ρυθμιστικής αρχής, όταν:**
 - α) ανιχνεύεται για πρώτη φορά από τον αναφέροντα οργανισμό που μεριμνά για τη συμμόρφωση·
 - β) σε τυχόν μετέπειτα εξασφάλιση της συμμόρφωσης διαπιστώνεται υπέρβαση των επιτρεπτών ορίων της εντολής ή/και δεν διατίθενται δημοσιευμένες διαδικασίες επισκευής/επανόρθωσης.
- vi) Μη ικανοποιητική λειτουργία οιαδήποτε συστήματος ή εξοπλισμού έκτακτης ανάγκης, συμπεριλαμβανομένων όλων των εξόδων και του φωτισμού, έστω και αν πρόκειται για συντήρηση ή για δοκιμές.
- vii) Μη συμμόρφωση ή σοβαρά σφάλματα συμμόρφωσης προς τις απαιτούμενες διαδικασίες συντήρησης.
- viii) Προϊόντα, μέρη, εξαρτήματα και υλικά άγνωστης ή ύποπτης προέλευσης.
- ix) Παραπλανητικά, λανθασμένα ή ανεπαρκή δεδομένα συντήρησης ή διαδικασίες που θα μπορούσαν να οδηγήσουν σε πλημμελή συντήρηση.
- x) **Αστοχία, δυσλειτουργία ή ελάττωμα του εξοπλισμού εδάφους ο οποίος χρησιμοποιείται για δοκιμές ή έλεγχο των συστημάτων και του εξοπλισμού του αεροσκάφους, όταν η απαιτούμενη συνήθης επιθεώρηση και οι διαδικασίες δοκιμής δεν εντοπίζουν σαφώς το πρόβλημα, όταν αυτό οδηγεί σε επικίνδυνη κατάσταση.**

Δ. ΥΠΗΡΕΣΙΕΣ ΑΕΡΟΝΑΥΤΙΑΣ, ΔΙΕΥΚΟΛΥΝΣΕΙΣ ΚΑΙ ΥΠΗΡΕΣΙΕΣ ΕΔΑΦΟΥΣ

- i) **Υπηρεσίες αεροναυτιλίας (ANS)**
 - Βλέπε το παράρτημα II, κατάλογος ανακοινώσιμων περιστατικών σχετικών με τις ANS
- ii) **Αεροδρόμιο και εγκαταστάσεις αεροδρομίου**
 - α) Σοβαρή διαρροή κατά την τροφοδοσία καυσίμου.
 - β) Τροφοδότηση με εσφαλμένες ποσότητες καυσίμου που θα μπορούσε να επηρεάσει δυσμενώς την αυτονομία, τις επιδόσεις, την ισορροπία ή τη δομική αντοχή του αεροσκάφους.
- iii) **Διακίνηση επιβατών, αποσκευών και φορτίου**
 - α) Σημαντική μόλυνση της δομής του αεροσκάφους, των συστημάτων και του εξοπλισμού του, από τη μεταφορά αποσκευών ή φορτίου.
 - β) Λανθασμένη φόρτωση επιβατών, αποσκευών ή φορτίου, η οποία μπορούσε να έχει σημαντικές επιπτώσεις στο βάρος ή/και την ισορροπία του αεροσκάφους.
 - γ) Λανθασμένη στοιβασία των αποσκευών (και των χειραποσκευών) ή του φορτίου που θα μπορούσε κατά οιοδήποτε τρόπο να θέσει σε κίνδυνο το αεροσκάφος, τον εξοπλισμό του ή τους επιβαίνοντες ή να εμποδίσει την εκκένωση εκτάκτου ανάγκης του αεροσκάφους.
 - δ) Ακατάλληλη στοιβασία εμπορευματοκιβωτίων ή άλλων ογκωδών φορτίων.
 - ε) Μεταφορά ή προτεινόμενη μεταφορά επικίνδυνων εμπορευμάτων κατά παράβαση των ισχυόντων κανονισμών, καθώς και εσφαλμένη επισήμανση και συσκευασία των επικίνδυνων εμπορευμάτων.
- iii) **Χειρισμοί εδάφους και συντήρηση αεροσκάφους**
 - α) Αστοχία, δυσλειτουργία ή ελάττωμα εξοπλισμού εδάφους που χρησιμοποιείται για τη δοκιμή ή τον έλεγχο των συστημάτων και του εξοπλισμού του αεροσκάφους, εφόσον κατά τη συνήθη απαιτούμενη επιθεώρηση και δοκιμή δεν εντοπίσθηκε με σαφήνεια το πρόβλημα, το οποίο θα μπορούσε να δημιουργήσει επικίνδυνη κατάσταση.
 - β) Μη συμμόρφωση ή σημαντικά σφάλματα συμμόρφωσης με τις απαιτούμενες διαδικασίες συντήρησης.
 - γ) Φόρτωση μολυσμένων ή εσφαλμένων καυσίμων ή άλλων υγρών ουσιαστικής σημασίας (καθώς και οξυγόνου και πόσιμου ύδατος).

Προσάρτημα του παραρτήματος I

Οι παράγραφοι που ακολουθούν περιέχουν παραδείγματα ανακοινωτέων περιστατικών που απορρέουν από την εφαρμογή των γενικών κριτηρίων σε συγκεκριμένα συστήματα που απαριθμούνται στο σημείο B ii) του παραρτήματος I.

1. Κλιματισμός/αερισμός

- α) πλήρης απώλεια της αεροηλεκτρονικής ψύξης
- β) απώλεια πίεσης

2. Αυτόματο σύστημα πλοήγησης

- α) αστοχία του αυτόματου συστήματος πλοήγησης να επιτύχει την προβλεπόμενη λειτουργία όταν έχει ενεργοποιηθεί
- β) αναφερθείσα σοβαρή δυσχέρεια του πληρώματος να ελέγξει το αεροσκάφος σχετιζόμενη με τη λειτουργία του αυτόματου συστήματος πλοήγησης
- γ) αστοχία οιασδήποτε διάταξης αποσύνδεσης του συστήματος αυτόματης πλοήγησης
- δ) μη ηθελημένη αλλαγή του τρόπου αυτόματης πλοήγησης

3. Επικοινωνίες

- α) αστοχία ή ελάττωμα του συστήματος ανακοινώσεων στους επιβάτες με αποτέλεσμα να μη λειτουργήσει ή να μην ακούγεται το σύστημα
- β) πλήρης απώλεια επικοινωνίας εν πτήση

