ISSN 1977-0758

# Publicatieblad van de Europese Unie

L 303

Uitgave in de Nederlandse taal

Wetgeving

54e jaargang

22 november 2011

Inhoud

I *Wetgevingshandelingen*

BESLUITEN

★ **Besluit nr. 1194/2011/EU van het Europees Parlement en de Raad van 16 november 2011 tot instelling van een actie van de Europese Unie voor het Europees erfgoedlabel** ..... 1

II *Niet-wetgevingshandelingen*

VERORDENINGEN

★ **Uitvoeringsverordening (EU) nr. 1195/2011 van de Commissie van 16 november 2011 tot indeling van bepaalde goederen in de gecombineerde nomenclatuur** ..... 10

★ **Uitvoeringsverordening (EU) nr. 1196/2011 van de Commissie van 17 november 2011 tot indeling van bepaalde goederen in de gecombineerde nomenclatuur** ..... 12

★ **Uitvoeringsverordening (EU) nr. 1197/2011 van de Commissie van 21 november 2011 houdende wijziging van Verordening (EG) nr. 474/2006 tot opstelling van de communautaire lijst van luchtvaartmaatschappijen waaraan een exploitatieverbod is opgelegd in de Gemeenschap** [1] 14

**Prijs: 3 EUR**

(Vervolg z.o.z.)

[1] Voor de EER relevante tekst

NL

Besluiten waarvan de titels mager zijn gedrukt, zijn besluiten van dagelijks beheer die in het kader van het landbouwbeleid zijn genomen en die in het algemeen een beperkte geldigheidsduur hebben.

Besluiten waarvan de titels vet zijn gedrukt en die worden voorafgegaan door een sterretje, zijn alle andere besluiten.

Uitvoeringsverordening (EU) nr. 1198/2011 van de Commissie van 21 november 2011 tot vaststelling van de forfaitaire invoerwaarden voor de bepaling van de invoerprijs van bepaalde groenten en fruit 40

Uitvoeringsverordening (EU) nr. 1199/2011 van de Commissie van 21 november 2011 tot wijziging van de bij Uitvoeringsverordening (EU) nr. 971/2011 vastgestelde representatieve prijzen en aanvullende invoerrechten voor bepaalde producten uit de sector suiker voor het verkoopseizoen 2011/12 42

BESLUITEN

2011/749/EU:

★ **Besluit van de Europese Centrale Bank van 15 november 2011 tot wijziging van Besluit ECB/2007/7 betreffende de voorwaarden van TARGET 2-ECB *(ECB/2011/19)*** ..... 44

AANBEVELINGEN

2011/750/EU:

★ **Aanbeveling van de Commissie van 8 september 2011 ter ondersteuning van een EU-wijde eCall-dienst in elektronischecommunicatienetwerken voor de transmissie van op 112 gebaseerde noodoproepen uit voertuigen („eCalls”)** [1] ..... 46

NL

[1] Voor de EER relevante tekst

I

*(Wetgevingshandelingen)*

# BESLUITEN

## BESLUIT Nr. 1194/2011/EU VAN HET EUROPEES PARLEMENT EN DE RAAD

**van 16 november 2011**

**tot instelling van een actie van de Europese Unie voor het Europees erfgoedlabel**

HET EUROPEES PARLEMENT EN DE RAAD VAN DE EUROPESE UNIE,

Gezien het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie, en met name artikel 167, lid 5, eerste streepje,

Gezien het voorstel van de Europese Commissie,

Na toezending van het ontwerp van wetgevingshandeling aan de nationale parlementen,

Gezien het advies van het Comité van de Regio's [1],

Handelend volgens de gewone wetgevingsprocedure [2],

Overwegende hetgeen volgt:

(1) Het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie (VWEU) is gericht op de totstandbrenging van een steeds hechter verbond tussen de Europese volkeren, en deelt de Unie onder meer de taak toe bij te dragen tot de ontplooiing van de culturen van de lidstaten, onder eerbiediging van de nationale en regionale verscheidenheid, maar tegelijk ook de nadruk leggend op het gemeenschappelijk cultureel erfgoed. Derhalve wordt het optreden van de lidstaten ter verbetering van de kennis en de verspreiding van de cultuur en de geschiedenis van de Europese volkeren indien nodig door de Unie ondersteund en aangevuld.

(2) Meer begrip en waardering, vooral onder jongeren, voor hun gedeelde maar ook diverse erfgoed zou het gevoel deel uit te maken van de Unie en de interculturele dialoog helpen versterken. Daarom is het belangrijk de toegang tot het cultureel erfgoed te bevorderen en de Europese dimensie daarvan te versterken.

(3) Het VWEU voorziet ook in het burgerschap van de Unie, dat een aanvulling vormt op het nationale burgerschap van de afzonderlijke lidstaten en een belangrijk element is bij het beschermen en versterken van het proces van Europese integratie. Als men wil dat de burgers de Europese integratie volledig ondersteunen, moet meer nadruk worden gelegd op hun gemeenschappelijke waarden, geschiedenis en cultuur, als centrale elementen van hun lidmaatschap van een samenleving die is gebaseerd op de beginselen van vrijheid, democratie, eerbiediging van de mensenrechten, culturele en taalkundige verscheidenheid, tolerantie en solidariteit.

(4) Een intergouvernementeel initiatief „Europees erfgoedlabel" („intergouvernementeel initiatief") werd op 28 april 2006 in Granada, Spanje, gelanceerd.

(5) De Raad heeft op 20 november 2008 conclusies [3] aangenomen met als doel het intergouvernementele initiatief om te vormen tot een actie van de Unie („actie"), waarbij hij de Commissie heeft verzocht een voorstel in te dienen voor de instelling van een Europees erfgoedlabel („label") door de Unie, en de praktische uitvoeringsregelingen voor het project nader te omschrijven.

(6) De door de Commissie uitgevoerde openbare raadpleging en effectbeoordeling hebben bevestigd dat het intergouvernementele initiatief waardevol was, maar hebben erop gewezen dat het verder moest worden ontwikkeld om het potentieel ervan volledig te verwezenlijken, alsook dat de betrokkenheid van de Unie het een duidelijke meerwaarde kan verlenen en het een kwalitatieve stap vooruit kan helpen maken.

[1] PB C 267 van 1.10.2010, blz. 52.

[2] Standpunt van het Europees Parlement van 16 december 2010 (nog niet bekendgemaakt in het Publicatieblad) en standpunt van de Raad in eerste lezing van 19 juli 2011. Standpunt van het Europees Parlement van 16 november 2011 (nog niet bekendgemaakt in het Publicatieblad).

[3] PB C 319 van 13.12.2008, blz. 11.

(7) Het label moet de ervaring benutten die met het intergouvernementele initiatief is opgedaan.

(8) Het label moet streven naar meerwaarde en complementariteit ten opzichte van andere initiatieven, zoals de werelderfgoedlijst van Unesco, de representatieve lijst van het immaterieel cultureel erfgoed van de mensheid van Unesco en de Europese culturele routes van de Raad van Europa. De meerwaarde van het label moet worden gebaseerd op de bijdrage die de geselecteerde sites leveren aan de Europese geschiedenis en cultuur, en aan de totstandbrenging van de Unie, alsook op een duidelijke educatieve dimensie die burgers, en vooral jongeren, aanspreekt, en op netwerken tussen de sites om ervaringen en beste praktijken uit te wisselen. Het zwaartepunt van de actie moet liggen op de promotie en de toegankelijkheid van de sites en op de kwaliteit van de aangeboden informatie en activiteiten, en niet zozeer op de instandhouding van de sites, die door de bestaande beschermingsregelingen gewaarborgd moet worden.

(9) Naast het versterken van het gevoel van de Europese burgers dat zij deel uitmaken van de Unie en het stimuleren van de interculturele dialoog, kan de actie ook bijdragen tot het vergroten van de waarde en verbeteren van de profilering van cultureel erfgoed, tot een grotere rol van erfgoed in de economische en duurzame ontwikkeling van regio's, met name door cultureel toerisme, tot het stimuleren van synergie tussen cultureel erfgoed en hedendaagse creaties en creativiteit, en meer in het algemeen tot bevordering van de democratische waarden en mensenrechten die ten grondslag liggen aan de Europese integratie.

(10) Deze doelstellingen sluiten volledig aan bij de doelstellingen van de mededeling van de Commissie over „een Europese agenda voor cultuur in het licht van de mondialisering", waaronder de bevordering van de culturele verscheidenheid en de interculturele dialoog, en van cultuur als katalysator voor creativiteit.

(11) Het is van groot belang dat het label toegekend wordt op basis van gemeenschappelijke, duidelijke en transparante criteria en procedures, ook tijdens de eerste twee selectiejaren waar overgangsbepalingen moeten worden toegepast.

(12) De procedure voor de selectie van sites krachtens de actie, dient in twee fasen te verlopen. Sites moeten in eerste instantie op nationaal niveau voorgeselecteerd worden. Telkens wanneer dit geschikt lijkt, kunnen de lidstaten de lokale en regionale autoriteiten daarbij betrekken. Vervolgens moet er een selectie op het niveau van de Unie plaatsvinden. Elke site waaraan een label is toegekend dient te worden gemonitord teneinde de continue naleving van de voor het label vastgestelde criteria te waarborgen.

(13) Tijdens de eerste evaluatie van het label moet worden nagegaan of zijn geografisch bereik kan worden uitgebreid.

(14) Ingeval er een duidelijk thematisch verband bestaat tussen verscheidene in dezelfde lidstaat gevestigde sites, moet de actie gezamenlijke aanvragen toelaten. Deze gezamenlijke aanvragen moeten een redelijk aantal deelnemende sites bevatten en een Europese meerwaarde aantonen ten opzichte van individuele aanvragen betreffende dezelfde sites.

(15) Op dezelfde manier moet de actie, vanwege de transnationale dimensie van bepaalde sites, gezamenlijke aanvragen toelaten zowel in het geval van sites die in verschillende lidstaten gevestigd zijn, maar zich richten op een specifiek thema als in het geval van een site die op het grondgebied van ten minste twee lidstaten is gevestigd.

(16) Teneinde ervoor te zorgen dat de bepalingen van dit besluit, meer bepaald wat betreft het aanwijzen van sites waaraan het label zal worden toegekend, het intrekken van het label en het officieel verzaken aan het label, op eenvormige wijze worden uitgevoerd, moeten aan de Commissie uitvoeringsbevoegdheden worden verleend.

(17) De administratieve regelingen voor het label moeten licht en flexibel zijn, in overeenstemming met het subsidiariteitsbeginsel.

(18) Aangezien de doelstellingen van dit besluit niet voldoende door de lidstaten kunnen worden verwezenlijkt, vooral vanwege de noodzaak van nieuwe gemeenschappelijke, duidelijke en transparante criteria en procedures voor het label, en van betere coördinatie tussen de lidstaten, en derhalve beter op het niveau van de Unie kunnen worden bereikt, kan de Unie maatregelen nemen overeenkomstig het subsidiariteitsbeginsel als bedoeld in artikel 5 van het Verdrag betreffende de Europese Unie. Overeenkomstig het in hetzelfde artikel neergelegde evenredigheidsbeginsel gaat dit besluit niet verder dan nodig is om die doelstellingen te verwezenlijken,

HEBBEN HET VOLGENDE BESLUIT VASTGESTELD:

*Artikel 1*

**Instelling**

Een actie van de Europese Unie („actie") met de titel „Europees erfgoedlabel" („label") wordt bij dit besluit ingesteld.