4. Ηλεκτρικό σύστημα

- α) αστοχία ενός ηλεκτρικού συστήματος διανομής (AC/DC)
- β) πλήρης απώλεια ή απώλεια περισσότερων του ενός ηλεκτροπαραγωγικών συστημάτων
- γ) αστοχία του εφεδρικού (έκτακτης ανάγκης) ηλεκτροπαραγωγικού συστήματος

5. Θάλαμος διακυβέρνησης/θάλαμος επιβατών/θάλαμος φορτίου

- α) απώλεια ελέγχου του καθίσματος του κυβερνήτη εν πτήση
- β) αστοχία οιασδήποτε συστήματος ή εξοπλισμού έκτακτης ανάγκης, καθώς και του συστήματος σηματοδότησης εκκένωσης έκτακτης ανάγκης του αεροσκάφους, όλων των εξόδων, του φωτισμού έκτακτης ανάγκης, κ.ά.
- γ) απώλεια της ικανότητας συγκράτησης του συστήματος φόρτωσης φορτίου

6. Σύστημα πυροπροστασίας

- α) συναγερμοί πυρκαϊάς, εξαιρουμένων εκείνων που αμέσως επιβεβαιώθηκαν ως άκυροι
- β) αστοχία ή ελάττωμα του συστήματος ανίχνευσης φωτιάς/καπνού ή του συστήματος πυροπροστασίας που δεν ανιχνεύθηκε και που θα μπορούσε να οδηγήσει σε απώλεια ή μειωμένη ανίχνευση της φωτιάς/πυροπροστασία
- γ) έλλειψη ειδοποίησης σε περίπτωση πραγματικής πυρκαϊάς ή καπνού

7. Χειριστήρια πτήσης

- α) ασυμμετρία υπεραντωτικών πτερυγίων, πτερυγίων υποβάσταξης, φθορέων άνωσης, κ.ά.
- β) περιορισμός της κίνησης, ακαμψία ή μικρή ή καθυστερημένη ανταπόκριση στις λειτουργίες των πρωτευόντων συστημάτων ελέγχου της πτήσης ή των συνδεδεμένων με αυτά συστημάτων αντιστάθμισης ή ασφάλισης
- γ) ανεξέλεγκτο πηδάλιο πτήσης
- δ) δόνηση του πηδαλίου πτήσης αντιληπτή από το πλήρωμα
- ε) μηχανική αποσύνδεση ή αστοχία του πηδαλίου πτήσης
- στ) σοβαρή παρεμβολή στον κανονικό έλεγχο του αεροσκάφους ή υποβάθμιση των χαρακτηριστικών της πτήσης

8. Σύστημα καυσίμων

- α) δυσλειτουργία του συστήματος ένδειξης της ποσότητας καυσίμων με αποτέλεσμα την πλήρη απώλεια της ποσότητας καυσίμων ή την εσφαλμένη ένδειξη της ποσότητας καυσίμων του αεροσκάφους
- β) διαρροή καυσίμου με αποτέλεσμα μεγάλη απώλεια καυσίμου, κίνδυνο πυρκαϊάς, σοβαρή μόλυνση
- γ) δυσλειτουργία ή ελαττώματα του συστήματος απόρριψης καυσίμων με αποτέλεσμα αθέλητη απώλεια μεγάλης ποσότητας καυσίμων, κίνδυνο πυρκαϊάς, επικίνδυνη μόλυνση του εξοπλισμού του αεροσκάφους ή ανικανότητα απόρριψης καυσίμων
- δ) δυσλειτουργίες ή ελαττώματα του συστήματος καυσίμων με σημαντικές επιπτώσεις στην τροφοδοσία ή/και διανομή καυσίμου
- ε) ανικανότητα μεταφοράς ή χρήσης όλης της ποσότητας χρησιμοποιητέων καυσίμων

9. Υδραυλικά συστήματα

- α) απώλεια ενός υδραυλικού συστήματος (ETOPS μόνον)
- β) αστοχία λειτουργίας του μονωτικού συστήματος
- γ) απώλεια περισσότερων του ενός υδραυλικών κυκλωμάτων
- δ) αστοχία του εφεδρικού υδραυλικού συστήματος
- ε) αβέλγητη προέκταση δυναμικού αεροστροβίλου

10. Σύστημα ανίχνευσης πάγου/αποπάγωσης

- α) μη ανιχνευθείσα απώλεια ή μειωμένη απόδοση του συστήματος αποπάγωσης
- β) απώλεια περισσότερων του ενός συστημάτων θέρμανσης αεροστρομίων
- γ) ανικανότητα επίτευξης συμμετρικής αποπάγωσης των πτερύγων
- δ) αφύσικη συσσώρευση πάγου με σοβαρές επιπτώσεις στις επιδόσεις ή τα χαρακτηριστικά χειρισμού
- ε) σημαντική μείωση ορατότητας για το πλήρωμα

11. Συστήματα ενδείξεων/ειδοποίησης/καταγραφής

- α) δυσλειτουργία ή ελάττωμα οιοδήποτε συστήματος ενδείξεων όταν υπάρχει ενδεχόμενο σοβαρών παραπλανητικών ενδείξεων στο πλήρωμα, οι οποίες θα μπορούσαν να το οδηγήσουν σε ακατάλληλη ενέργεια επί βασικού συστήματος
- β) απώλεια της λειτουργίας κόκκινου προειδοποιητικού σήματος ενός συστήματος
- γ) για θαλάμους διακυβέρνησης με καθοδικές οθόνες: απώλεια ή δυσλειτουργία περισσότερων της μιας μονάδας απεικόνισης ή υπολογιστή που συνδέεται με τη λειτουργία της απεικόνισης/ειδοποίησης

12. Σύστημα προσγείωσης/πέδηση/ελαστικά επισώτρω

- α) εκδήλωση πυρκαϊάς στην πέδη
- β) σοβαρή απώλεια πέδησης
- γ) ασύμμετρη πέδηση με αποτέλεσμα σοβαρή απόκλιση πορείας
- δ) αστοχία του συστήματος επέκτασης του συστήματος προσγείωσης με ελεύθερη πτώση (ακόμη και σε προγραμματισμένες δοκιμές)
- ε) ανεπιθύμητη επέκταση/ανάσχυση του σκέλους προσγείωσης ή των θυρίδων σκελών προσγείωσης
- στ) πολλαπλή ρήξη ελαστικών επισώτρων

13. Συστήματα πλοήγησης (και του συστήματος ακριβούς προσέγγισης) και των συστημάτων δεδομένων αέρος