*Artikel 2*

**Definities**

In dit besluit wordt verstaan onder:

1. „sites": monumenten, natuurlijke, onder water gelegen, archeologische, industriële of stedelijke locaties, cultuurlandschappen, plaatsen van herinnering, cultuurgoederen en -objecten en immaterieel erfgoed voor zover die met een bepaalde plaats verbonden zijn, met inbegrip van hedendaags erfgoed;

2. „transnationale site":

   a) meerdere sites in verschillende lidstaten die gericht zijn op een specifiek thema met het oog op het indienen van een gezamenlijke aanvraag, of

   b) een site die zich op het grondgebied van ten minste twee lidstaten bevindt;

3. „nationale thematische site": meerdere sites in dezelfde lidstaat die gericht zijn op een specifiek thema met het oog op het indienen van een gezamenlijke aanvraag.

*Artikel 3*

**Doelstellingen**

1. De actie draagt bij tot de volgende algemene doelstellingen:

a) het versterken van het bewustzijn onder de Europese burgers, meer bepaald onder jongeren, dat zij deel uitmaken van de Unie op basis van gedeelde waarden, een gedeelde Europese geschiedenis en een gedeeld Europees cultureel erfgoed, en het stimuleren van de waardering van nationale en regionale diversiteit;

b) het versterken van de interculturele dialoog.

2. Om de in lid 1 aangegeven doelstellingen te kunnen verwezenlijken, poogt de actie de volgende intermediaire doelstellingen te bereiken:

a) het benadrukken van de symbolische waarde en het beter profileren van sites die een belangrijke rol gespeeld hebben in de geschiedenis en cultuur van Europa en/of de opbouw van de Unie;

b) het bieden aan de Europese burgers van meer inzicht in de geschiedenis van Europa en de opbouw van de Unie, en in hun gemeenschappelijk maar divers cultureel erfgoed, vooral in verband met de democratische waarden en mensenrechten die ten grondslag liggen aan het proces van de Europese integratie.

3. De sites zelf pogen de volgende specifieke doelstellingen te bereiken:

a) hun Europese dimensie onderstrepen;

b) Europese burgers, en vooral jongeren, bewust maken van hun gemeenschappelijk cultureel erfgoed;

c) het uitwisselen van ervaringen en beste praktijken in heel de Unie vergemakkelijken;

d) de toegankelijkheid voor allen, en vooral voor jongeren, vergroten en/of verbeteren;

e) de interculturele dialoog, vooral onder jongeren, intensiveren door kunst-, cultuur- en geschiedeniseducatie;

f) synergie bevorderen tussen cultureel erfgoed enerzijds en hedendaagse creaties en creativiteit anderzijds;

g) bijdragen aan de aantrekkelijkheid en de economische en duurzame ontwikkeling van regio's, met name door cultuurtoerisme.

*Artikel 4*

**Deelname aan de actie**

De lidstaten kunnen op vrijwillige basis aan de actie deelnemen.

*Artikel 5*

**Meerwaarde en complementariteit van de actie ten opzichte van andere initiatieven**

De Commissie en de lidstaten dragen zorg voor de meerwaarde en de complementariteit van de actie ten opzichte van andere initiatieven op het gebied van cultureel erfgoed, zoals de werelderfgoedlijst van Unesco, de representatieve lijst van het immaterieel cultureel erfgoed van de mensheid van Unesco en de Europese culturele routes van de Raad van Europa.

*Artikel 6*

**Voorwaarde om in aanmerking te komen voor het label**

Sites in de zin van artikel 2 komen in aanmerking voor toekenning van het label.

*Artikel 7*

**Criteria**

1. Toekenning van het label vindt plaats aan de hand van de volgende criteria („criteria"):

a) Kandidaat-sites voor het label moeten een Europese symboolwaarde hebben en een belangrijke rol hebben gespeeld in de geschiedenis en de cultuur van Europa en/of de opbouw van de Unie. Kandidaat-sites moeten derhalve één of meerdere van de volgende elementen kunnen aantonen:

i) hun grensoverschrijdend of pan-Europees karakter: hoe de invloed en aantrekkingskracht van de site nu en in het verleden, over de landsgrenzen van een lidstaat heen gaan;

ii) hun plaats en rol in de Europese geschiedenis en de Europese integratie, en hun banden met belangrijke Europese gebeurtenissen, persoonlijkheden of ontwikkelingen;

iii) hun plaats en rol bij de ontwikkeling en bevordering van de gemeenschappelijke waarden die ten grondslag liggen aan de Europese integratie.

b) Kandidaat-sites moeten een project voorleggen, waarvan de uitvoering uiterlijk aan het eind van het jaar van aanwijzing van start gaat en dat alle volgende elementen omvat:

i) vergroting van het bewustzijn omtrent de Europese betekenis van de site, met name door passende informatieactiviteiten, bewegwijzering en opleiding van het personeel;

ii) organisatie van educatieve activiteiten, met name voor jongeren, ter bevordering van een beter begrip van de gemeenschappelijke geschiedenis van Europa en van zijn gedeeld maar divers erfgoed, en ter versterking van het gevoel tot een gemeenschappelijke ruimte te behoren;

iii) bevordering van meertaligheid en vergemakkelijking van de toegang tot de site door gebruikmaking van meerdere talen van de Unie;

iv) deelname aan de activiteiten van netwerken van sites met het label, teneinde ervaringen uit te wisselen en gemeenschappelijke projecten op te zetten;

v) vergroting van de profilering en de aantrekkelijkheid van de site op Europees niveau, onder meer door de benutting van de mogelijkheden van nieuwe technologieën en digitale en interactieve middelen en het streven naar synergieën met andere Europese initiatieven.