- α) πλήρης απώλεια ή πολλαπλές αστοχίες του εξοπλισμού πλοήγησης
- β) πλήρης αστοχία ή πολλαπλές αστοχίες του συστήματος δεδομένων αέρος
- γ) σοβαρή παραπλανητική ένδειξη
- δ) σοβαρά σφάλματα πλοήγησης που αποδίδονται σε λανθασμένα δεδομένα ή σε σφάλμα κωδικοποίησης της βάσης δεδομένων
- ε) απροσδόκητες πλευρικές ή κάθετες παρεκκλίσεις που δεν οφείλονται σε ενέργεια πιλότου
- στ) προβλήματα με τις επίγειες εγκαταστάσεις πλοήγησης που επιφέρουν σοβαρά σφάλματα πλοήγησης χωρίς σχέση με τις μεταβάσεις από την αδρανειακή πλοήγηση στη ραδιοπλοήγηση

14. Οξυγόνο για αεροσκάφος υπό πίεση

- α) απώλεια της παροχής οξυγόνου στο θάλαμο διακυβέρνησης
- β) απώλεια της παροχής οξυγόνου σε σημαντικό αριθμό επιβατών (άνω του 10 %), ακόμη και εάν διαπιστώθηκε κατά τη συντήρηση, την εκπαίδευση ή τις δοκιμές

15. Σύστημα απαγωγής αέρα

- α) διαρροή θερμού αέρα απαγωγής με αποτέλεσμα συναγερμό πυρκαϊγιάς ή δομική ζημία
 - β) απώλεια όλων των συστημάτων απαγωγής αέρα
 - γ) αστοχία του συστήματος ανίχνευσης διαρροής αέρα απαγωγής
-

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ II

Κατάλογος ανακοινωτέων περιστατικών, σχετικών με τις υπηρεσίες αεροναυτιλίας

- Σημείωση 1: Αν και το παρόν παράρτημα απαριθμεί τα περισσότερα ανακοινώσιμα περιστατικά, δεν είναι δυνατόν να είναι εξαντλητικό. Κάθε άλλο περιστατικό που κρίνεται από τους εμπλεκόμενους ότι πληροί τα κριτήρια, θα πρέπει επίσης να ανακοινώνεται.
- Σημείωση 2: Το παρόν παράρτημα δεν περιλαμβάνει ατυχήματα και σοβαρά συμβάντα. Πέραν των άλλων απαιτήσεων που καλύπτουν την ανακοίνωση των ατυχημάτων, αυτά θα πρέπει επίσης να καταχωρίζονται στις βάσεις δεδομένων που αναφέρονται στο άρθρο 5 παράγραφος 2.
- Σημείωση 3: Το παρόν παράρτημα περιλαμβάνει τα περιστατικά σχετικά με τις ANS που συνιστούν πραγματική ή πιθανή απειλή για την ασφάλεια των πτήσεων ή μπορούν να παρακωλύσουν την παροχή ασφαλών υπηρεσιών ANS.
- Σημείωση 4: Το περιεχόμενο του παρόντος παραρτήματος δεν αποκλείει την ανακοίνωση κανενός περιστατικού, κατάστασης ή περίπτωσης που, σε περίπτωση που επαναληφθεί υπό διαφορετικές αλλά όχι αδύνατες συνθήκες ή εάν αφεθεί ως έχει, θα μπορούσε να δημιουργήσει κίνδυνο για την ασφάλεια των αεροσκαφών.
- i) **Συμβάντα — παρ' ολίγον σύγκρουση (περιλαμβάνουν συγκεκριμένες καταστάσεις όπου ένα αεροσκάφος και ένα άλλο αεροσκάφος/το έδαφος/ένα όχημα/άνθρωπος ή αντικείμενο γίνονται αντιληπτά ως υπερβολικά κοντά το ένα στο άλλο):**
- α) παραβίαση ελαχίστου διαχωρισμού·
 - β) ανεπαρκής διαχωρισμός·
 - γ) παρ' ολίγον πρόσκρουση στο έδαφος χωρίς απώλεια του ελέγχου (Near CFIT)·
 - δ) παρείσφρηση στο διάδρομο, που επέβαλε ελιγμό αποφυγής.
- ii) **Συμβάντα — δυνατότητα σύγκρουσης ή παρ' ολίγον σύγκρουσης (περιλαμβάνουν συγκεκριμένες καταστάσεις που ενδέχεται να καταλήξουν σε ατύχημα ή παρ' ολίγον σύγκρουση, εάν ένα άλλο αεροσκάφος βρίσκεται στην περιοχή):**
- α) παρείσφρηση στο διάδρομο, χωρίς απαραίτητο ελιγμό αποφυγής·
 - β) υπέρβαση διαδρόμου·
 - γ) παρέκκλιση αεροσκάφους από την άδεια του ελέγχου εναέριας κυκλοφορίας (EEK)·
 - δ) παρέκκλιση αεροσκάφους από τον εφαρμοστέο κανονισμό διαχείρισης εναέριας κυκλοφορίας (ΔΕΚ):
 1. παρέκκλιση αεροσκάφους από τις εφαρμοστέες δημοσιευθείσες διαδικασίες ΔΕΚ,
 2. παράνομη διείσδυση σε εναέριο χώρο,
 3. παρέκκλιση από τη μεταφορά και τη λειτουργία του εξοπλισμού αεροσκαφών που σχετίζεται με την εναέρια κυκλοφορία, όπως ορίζεται στον εφαρμοστέο κανονισμό (στους εφαρμοστέους κανονισμούς).
- iii) **Περιστατικά που σχετίζονται με τη ΔΕΚ (περιλαμβάνουν τις καταστάσεις όπου επηρεάζεται η δυνατότητα παροχής ασφαλών υπηρεσιών ΔΕΚ, καθώς και καταστάσεις όπου από τύχη δεν απειλήθηκε η ασφαλής λειτουργία του αεροσκάφους). Περιλαμβάνονται τα ακόλουθα περιστατικά:**
- α) Αδυναμία παροχής υπηρεσιών ΔΕΚ:
 1. αδυναμία παροχής υπηρεσιών εναέριας κυκλοφορίας,
 2. αδυναμία παροχής υπηρεσιών διαχείρισης του εναέριου χώρου,
 3. αδυναμία παροχής υπηρεσιών διαχείρισης της ροής της εναέριας κυκλοφορίας·
 - β) αστοχία της λειτουργίας επικοινωνίας·
 - γ) αστοχία της λειτουργίας επιτήρησης·
 - δ) αστοχία της λειτουργίας επεξεργασίας και διάδοσης δεδομένων·
 - ε) αστοχία της λειτουργίας πλοήγησης·
 - στ) ασφάλεια συστημάτων ΔΕΚ.