De organisatie van artistieke en culturele activiteiten die de mobiliteit van Europese beoefenaars van culturele beroepen, kunstenaars en collecties bevorderen, de interculturele dialoog stimuleren en verbanden leggen tussen erfgoed en hedendaagse creaties en creativiteit, moet worden verwelkomd, wanneer het specifieke karakter van de site dit toestaat.

c) Kandidaat-sites moeten een werkplan voorleggen dat alle volgende elementen omvat:

i) zorg dragen voor een degelijk beheer van de site, met inbegrip van het definiëren van doelstellingen en indicatoren;

ii) zorg dragen voor het behoud van de site en de overdracht daarvan aan toekomstige generaties, in overeenstemming met de toepasselijke beschermingsregelingen;

iii) zorg dragen voor de kwaliteit van de ontvangstfaciliteiten, zoals de historische presentatie, informatie voor bezoekers en bewegwijzering;

iv) zorg dragen voor toegankelijkheid voor een zo breed mogelijk publiek, onder meer door aanpassing van de site of opleiding van het personeel;

v) bijzondere aandacht besteden aan jongeren, met name door hen bevoorrechte toegang tot de site te bieden;

vi) promoten van de site als duurzame toeristische bestemming;

vii) ontwikkelen van een coherente en brede communicatiestrategie om de Europese dimensie van de site te onderstrepen;

viii) zorg dragen voor zo veel mogelijk milieuvriendelijk beheer van de site.

2. Wat betreft de in lid 1, onder b) en c), genoemde criteria wordt elke site aan een proportionele beoordeling onderworpen; daarbij wordt rekening gehouden met haar kenmerken.

*Artikel 8*

**Europese jury**

1. Er wordt een Europese jury van onafhankelijke deskundigen („de Europese jury") ingesteld voor de selectie en de monitoring op het niveau van de Unie. De Europese jury zorgt ervoor dat de criteria naar behoren worden toegepast door de sites in alle lidstaten.

2. De Europese jury bestaat uit dertien leden, waarvan vier leden worden benoemd door het Europees Parlement, vier door de Raad, vier door de Commissie en één door het Comité van de Regio's, overeenkomstig hun respectieve procedures. De Europese jury kiest een voorzitter.

3. De leden van de Europese jury zijn onafhankelijke deskundigen met substantiële ervaring en deskundigheid op de terreinen die relevant zijn voor de doelstellingen van de actie. Iedere instelling en elk orgaan draagt er zorg voor dat de competenties van de deskundigen die door hen worden benoemd, zoveel mogelijk complementair zijn, en dat die deskundigen gekozen worden uit een evenwichtig geografisch spectrum.

4. De leden van de Europese jury worden benoemd voor drie jaar.

In 2012 benoemt het Europees Parlement evenwel vier deskundigen voor twee jaar, de Raad vier voor drie jaar, de Commissie vier voor één jaar, en het Comité van de Regio's één voor drie jaar.

5. De leden van de Europese jury melden belangenconflicten of potentiële belangenconflicten ten aanzien van een bepaalde site. Bij een dergelijke melding, of wanneer een belangenconflict bekend wordt, neemt het desbetreffende jurylid niet deel aan de beoordeling van de site of van andere sites in de betrokken lidstaat of lidstaten.

6. Alle verslagen, aanbevelingen en kennisgevingen van de Europese jury worden door de Commissie openbaar gemaakt.

*Artikel 9*

**Aanvraagformulier**

Teneinde de procedures zo gestroomlijnd en zo licht mogelijk te houden, stelt de Commissie op basis van de criteria een gemeenschappelijk aanvraagformulier („aanvraagformulier") op waarvan alle kandidaat-sites gebruikmaken.

*Artikel 10*

**Voorselectie op nationaal niveau**

1. De lidstaten zijn belast met de voorselectie van sites voor de toekenning van het label.

2. Elke lidstaat mag om de twee jaar maximaal twee sites voorselecteren.

3. De voorselectie geschiedt op basis van de criteria en het aanvraagformulier.

4. Elke deelnemende lidstaat stelt zijn eigen procedures en tijdschema vast voor de voorselectie, overeenkomstig het subsidiariteitsbeginsel, en streeft naar zo licht en flexibel mogelijke administratieve regelingen. De lidstaten zenden de aanvraagformulieren betreffende de voorgeselecteerde sites vóór 1 maart van het jaar van de selectieprocedure toe aan de Commissie, overeenkomstig het tijdschema in de bijlage.

5. De Commissie publiceert de volledige lijst van voorgeselecteerde sites en stelt het Europees Parlement, de Raad en het Comité van de Regio's hiervan onmiddellijk na afronding van de voorselectiefase in kennis, zodat het Europees Parlement, de Raad, de lidstaten of enige andere persoon of entiteit aan de Commissie opmerkingen kunnen voorleggen die gevolgen kunnen hebben voor de selectie van deze sites.

*Artikel 11*

**Selectie op het niveau van de Unie**

1. De selectie van de sites voor de toekenning van het label wordt verricht door de Europese jury, onder de verantwoordelijkheid van de Commissie.

2. De Europese jury beoordeelt de aanvragen betreffende de voorgeselecteerde sites en selecteert maximaal één site per lidstaat. Indien nodig kan de jury om aanvullende informatie verzoeken of een bezoek aan de site brengen.

3. De selectie geschiedt op basis van de criteria en het aanvraagformulier. De Europese jury houdt tevens terdege rekening met de in artikel 10, lid 5, bedoelde opmerkingen.

4. De Europese jury brengt uiterlijk op het eind van het jaar van de selectieprocedure een verslag uit over de voorgeselecteerde sites en zendt dit toe aan de Commissie. Dit verslag bevat een aanbeveling voor de toekenning van het label en een motivering van de conclusies van de Europese jury zowel wat de geselecteerde als de niet-geselecteerde sites betreft. De Commissie zendt dit verslag onverwijld ter informatie toe aan het Europees Parlement, de Raad en het Comité van de Regio's.

5. Kandidaat-sites die niet geselecteerd zijn, kunnen in de daaropvolgende jaren nieuwe aanvragen voor de voorselectie op nationaal niveau indienen.

*Artikel 12*

**Transnationale sites**

1. Om voor de toekenning van het label in aanmerking te komen, voldoet een transnationale site aan al de volgende voorwaarden:

a) elke deelnemende site voldoet volledig aan de criteria;

b) een van de deelnemende sites wordt als coördinator aangewezen; deze zal fungeren als enig contactpunt voor de Commissie;

c) de aanvraag wordt gedaan onder een gemeenschappelijke naam;

d) in voorkomend geval wordt een duidelijk thematisch verband aangetoond.

2. Voor aanvragen betreffende transnationale sites geldt dezelfde procedure als voor andere sites. Na overleg tussen de deelnemende sites, waarbij ook de bevoegde nationale autoriteiten worden betrokken, vullen alle deelnemende sites een aanvraagformulier in dat zij aan de coördinator toezenden. De transnationale sites worden voorgeselecteerd door de lidstaat van de coördinator binnen het maximum aantal sites zoals bepaald in artikel 10, lid 2, en voorgedragen namens alle betrokken lidstaten, na instemming van die lidstaten.

3. Wanneer een transnationale site wordt geselecteerd, wordt het label toegekend aan de transnationale site als geheel en onder een gemeenschappelijke naam.

4. Indien een transnationale site aan alle criteria voldoet, wordt tijdens de selectie aan die site voorrang verleend.

*Artikel 13*

**Nationale thematische sites**

1. Om voor de toekenning van het label in aanmerking te komen, voldoet een nationale thematische site aan al de volgende voorwaarden:

a) er wordt aangetoond dat de gezamenlijke aanvraag een Europese meerwaarde heeft ten opzichte van afzonderlijke aanvragen;

b) er wordt een duidelijk thematisch verband aangetoond;

c) elke deelnemende site voldoet volledig aan de criteria;

d) een van de deelnemende sites wordt als coördinator aangewezen; deze zal fungeren als enig contactpunt voor de Commissie;

e) de aanvraag wordt gedaan onder een gemeenschappelijke naam.

2. Voor aanvragen betreffende nationale thematische sites geldt dezelfde procedure als voor andere sites. Alle deelnemende sites vullen een aanvraagformulier in en zenden dit toe aan de coördinator. De nationale thematische sites worden voorgeselecteerd door de betrokken lidstaat binnen het maximum aantal sites zoals bepaald in artikel 10, lid 2.

3. Wanneer een nationale thematische site wordt geselecteerd, wordt het label toegekend aan de nationale thematische site als geheel en onder de gemeenschappelijke naam.

*Artikel 14*

**Aanwijzing**

1. De Commissie wijst de sites aan waaraan het label zal worden toegekend, en houdt daarbij terdege rekening met de aanbeveling van de Europese jury. De Commissie brengt het Europees Parlement, de Raad en het Comité van de Regio's van de aanwijzing op de hoogte.

2. Het label wordt op permanente basis toegekend, voor zover de in artikel 15 vastgelegde voorwaarden worden nageleefd, voor zover de actie wordt voortgezet en onverminderd artikel 16.

*Artikel 15*

**Monitoring**

1. Elke site met een label wordt regelmatig gemonitord om na te gaan of de site nog steeds aan de criteria voldoet en of het bij zijn aanvraag gevoegde project en werkplan worden nageleefd.

2. De lidstaten zijn verantwoordelijk voor de monitoring op alle op hun grondgebied gelegen sites. De monitoring op een transnationale site valt onder de verantwoordelijkheid van de lidstaat van de coördinator.

3. De lidstaten verzamelen alle noodzakelijke informatie en stellen om de vier jaar een verslag op, overeenkomstig het tijdschema in de bijlage. De lidstaten zenden uiterlijk op 1 maart van het jaar van de monitoringprocedure het verslag toe aan de Commissie. De Commissie legt het vervolgens ter bespreking voor aan de Europese jury.

4. De Europese jury dient uiterlijk op het eind van het jaar van de monitoringprocedure een verslag in over de toestand van de sites die het label hebben gekregen, indien nodig met aanbevelingen voor de volgende monitoringperiode.

5. De Commissie stelt, in samenwerking met de Europese jury, gemeenschappelijke indicatoren voor de lidstaten vast om een coherente benadering ten aanzien van de monitoringprocedure te waarborgen.

*Artikel 16*

**Intrekken of afstand doen van het label**

1. Wanneer de Europese jury vaststelt dat een bepaalde site niet langer voldoet aan de criteria of het bij zijn aanvraag gevoegde project en werkplan niet meer naleeft, gaat de Europese jury via de Commissie een dialoog aan met de betrokken lidstaat, om die te helpen bij de noodzakelijke aanpassingen van de site.

2. Wanneer na een periode van 18 maanden vanaf het begin van de dialoog de noodzakelijke aanpassingen van de site niet hebben plaatsgevonden, stelt de Europese jury de Commissie hiervan in kennis. Deze kennisgeving is gemotiveerd en bevat ook praktische aanbevelingen ter verbetering van de situatie.

3. Wanneer 18 maanden na de in lid 2 bedoelde kennisgeving geen gevolg is gegeven aan deze praktische aanbevelingen, richt de Europese jury een aanbeveling aan de Commissie om het label van de betrokken site in te trekken.

4. Wanneer de Europese jury vaststelt dat een site die deelneemt aan een transnationale of een nationale thematische site niet langer voldoet aan de criteria of het bij de aanvraag ervan gevoegde project en werkplan niet meer naleeft, wordt de in de leden 1, 2 en 3 beschreven procedure gevolgd. De intrekking overeenkomstig dit lid geldt voor de transnationale of nationale thematische site als geheel. In gevallen waarin de samenhang van de transnationale of nationale thematische site niet in het gedrang komt, kan de Europese jury echter aanbevelen dat de intrekking beperkt blijft tot de betrokken deelnemende site.