Προσάρτημα του παραρτήματος II

Οι παράγραφοι που ακολουθούν περιέχουν παραδείγματα περιστατικών εναέριας κυκλοφορίας που απορρέουν από την εφαρμογή των γενικών κριτηρίων, που απαριθμούνται στο σημείο iii) του παραρτήματος II, στις λειτουργίες αεροσκαφών.

1. Παροχή πολύ εσφαλμένων, ακατάλληλων ή παραπλανητικών πληροφοριών από οιαδήποτε πηγή στο έδαφος, π.χ. έλεγχο εναέριας κυκλοφορίας (EEK), αυτόματο σύστημα πληροφοριών τερματικού (ATIS), μετεωρολογική υπηρεσία, βάσεις δεδομένων πλοήγησης, χάρτες, διαγράμματα, εγχειρίδια κ.ά.
 2. Παροχή μικρότερης απόστασης γειτνίασης εδάφους από την προδιαγραφόμενη.
 3. Παροχή εσφαλμένων δεδομένων αναφοράς πίεσης (δηλαδή για τη ρύθμιση του υψομέτρου).
 4. Εσφαλμένη μετάδοση, παραλαβή ή ερμηνεία σημαντικών μηνυμάτων όταν αυτό δημιουργεί επικίνδυνη κατάσταση.
 5. Παραβίαση ελαχίστου διαχωρισμού.
 6. Παράνομη διείσδυση σε εναέριο χώρο.
 7. Παράνομη μετάδοση ραδιοεπικοινωνιών.
 8. Αστοχία επίγειων ή δορυφορικών εγκαταστάσεων ANS.
 9. Σημαντική αστοχία EEK/ΔΕΚ ή ουσιαστική φθορά της υποδομής του αεροδρομίου.
 10. Παρακώλυση των επιφανειών κίνησης του αεροδρομίου από άλλα αεροσκάφη, οχήματα, ζώα ή ξένα αντικείμενα με αποτέλεσμα να δημιουργηθεί επικίνδυνη ή δυνητικά επικίνδυνη κατάσταση.
 11. Εσφαλμένη ή ακατάλληλη επισημάνση των εμποδίων ή των κινδύνων στις περιοχές κίνησης του αεροδρομίου με αποτέλεσμα να δημιουργηθεί επικίνδυνη κατάσταση.
 12. Αστοχία, σημαντική δυσλειτουργία ή απουσία φωτισμού του αεροδρομίου.
-

II

(Πράξεις για την ισχύ των οποίων δεν απαιτείται δημοσίευση)

ΕΠΙΤΡΟΠΗ

ΑΠΟΦΑΣΗ ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ

της 25ης Ιουνίου 2003

σχετικά με μέτρα προστασίας για την ψευδοπανώλη των πτηνών στην Αυστραλία

[κοινοποιηθείσα υπό τον αριθμό E(2003) 1948]

(Κείμενο που παρουσιάζει ενδιαφέρον για τον ΕΟΧ)

(2003/489/ΕΚ)

Η ΕΠΙΤΡΟΠΗ ΤΩΝ ΕΥΡΩΠΑΪΚΩΝ ΚΟΙΝΟΤΗΤΩΝ,

Εκτιμώντας τα ακόλουθα:

Έχοντας υπόψη:

τη συνθήκη για την ίδρυση της Ευρωπαϊκής Κοινότητας,

την οδηγία 97/78/ΕΟΚ του Συμβουλίου, της 18ης Δεκεμβρίου 1997, για τον καθορισμό των αρχών οργάνωσης των κτηνιατρικών ελέγχων των προϊόντων που εισάγονται στην Κοινότητα από τρίτες χώρες ⁽¹⁾, και ιδίως το άρθρο 22 παράγραφος 1,

την οδηγία 91/496/ΕΟΚ του Συμβουλίου, της 15ης Ιουλίου 1991, για τον καθορισμό των βασικών αρχών σχετικά με την οργάνωση των κτηνιατρικών ελέγχων των ζώων προέλευσης τρίτων χωρών που εισάγονται στην Κοινότητα και περί τροποποίησης των οδηγιών 89/662/ΕΟΚ, 90/425/ΕΟΚ και 90/675/ΕΟΚ ⁽²⁾, όπως τροποποιήθηκε τελευταία από την οδηγία 96/43/ΕΚ ⁽³⁾, και ιδίως το άρθρο 18 παράγραφος 1,

την οδηγία 91/494/ΕΟΚ του Συμβουλίου, της 26ης Ιουνίου 1991, σχετικά με τους όρους υγειονομικού ελέγχου που διέπουν τις ενδοκοινοτικές συναλλαγές και τις εισαγωγές νωπών κρεάτων πουλερικών από τρίτες χώρες ⁽⁴⁾, όπως τροποποιήθηκε τελευταία από την οδηγία 1999/89/ΕΚ ⁽⁵⁾, και ιδίως το άρθρο 11 παράγραφος 1, το άρθρο 12 παράγραφος 2, το άρθρο 14 παράγραφος 1 και το άρθρο 14α,

τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 1774/2002 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 3ης Οκτωβρίου 2002, για τον καθορισμό υγειονομικών κανόνων σχετικά με τα ζωικά υποπροϊόντα που δεν προορίζονται για κατανάλωση από τον άνθρωπο ⁽⁶⁾, όπως τροποποιήθηκε τελευταία από τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 808/2003 της Επιτροπής ⁽⁷⁾, και ιδίως τα άρθρα 28 και 29,

- (1) Λόγω της εμφάνισης εστιών ψευδοπανώλης των πτηνών στις Πολιτείες Victoria και New South Wales, η Επιτροπή εξέδωσε την απόφαση 2002/537/ΕΚ της 2ας Ιουλίου 2002 σχετικά με μέτρα προστασίας για την ψευδοπανώλη των πτηνών στην Αυστραλία ⁽⁸⁾, όπως τροποποιήθηκε από την απόφαση 220/942/ΕΚ ⁽⁹⁾.
- (2) Η εν λόγω απόφαση απαγόρευε την εισαγωγή ζωντανών πουλερικών και αυγών πουλερικών προς επώαση, ζώντων στρουθιονίδων και αυγών στρουθιονίδων προς επώαση, νωπού κρέατος πουλερικών, στρουθιονίδων, εκτρεφόμενων και άγριων πτερωτών θηραμάτων, προϊόντων με βάση το κρέας πουλερικών και παρασκευασμάτων με βάση το κρέας πουλερικών από την Αυστραλία, με ορισμένες εξαιρέσεις μέχρι την 1η Μαΐου 2003.
- (3) Δεν αναφέρθηκαν άλλα κρούσματα ψευδοπανώλης των πτηνών και οι αρχές της Αυστραλίας παρέσχαν επιδημιολογικά στοιχεία.
- (4) Ωστόσο, δεδομένου ότι η απόφαση 2002/537/ΕΚ έληξε, και μέχρις ότου εξεταστούν πλήρως τα στοιχεία που παρέσχαν οι αρχές της Αυστραλίας, είναι απαραίτητο να συνεχιστεί, με ειδικές παρεκκλίσεις, η γενική αναστολή των εισαγωγών από την Αυστραλία ζώντων πουλερικών και αυγών προς επώαση, ζώντων στρουθιονίδων και αυγών στρουθιονίδων προς επώαση, νωπού κρέατος πουλερικών, στρουθιονίδων, άγριων πτερωτών θηραμάτων και πτερωτών θηραμάτων εκτροφής, προϊόντων με βάση το κρέας πουλερικών και παρασκευασμάτων κρέατος που συνίστανται ή περιέχουν κρέας των προαναφερθέντων ειδών.

⁽¹⁾ ΕΕ L 24 της 31.1.1998, σ. 9.

⁽²⁾ ΕΕ L 268 της 24.9.1991, σ. 56.

⁽³⁾ ΕΕ L 162 της 1.7.1996, σ. 1.

⁽⁴⁾ ΕΕ L 268 της 24.9.1991, σ. 35.

⁽⁵⁾ ΕΕ L 300 της 23.11.1999, σ. 17.

⁽⁶⁾ ΕΕ L 273 της 10.10.2002, σ. 1.

⁽⁷⁾ ΕΕ L 117 της 13.5.2003, σ. 1.

⁽⁸⁾ ΕΕ L 173 της 3.7.2002, σ. 33.

⁽⁹⁾ ΕΕ L 325 της 30.11.2002, σ. 49.

- (5) Η απόφαση 97/222/ΕΚ της Επιτροπής⁽¹⁾, όπως τροποποιήθηκε τελευταία από την απόφαση 2002/464/ΕΚ⁽²⁾, προβλέπει κατάλογο τρίτων χωρών από τις οποίες τα κράτη μέλη επιτρέπουν την εισαγωγή προϊόντων με βάση το κρέας και καθορίζει τρόπους επεξεργασίας προκειμένου να περιοριστεί ο κίνδυνος μετάδοσης της νόσου μέσω προϊόντων του είδους αυτού. Η επεξεργασία στην οποία πρέπει να υποβάλλονται τα προϊόντα εξαρτάται από την υγειονομική κατάσταση της χώρας καταγωγής όσον αφορά τα είδη από τα οποία προέρχεται το κρέας. Συνεπώς, είναι απαραίτητο να επιβληθεί η επεξεργασία αυτή για τα προϊόντα με βάση το κρέας πουλερικών καταγωγής Αυστραλίας.
- (6) Ο κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 1774/2002 εφαρμόζεται για τις εισαγωγές πρώτων υλών για την παρασκευή ζωοτροφών, καθώς και για τις εισαγωγές πρώτων υλών για την παρασκευή φαρμακευτικών ή τεχνικών προϊόντων, οι οποίες αποτελούν το αντικείμενο παρακολούθησης. Ωστόσο, οι διατάξεις εφαρμογής που προβλέπονται στο άρθρο 29 του εν λόγω κανονισμού δεν έχουν ακόμη θεσπιστεί. Εν τω μεταξύ, όπως προβλέπεται στην παράγραφο 7 του εν λόγω άρθρου, θα εφαρμόζονται οι διατάξεις της οδηγίας 97/78/ΕΚ, σχετικά με τους όρους ελέγχου, και τα εθνικά πιστοποιητικά εξακολουθούν να ισχύουν.
- (7) Τα εθνικά πιστοποιητικά για την εισαγωγή των ανωτέρω πρώτων υλών που δεν προορίζονται για κατανάλωση από τον άνθρωπο πρέπει να είναι σύμφωνα με το κεφάλαιο 10 του παραρτήματος Ι της οδηγίας 92/118/ΕΟΚ του Συμβουλίου⁽³⁾, όπως τροποποιήθηκε τελευταία από την απόφαση 2002/42/ΕΚ της Επιτροπής⁽⁴⁾.
- (8) Οι διατάξεις της παρούσας οδηγίας θα επανεξεταστούν υπό το φως των στοιχείων που παρέσχαν οι αρχές της Αυστραλίας.
- (9) Τα μέτρα που προβλέπονται στην παρούσα απόφαση είναι σύμφωνα με τη γνώμη της μόνιμης επιτροπής για την τροφική αλυσίδα και την υγεία των ζώων,

ΕΞΕΔΩΣΕ ΤΗΝ ΠΑΡΟΥΣΑ ΑΠΟΦΑΣΗ:

Άρθρο 1

Τα κράτη μέλη απαγορεύουν την εισαγωγή από την Αυστραλία ζώντων πουλερικών και αυγών προς επώαση, ζώντων στρουθιονιδών και αυγών στρουθιονιδών προς επώαση, νωπού κρέατος πουλερικών, στρουθιονιδών, εκτρεφόμενων και άγριων πτερωτών θηραμάτων, προϊόντων με βάση το κρέας πουλερικών και παρασκευασμάτων κρέατος που συνίστανται ή περιέχουν κρέας των προαναφερθέντων ειδών, με εξαίρεση τις πρώτες ύλες που πληρούν τις απαιτήσεις πιστοποίησης σύμφωνα με τα εθνικά υποδείγματα πιστοποιητικών τα οποία ανταποκρίνονται στις απαιτήσεις που προβλέπονται ρητά στο κεφάλαιο 10 του παραρτήματος Ι της οδηγίας 92/118/ΕΟΚ.

Άρθρο 2

Κατά παρέκκλιση του άρθρου 1, επιτρέπονται οι εισαγωγές κρέατος στρουθιονιδών υπό τον όρο ότι πληρούνται οι απαιτήσεις που εκτίθενται στο πιστοποιητικό για την υγεία των ζώων του παραρτήματος της παρούσας απόφασης.