5. De Commissie neemt de beslissing tot intrekking van het label, en houdt daarbij terdege rekening met de in lid 3 bedoelde aanbeveling. De Commissie brengt het Europees Parlement, de Raad en het Comité van de Regio's op de hoogte van de intrekking.

6. Sites kunnen te allen tijde afstand doen van het label en in dat geval stellen zij de betrokken lidstaten daarvan op de hoogte, die op hun beurt de Commissie daarvan op de hoogte stellen. De Commissie formaliseert dit en brengt het Europees Parlement, de Raad en het Comité van de Regio's hiervan op de hoogte.

*Artikel 17*

**Praktische regelingen**

1. De Commissie voert de actie uit. Zij draagt in het bijzonder zorg voor:

a) de algemene samenhang en kwaliteit van de actie;

b) de coördinatie tussen de lidstaten en de Europese jury;

c) de opstelling van richtsnoeren als hulp bij de selectie- en de monitoringprocedure in het licht van de doelstellingen en criteria; dit in nauwe samenwerking met de Europese jury;

d) de ondersteuning van de Europese jury.

2. De Commissie is belast met het verspreiden van informatie over het label en het waarborgen van de zichtbaarheid ervan op het niveau van de Unie en zorgt daarvoor met name door het opzetten en het in stand houden van een speciale website. De Commissie draagt er ook zorg voor dat er een logo voor de actie wordt ontworpen.

3. De Commissie bevordert netwerkactiviteiten tussen sites waaraan het label is toegekend.

4. De in de leden 2 en 3 van dit artikel genoemde acties, alsmede de kosten van de Europese jury, worden gefinancierd uit de in artikel 20 bedoelde financiële middelen.

*Artikel 18*

**Evaluatie**

1. De Commissie zorgt voor een externe en onafhankelijke evaluatie van de actie. Deze evaluatie vindt om de zes jaar plaats, overeenkomstig het tijdschema in de bijlage, en betreft alle aspecten, met inbegrip van de doelmatigheid van de processen voor de uitvoering van de actie, het aantal sites, het effect van de actie, de uitbreiding van haar geografisch bereik, hoe de actie kan worden verbeterd en of zij moet worden voortgezet.

2. De Commissie legt binnen zes maanden na de afronding ervan een verslag over de in lid 1 bedoelde evaluatie voor aan het Europees Parlement, de Raad en het Comité van de Regio's, zo nodig vergezeld van passende voorstellen.

*Artikel 19*

**Overgangsbepalingen**

1. Lidstaten die niet hebben deelgenomen aan het intergouvernementele initiatief „Europees erfgoedlabel" van 2006 („intergouvernementele initiatief") kunnen in 2013 maximaal vier sites voorselecteren voor toekenning van het label.

2. Lidstaten die wel hebben deelgenomen aan het intergouvernementele initiatief kunnen in 2014 maximaal vier sites voorselecteren voor toekenning van het label. Zij mogen sites voordragen die al een label hebben ontvangen in het kader van het intergouvernementele initiatief.

3. Alle in de leden 1 en 2 bedoelde sites worden op basis van dezelfde criteria door de Europese jury beoordeeld en worden aan dezelfde procedure onderworpen als de overige sites.

4. Indien een van de in de leden 1 en 2 bedoelde sites niet aan de criteria voldoet, of aanvullende informatie noodzakelijk wordt geacht, gaat de Europese jury via de Commissie een dialoog aan met de betrokken lidstaat, om na te gaan of de aanvraag kan worden verbeterd, voordat een beslissing wordt genomen. Indien nodig kunnen bezoeken aan de site worden georganiseerd.

*Artikel 20*

**Financiële bepalingen**

1. De financiële middelen voor de uitvoering van deze actie voor de periode van 1 januari 2012 tot en met 31 december 2013 worden vastgesteld op 650 000 EUR.

2. De jaarlijkse kredieten worden door de begrotingsautoriteit toegestaan binnen de grenzen van het meerjarige financiële kader.

*Artikel 21*

**Inwerkingtreding**

Dit besluit treedt in werking op de dag na die van de bekendmaking ervan in het *Publicatieblad van de Europese Unie*.

Gedaan te Straatsburg, 16 november 2011.

| *Voor het Europees Parlement* | *Voor de Raad* |
|---|---|
| *De voorzitter* | *De voorzitter* |
| J. BUZEK | W. SZCZUKA |

*BIJLAGE*

**Tijdschema**

| Jaar | |
|---|---|
| 2011 | Inwerkingtreding van het besluit<br>Voorbereidende werkzaamheden |
| 2012 | Voorbereidende werkzaamheden |
| 2013 | Eerste selectie van sites voor de lidstaten die niet aan het intergouvernementele initiatief hebben deelgenomen |
| 2014 | Eerste selectie van sites voor de lidstaten die aan het intergouvernementele initiatief hebben deelgenomen |
| 2015 | Selectie |
| 2016 | Monitoring |
| 2017 | Selectie |
| 2018 | Evaluatie van het label |
| 2019 | Selectie |
| 2020 | Monitoring |
| 2021 | Selectie |
| 2022 | — |
| 2023 | Selectie |
| 2024 | Monitoring<br>Evaluatie van het label |
| 2025 | Selectie |
| … | … |

II

*(Niet-wetgevingshandelingen)*

# VERORDENINGEN

## UITVOERINGSVERORDENING (EU) Nr. 1195/2011 VAN DE COMMISSIE

**van 16 november 2011**

**tot indeling van bepaalde goederen in de gecombineerde nomenclatuur**

DE EUROPESE COMMISSIE,

Gezien het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie,

Gezien Verordening (EEG) nr. 2658/87 van de Raad van 23 juli 1987 met betrekking tot de tarief- en statistieknomenclatuur en het gemeenschappelijk douanetarief [1], en met name artikel 9, lid 1, onder a),

Overwegende hetgeen volgt:

(1) Om de uniforme toepassing te waarborgen van de gecombineerde nomenclatuur die als bijlage bij Verordening (EEG) nr. 2658/87 is gevoegd, dienen bepalingen voor de indeling van de in de bijlage bij onderhavige verordening vermelde goederen te worden vastgesteld.