Άρθρο 3

Κατά παρέκκλιση του άρθρου 1, τα κράτη μέλη επιτρέπουν την εισαγωγή προϊόντων με βάση το κρέας πουλερικών, όταν το κρέας πουλερικών που περιέχεται στο προϊόν με βάση το κρέας αυτό έχει υποβληθεί σε ειδική επεξεργασία του τύπου Β, Γ ή Δ, όπως περιγράφεται στο μέρος IV του παραρτήματος της απόφασης 97/222/ΕΚ.

Άρθρο 4

Τα κράτη μέλη τροποποιούν τα μέτρα που εφαρμόζουν στις εμπορικές συναλλαγές έτσι ώστε να είναι σύμφωνα με την παρούσα απόφαση και δημοσιοποιούν αμέσως και κατά τον ενδεδειγμένο τρόπο τα θεσπιζόμενα μέτρα. Ενημερώνουν αμέσως την Επιτροπή σχετικά.

Άρθρο 5

Η παρούσα απόφαση εφαρμόζεται από τις 7 Ιουλίου 2003.

Άρθρο 6

Η παρούσα απόφαση εφαρμόζεται μέχρι την 1η Ιανουαρίου 2004.

Άρθρο 7

Η παρούσα απόφαση απευθύνεται στα κράτη μέλη.

Βρυξέλλες, 25 Ιουνίου 2003.

Για την Επιτροπή

David BYRNE

Μέλος της Επιτροπής

⁽¹⁾ ΕΕ L 98 της 4.4.1997, σ. 39.

⁽²⁾ ΕΕ L 161 της 19.6.2002, σ. 16.

⁽³⁾ ΕΕ L 62 της 15.3.1993, σ. 49.

⁽⁴⁾ ΕΕ L 13 της 18.1.2003, σ. 24.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ

ΠΙΣΤΟΠΟΙΗΤΙΚΟ ΥΓΕΙΑΣ ΤΩΝ ΖΩΩΝ ΚΑΙ ΔΗΜΟΣΙΑΣ ΥΓΕΙΑΣ ΓΙΑ ΝΩΠΟ ΚΡΕΑΣ ΕΚΤΡΕΦΟΜΕΝΩΝ ΣΤΡΟΥΘΙΟΝΙΔΩΝ ΚΑΤΑΓΩΓΗΣ ΑΥΣΤΡΑΛΙΑΣ ΠΟΥ ΠΡΟΟΡΙΖΕΤΑΙ ΓΙΑ ΑΝΘΡΩΠΙΝΗ ΚΑΤΑΝΑΛΩΣΗ ⁽¹⁾

Σημείωση για τον εισαγωγέα: το παρόν πιστοποιητικό χορηγείται μόνο για κτηνιατρικούς σκοπούς και το πρωτότυπό του πρέπει να συνοδεύει την αποστολή μέχρι το συνοριακό σταθμό επιθεώρησης.

1. ΑΠΟΣΤΟΛΕΑΣ (όνομα και πλήρης διεύθυνση)	2. ΥΓΕΙΟΝΟΜΙΚΟ ΠΙΣΤΟΠΟΙΗΤΙΚΟ Αριθ. ΠΡΩΤΟΤΥΠΟ
4. ΠΑΡΑΛΗΠΤΗΣ (όνομα και πλήρης διεύθυνση)	3. Χώρα καταγωγής: ΑΥΣΤΡΑΛΙΑ
8. Τόπος φόρτωσης:	5. ΑΡΜΟΔΙΑ ΑΡΧΗ (κεντρικό επίπεδο): 5.1. Υπουργείο 5.2. Υπηρεσία
9.1. Μέσα μεταφοράς ⁽²⁾ : 9.2. Αριθμός σφραγίδας ⁽³⁾ :	6. ΑΡΜΟΔΙΑ ΑΡΧΗ (τοπικό επίπεδο):
10.1. Κράτος μέλος προορισμού: 10.2. Τελικός προορισμός:	7. Διεύθυνση της (των) εγκατάστασης(-ων): 7.1. Σφαγείο: 7.2. Εργαστήριο τεμαχισμού ⁽⁴⁾ : 7.3. Ψυκτική αποθήκη ⁽⁴⁾ :
12.1. Είδη στρουθιονιδών: 12.2. Είδη τεμαχίων:	11. Αριθμός έγκρισης της (των) εγκατάστασης(-ων): 11.1. Σφαγείο: 11.2. Εργαστήριο τεμαχισμού ⁽⁴⁾ : 11.3. Ψυκτική αποθήκη ⁽⁴⁾ :
13.1. Είδος συσκευασίας: 13.2. Στοιχεία ταυτοποίησης του φορτίου:	14. Ποσότητα: 14.1. Καθαρό βάρος (kg): 14.2. Αριθμός συσκευασιών:

Σημείωση: Για κάθε αποστολή κρέατος στρουθιονιδών πρέπει να χορηγείται ξεχωριστό πιστοποιητικό.

⁽¹⁾ Ως νωπό κρέας στρουθιονιδών νοείται οποιοδήποτε μέρος, εξαιρουμένων των εντοσθίων, εκτρεφόμενων στρουθιονιδών κατάλληλο για ανθρώπινη κατανάλωση και το οποίο δεν έχει υποστεί καμία επεξεργασία πλην της ψυκτικής για να εξασφαλισθεί η συντήρησή του· το συσκευασμένο σε κενό αέρος ή σε ελεγχόμενη ατμόσφαιρα κρέας πρέπει να συνοδεύεται από πιστοποιητικό σύμφωνα με το παρόν υπόδειγμα.

⁽²⁾ Αναφέρονται τα μέσα μεταφοράς και τα διακριτικά τους στοιχεία ή το όνομα, ανάλογα με την περίπτωση.

⁽³⁾ Προαιρετικό.

⁽⁴⁾ Διαγράφεται η περιττή ένδειξη.

ΥΠΟΔΕΙΓΜΑ

Υγειονομική βεβαίωση

I. ΠΙΣΤΟΠΟΙΗΤΙΚΟ ΥΓΕΙΑΣ ΤΩΝ ΖΩΩΝ

Ο κάτωθι υπογεγραμμένος, επίσημος κτηνίατρος, βεβαιώνει:

1. Ότι η Αυστραλία είναι απαλλαγμένη από τη γρίπη των ορνίθων, όπως ορίζεται από τον κώδικα υγείας ζώων του Διεθνούς Γραφείου Επιζωοτιών.
2. Ότι το νωπό κρέας χωρίς κόκαλα και χωρίς δέρμα που αναφέρεται ανωτέρω προέρχεται από εκτρεφόμενες στρουθιονίδες που:
 - 2.1. διατηρήθηκαν, χωρίς διακοπή, στην επικράτεια της Αυστραλίας τουλάχιστον για τρεις μήνες πριν από τη σφαγή τους ή από την εκκόλαψη τους·
 - 2.2. εκτράφηκαν/παρέμειναν επί τουλάχιστον τρεις μήνες πριν από τη σφαγή σε εκμεταλλεύσεις:
 - 2.2.1. στις οποίες διενεργούνται τακτικά κτηνιατρικοί έλεγχοι για τη διάγνωση ασθενειών που μεταδίδονται στον άνθρωπο ή τα ζώα,
 - 2.2.2. που δεν υπόκεινται σε υγειονομικούς περιορισμούς ως προς την υγεία των ζώων σε σχέση με οποιαδήποτε ασθένεια που αφορά τα πουλερικά ή/και τις στρουθιονίδες,
 - 2.2.3. στις οποίες δεν εκδηλώθηκε η ψευδοπανώλη των πτηνών ή η γρίπη των ορνίθων κατά τους έξι προηγούμενους μήνες και σε ακτίνα 10 χιλιομέτρων από την περίμετρο του τμήματος αυτού της εκμετάλλευσης στο οποίο βρίσκονται οι στρουθιονίδες, συμπεριλαμβανομένης, ενδεχομένως, και της επικράτειας γειτονικής χώρας, δεν εκδηλώθηκαν κρούσματα γρίπης των ορνίθων ή ψευδοπανώλης των πτηνών τους τελευταίους τρεις μήνες·
- 2.3. δεν εσφάγησαν στο πλαίσιο υγειονομικού προγράμματος για την καταπολέμηση ή την εξάλειψη ασθενειών των πουλερικών ή/και των στρουθιονίδων·
- 2.4. οι οποίες:
 - 2.4.1. δεν εμβολιάστηκαν για την ψευδοπανώλη των πτηνών ⁽¹⁾, ☐
 - 2.4.2. εμβολιάστηκαν για την ψευδοπανώλη των πτηνών με αδρανοποιημένο εμβόλιο που πληροί τις απαιτήσεις της απόφασης 93/152/ΕΟΚ της Επιτροπής ⁽¹⁾ ⁽²⁾, ☐
 - 2.4.3. εμβολιάστηκαν για την ψευδοπανώλη των πτηνών με ζωντανό εμβόλιο που δεν πληροί τις απαιτήσεις της απόφασης 93/152/ΕΟΚ, αλλά δεν εμβολιάστηκαν κατά τις 30 ημέρες που προηγήθηκαν της σφαγής ⁽¹⁾, ☐
- 2.5. οι οποίες:
 - 2.5.1. είτε έχουν υποστεί δοκιμασία απομόνωσης του ιού της ψευδοπανώλης των πτηνών, κατά την οποία δεν βρέθηκε παραμικρός των πτηνών με δείκτη ενδοεγκεφαλικής παθογένεσης (ICPI) μεγαλύτερο του 0,4
 - 2.5.1.1. ούτε βάσει τυχαίου δείγματος επιχρισμάτων τραχείας τουλάχιστον 60 πτηνών από κάθε αγέλη που οδηγείται στο σφαγείο, όταν κατάγονται από την Αυστραλία, με εξαίρεση τις Πολιτείες Victoria και New South Wales ⁽¹⁾, ☐
 - 2.5.1.2. ούτε βάσει μεμονωμένων δειγμάτων επιχρισμάτων τραχείας όταν προέρχονται από τις Πολιτείες Victoria και New South Wales ⁽¹⁾ ☐
 - είτε
 - 2.5.2. προέρχονται από εκμεταλλεύσεις στις οποίες η παρακολούθηση της ψευδοπανώλης των πτηνών πραγματοποιείται βάσει σχεδίου δειγματοληψίας που στηρίζεται σε στατιστικές οι οποίες έδωσαν αρνητικά αποτελέσματα ⁽³⁾ για έξι τουλάχιστον μήνες ⁽¹⁾· ☐
 - 2.5.3. ή για τις οποίες οι δοκιμασίες απομόνωσης του ιού που περιγράφονται στα σημεία 2.5.1 και 2.5.2. πρέπει να διενεργούνται από επίσημο εργαστήριο το οποίο ορίζει η αρμόδια αρχή με τη χρησιμοποίηση διαγνωστικών διαδικασιών σύμφωνα με το παράρτημα ΙΙΙ της οδηγίας 92/66/ΕΟΚ του Συμβουλίου ⁽⁴⁾· ☐
 - 2.5.4. οι οποίες δεν ήρθαν σε επαφή, κατά τη διάρκεια των 30 ημερών που προηγούνται της σφαγής με στρουθιονίδες ή άλλα πουλερικά που δεν πληρούν τις εγγυήσεις που αναφέρονται στα σημεία 2.5.1. και 2.5.2·
- 2.6. οι οποίες κατά τη μεταφορά στο σφαγείο δεν ήρθαν σε επαφή με πουλερικά ή/και στρουθιονίδες μολυσμένες από τη γρίπη ή την ψευδοπανώλη των πτηνών·
- 2.7. οι οποίες αποτέλεσαν αντικείμενο χειρισμών πριν από τη σφαγή και εσφάγησαν υπό συνθήκες που πληρούν τις προϋποθέσεις που ορίζονται στην οδηγία 93/119/ΕΚ του Συμβουλίου ⁽⁵⁾.
3. Ότι το νωπό κρέας χωρίς κόκαλα και δέρμα που αναφέρεται ανωτέρω:
 - 3.1. προέρχεται από εγκεκριμένα σφαγεία που, κατά τη σφαγή, δεν υπόκεινται σε περιορισμούς λόγω υπόνοιας ή επιβεβαίωσης εκδήλωσης κρούσματος γρίπης των ορνίθων ή ψευδοπανώλης των πτηνών και γύρω από το οποίο, σε ακτίνα 10 χιλιομέτρων, δεν εκδηλώθηκαν κρούσματα γρίπης των ορνίθων ή ψευδοπανώλης των πτηνών επί 30 τουλάχιστον ημέρες·
 - 3.2. δεν ήρθαν σε επαφή κατά τη σφαγή, τον τεμαχισμό, την αποθήκευση ή τη μεταφορά με στρουθιονίδες ή κρέας που δεν πληροί τις απαιτήσεις της οδηγίας 91/494/ΕΟΚ.