(2) Bij Verordening (EEG) nr. 2658/87 zijn de algemene regels voor de interpretatie van de gecombineerde nomenclatuur vastgesteld. Deze regels zijn ook van toepassing op iedere andere nomenclatuur die, geheel of gedeeltelijk of met toevoeging van onderverdelingen, de gecombineerde nomenclatuur overneemt en die bij specifieke EU-wetgeving is vastgesteld met het oog op de toepassing van tarief- of andere maatregelen in het kader van het goederenverkeer.

(3) Volgens deze algemene regels dienen de in kolom 1 van de tabel in de bijlage omschreven goederen te worden ingedeeld onder de in kolom 2 vermelde GN-code om de in kolom 3 genoemde redenen.

(4) Er moet worden bepaald dat de houder van een door de douane van een lidstaat afgegeven bindende tariefinlichting inzake de indeling van goederen in de gecombineerde nomenclatuur die in strijd is met deze verordening, deze inlichting nog drie maanden mag blijven gebruiken overeenkomstig artikel 12, lid 6, van Verordening (EEG) nr. 2913/92 van de Raad van 12 oktober 1992 tot vaststelling van het communautair douanewetboek [2].

(5) De in deze verordening vervatte maatregelen zijn in overeenstemming met het advies van het Comité douanewetboek,

HEEFT DE VOLGENDE VERORDENING VASTGESTELD:

*Artikel 1*

De in kolom 1 van de tabel in de bijlage omschreven goederen worden in de gecombineerde nomenclatuur ingedeeld onder de in kolom 2 van die tabel vermelde GN-code.

*Artikel 2*

Op grond van artikel 12, lid 6, van Verordening (EEG) nr. 2913/92 kan een door de douane van een lidstaat afgegeven bindende tariefinlichting die in strijd is met onderhavige verordening, nog voor een periode van drie maanden worden gebruikt.

*Artikel 3*

Deze verordening treedt in werking op de twintigste dag na die van de bekendmaking ervan in het *Publicatieblad van de Europese Unie*.

[1] PB L 256 van 7.9.1987, blz. 1.

[2] PB L 302 van 19.10.1992, blz. 1.

Deze verordening is verbindend in al haar onderdelen en is rechtstreeks toepasselijk in elke lidstaat.

Gedaan te Brussel, 16 november 2011.

*Voor de Commissie,*
*namens de voorzitter,*
Algirdas ŠEMETA
*Lid van de Commissie*

*BIJLAGE*

| Omschrijving | Indeling (GN-code) | Motivering |
|---|---|---|
| (1) | (2) | (3) |
| Een product bestaande uit een kraag van kunststof die rond de nek past, met een schokdempende schuimlaag en haken-lussensluitingen (zogenoemde „halskraag").<br><br>Het wordt gebruikt om het nekgedeelte van de ruggengraat en het hoofd van een persoon te ondersteunen, bijvoorbeeld bij het redden en vervoeren van patiënten met vermoede of bekende letsels aan de ruggengraat of om de nek te ondersteunen van een persoon die een letsel zoals een whiplash heeft opgelopen. | 9021 10 10 | De indeling is vastgesteld op basis van de algemene regels 1 en 6 voor de interpretatie van de gecombineerde nomenclatuur, aantekening 6 op hoofdstuk 90, en de tekst van de GN-codes 9021, 9021 10 en 9021 10 10.<br><br>De kraag wordt beschouwd als een artikel voor het ondersteunen of op hun plaats houden van delen van het lichaam na ziekte, een operatie of een blessure zoals bedoeld bij aantekening 6 op hoofdstuk 90.<br><br>Het product kan niet worden beschouwd als een spalk of ander toestel voor de behandeling van breuken omdat het niet gebruikt wordt om een deel van het lichaam na een breuk te immobiliseren. Indeling onder GN-code 9021 10 90 is daarom uitgesloten.<br><br>Het product moet daarom worden ingedeeld onder GN-code 9021 10 10 als een orthopedisch artikel. |

# UITVOERINGSVERORDENING (EU) Nr. 1196/2011 VAN DE COMMISSIE

## van 17 november 2011

## tot indeling van bepaalde goederen in de gecombineerde nomenclatuur

DE EUROPESE COMMISSIE,

Gezien het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie,

Gezien Verordening (EEG) nr. 2658/87 van de Raad van 23 juli 1987 met betrekking tot de tarief- en statistieknomenclatuur en het gemeenschappelijk douanetarief [1], en met name artikel 9, lid 1, onder a),

Overwegende hetgeen volgt:

(1) Om de uniforme toepassing te waarborgen van de gecombineerde nomenclatuur die als bijlage bij Verordening (EEG) nr. 2658/87 is gevoegd, dienen bepalingen voor de indeling van de in de bijlage bij onderhavige verordening vermelde goederen te worden vastgesteld.

(2) Bij Verordening (EEG) nr. 2658/87 zijn de algemene regels voor de interpretatie van de gecombineerde nomenclatuur vastgesteld. Deze regels zijn ook van toepassing op iedere andere nomenclatuur die, geheel of gedeeltelijk of met toevoeging van onderverdelingen, de gecombineerde nomenclatuur overneemt en die bij specifieke EU-wetgeving is vastgesteld met het oog op de toepassing van tarief- of andere maatregelen in het kader van het goederenverkeer.

(3) Volgens deze algemene regels dienen de in kolom 1 van de tabel in de bijlage omschreven goederen te worden ingedeeld onder de in kolom 2 vermelde GN-code om de in kolom 3 genoemde redenen.