II. ΠΙΣΤΟΠΟΙΗΤΙΚΟ ΔΗΜΟΣΙΑΣ ΥΓΕΙΑΣ

4. Ότι πληρούνται οι εγγυήσεις για ζώατα ζώα και τα προϊόντα αυτών που παρέχονται από σχέδια ανίχνευσης υπολοίπων τα οποία υποβάλλονται σύμφωνα με το άρθρο 29 της οδηγίας 96/23/ΕΚ του Συμβουλίου ^(*).
5. Ότι το νωπό κρέας χωρίς κόκαλα και χωρίς δέρμα που περιγράφεται ανωτέρω προέρχεται από στρουθιονίδες που:
- είτε συνοδεύονταν κατά την άφιξη τους στο σφαγείο από κτηνιατρικό πιστοποιητικό που εκδίδει ο κτηνίατρος για την εκμετάλλευση καταγωγής, όπου βεβαιώνεται ότι υποβλήθηκαν σε προ της σφαγής κτηνιατρική επιθεώρηση σύμφωνα με τις απαιτήσεις του άρθρου 8 της οδηγίας 91/495/ΕΟΚ του Συμβουλίου ⁽⁷⁾, στην εκμετάλλευση καταγωγής κατά τις 72 ώρες που προηγήθηκαν της φόρτωσης, ή
 - υποβλήθηκαν σε κτηνιατρική προ της σφαγής επιθεώρησης σύμφωνα με τις απαιτήσεις του άρθρου 8 της οδηγίας 91/495/ΕΟΚ, στο συγκεκριμένο σφαγείο κατά τις 72 ώρες που προηγήθηκαν της φόρτωσης.
6. Ότι η σφαγή των στρουθιονίδων διενεργείται σε σφαγείο εγκεκριμένο σύμφωνα με το άρθρο 8 της οδηγίας 91/495/ΕΟΚ, εφόσον η εν λόγω εγκατάσταση διαθέτει τον κατάλληλο εξοπλισμό για το σκοπό αυτό.
7. Ότι οι εγκαταστάσεις που χρησιμοποιούνται για τη σφαγή, το χειρισμό ή τον τεμαχισμό έχουν καθαριστεί πολύ καλά και έχουν απολυμανθεί υπό επίσημη επιτήρηση πριν χρησιμοποιηθούν για την παραγωγή του κρέατος στο οποίο αναφέρεται το παρόν πιστοποιητικό.
8. Ότι το κρέας που περιγράφεται ανωτέρω:
- 8.1. αποτέλεσε το αντικείμενο χειρισμών υπό συνθήκες υγιεινής που πληρούν τις προϋποθέσεις του άρθρου 8 της οδηγίας 91/495/ΕΟΚ·
 - 8.2. υποβλήθηκε σε μετά τη σφαγή επιθεώρηση σύμφωνα με τις απαιτήσεις του άρθρου 8 της οδηγίας 91/495/ΕΟΚ και κρίθηκε κατάλληλο για ανθρώπινη κατανάλωση·
 - 8.3. τεμαχίστηκε ⁽⁸⁾ και αποθηκεύτηκε ⁽⁸⁾ σε εγκαταστάσεις εγκεκριμένες για το σκοπό αυτό από την αρμόδια αρχή της Αυστραλίας ως προϊόν που πληροί τις προϋποθέσεις του άρθρου 8 της οδηγίας 91/495/ΕΟΚ, εφόσον η εν λόγω εγκατάσταση διαθέτει τον κατάλληλο εξοπλισμό για το σκοπό αυτό·
 - 8.4. δεν ήρθε σε επαφή κατά τη σφαγή, τον τεμαχισμό, την αποθήκευση ή κατά τη μεταφορά με κρέας που δεν ανταποκρίνεται στις απαιτήσεις της οδηγίας 91/495/ΕΟΚ.
9. Ότι το κρέας που αναφέρεται στο παρόν πιστοποιητικό ⁽⁸⁾/η συσκευασία του κρέατος που αναφέρεται στο παρόν πιστοποιητικό ⁽⁸⁾ φέρει σήμα που αποδεικνύει ότι ⁽¹⁾:
- ☐ το κρέας προέρχεται από ζώα που εσφάγησαν και ελέγχθηκαν σε συγκεκριμένο σφαγείο,
 - ☐ ο τεμαχισμός του κρέατος έγινε σε εγκεκριμένο εργαστήριο τεμαχισμού.
10. Ότι τα μέσα μεταφοράς και οι συνθήκες φόρτωσης του φορτίου του κρέατος που περιγράφεται ανωτέρω ανταποκρίνονται στις υγειονομικές απαιτήσεις του άρθρου 8 της οδηγίας 91/495/ΕΟΚ.

(τόπος)

(ημερομηνία)

Σφραγίδα ⁽⁹⁾(υπογραφή του επίσημου κτηνίατρου) ⁽⁹⁾

(ονοματεπώνυμο, με κεφαλαία, ιδιότητα και τίτλος)

⁽¹⁾ Να σημειωθεί με σταυρό τουλάχιστον ένα τετραγωνίδιο.

⁽²⁾ ΕΕ L 59 της 12.3.1993, σ. 35.

⁽³⁾ Σε μη εμβολιασμένες αγέλες η παρακολούθηση αυτή πραγματοποιείται με ορολογική εξέταση και σε εμβολιασμένες αγέλες πραγματοποιείται με επίχρισμα τραχείας των στρουθιονίδων.

⁽⁴⁾ ΕΕ L 260 της 5.9.1992, σ. 1.

⁽⁵⁾ ΕΕ L 340 της 31.12.1991, σ. 21.

⁽⁶⁾ ΕΕ L 125 της 23.5.1996, σ. 10.

⁽⁷⁾ ΕΕ L 268 της 24.9.1991, σ. 41.

⁽⁸⁾ Διαγράφεται η περιττή ένδειξη.

⁽⁹⁾ Η σφραγίδα και η υπογραφή πρέπει να είναι χρώματος διαφορετικού από εκείνο της εκτύπωσης.

ΔΙΟΡΘΩΤΙΚΑ

Διορθωτικό στον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 1170/2003 της Επιτροπής, της 30ής Ιουλίου 2003, για καθορισμό της τιμής της παγκόσμιας αγοράς του μη εκκοκκισμένου βαμβακιού

(Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης L 162 της 1ης Ιουλίου 2003)

Στη δεύτερη σελίδα των περιεχομένων και στη σελίδα 65, στον τίτλο:

αντί: «30ής Ιουλίου 2003»

διάβαζε: «30ής Ιουνίου 2003».

Στη σελίδα 65, στην υπογραφή:

αντί: «30 Ιουλίου 2003»

διάβαζε: «30 Ιουνίου 2003».