(4) Er moet worden bepaald dat de houder van een door de douane van een lidstaat afgegeven bindende tariefinlichting inzake de indeling van goederen in de gecombineerde nomenclatuur die in strijd is met deze verordening, deze inlichting nog drie maanden mag blijven gebruiken overeenkomstig artikel 12, lid 6, van Verordening (EEG) nr. 2913/92 van de Raad van 12 oktober 1992 tot vaststelling van het communautair douanewetboek [2].

(5) De in deze verordening vervatte maatregelen zijn in overeenstemming met het advies van het Comité douanewetboek,

HEEFT DE VOLGENDE VERORDENING VASTGESTELD:

*Artikel 1*

De in kolom 1 van de tabel in de bijlage omschreven goederen worden in de gecombineerde nomenclatuur ingedeeld onder de in kolom 2 van die tabel vermelde GN-code.

*Artikel 2*

Op grond van artikel 12, lid 6, van Verordening (EEG) nr. 2913/92 kan een door de douane van een lidstaat afgegeven bindende tariefinlichting die in strijd is met onderhavige verordening, nog voor een periode van drie maanden worden gebruikt.

*Artikel 3*

Deze verordening treedt in werking op de twintigste dag na die van de bekendmaking ervan in het *Publicatieblad van de Europese Unie*.

Deze verordening is verbindend in al haar onderdelen en is rechtstreeks toepasselijk in elke lidstaat.

Gedaan te Brussel, 17 november 2011.

*Voor de Commissie,*
*namens de voorzitter,*
Algirdas ŠEMETA
*Lid van de Commissie*

[1] PB L 256 van 7.9.1987, blz. 1.

[2] PB L 302 van 19.10.1992, blz. 1.

*BIJLAGE*

| Omschrijving | Indeling (GN-code) | Motivering |
|---|---|---|
| (1) | (2) | (3) |
| Een draagbaar, op batterijen werkend elektronisch apparaat in de vorm van een bril voor de weergave van beelden (zogenoemde „videobril") met afmetingen in dichtgevouwen toestand van ongeveer 15 × 3,5 × 2,5 cm.<br><br>Het elektronisch apparaat bestaat uit twee schermen met vloeibare kristallen (LCD), elk met een resolutie van 640 × 480 pixels (virtueel equivalent van een 80 inch-scherm bekeken op een afstand van 2 meter) en geluidverwerkende schakelingen, gemonteerd in een frame dat eruit ziet als een bril.<br><br>Het apparaat kan worden aangesloten op een automatische gegevensverwerkende machine en op apparaten zoals videospelers, ontvangtoestellen voor televisie en spelconsoles.<br><br>Het geeft virtuele driedimensionale (3D) videobeelden weer voor amusementsdoeleinden. | 8528 59 40 | De indeling is vastgesteld op basis van de algemene regels 1 en 6 voor de interpretatie van de gecombineerde nomenclatuur en de tekst van de GN-codes 8528, 8528 59 en 8528 59 40.<br><br>De functie van het apparaat is de weergave van video in de zin van post 8528.<br><br>Omdat het toestel geen tuner of een soortgelijke inrichting bevat waarmee televisiesignalen kunnen worden ontvangen, is indeling als ontvangtoestel voor televisie onder onderverdeling 8528 71 uitgesloten.<br><br>Het apparaat maakt gebruik van 2 zeer kleine LCD-schermen (één voor elk oog) waardoor een virtueel beeld ontstaat dat equivalent is aan een 80 inch-scherm bekeken op een afstand van 2 meter. Gezien deze kenmerken en eigenschappen is het apparaat bedoeld voor amusementsdoeleinden zoals het bekijken van films of televisie of het spelen van computerspellen. Daarom is indeling onder post 8528 51 uitgesloten aangezien het apparaat niet kan worden beschouwd als een soort dat uitsluitend of hoofdzakelijk wordt gebruikt in een automatisch gegevensverwerkend systeem van post 8471.<br><br>Het apparaat moet daarom worden ingedeeld onder GN-code 8528 59 40 als monitor voor kleurenweergave met een scherm met vloeibare kristallen. |

# UITVOERINGSVERORDENING (EU) Nr. 1197/2011 VAN DE COMMISSIE

## van 21 november 2011

## houdende wijziging van Verordening (EG) nr. 474/2006 tot opstelling van de communautaire lijst van luchtvaartmaatschappijen waaraan een exploitatieverbod is opgelegd in de Gemeenschap

**(Voor de EER relevante tekst)**

DE EUROPESE COMMISSIE,

Gezien het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie,

Gezien Verordening (EG) nr. 2111/2005 van het Europees Parlement en de Raad van 14 december 2005 betreffende de vaststelling van een communautaire lijst van luchtvaartmaatschappijen waaraan een exploitatieverbod binnen de Gemeenschap is opgelegd en het informeren van reizigers over de identiteit van de exploiterende luchtvaartmaatschappij, en tot intrekking van artikel 9 van Richtlijn 2004/36/EG ([1]), en met name artikel 4 ([2]),

Overwegende hetgeen volgt:

(1) Bij Verordening (EG) nr. 474/2006 van de Commissie van 22 maart 2006 is de in hoofdstuk II van Verordening (EG) nr. 2111/2005 bedoelde communautaire lijst opgesteld van luchtvaartmaatschappijen waaraan een exploitatieverbod is opgelegd in de Unie.

(2) Overeenkomstig artikel 4, lid 3, van Verordening (EG) nr. 2111/2005 hebben een aantal lidstaten en het Europees Agentschap voor de veiligheid van de luchtvaart (hierna "het EASA" genoemd) de Commissie in kennis gesteld van informatie die van belang is voor de actualisering van de communautaire lijst. Ook derde landen hebben relevante informatie meegedeeld. De communautaire lijst moet op basis daarvan worden geactualiseerd.

(3) De Commissie heeft alle betrokken luchtvaartmaatschappijen rechtstreeks of, wanneer dit in de praktijk niet mogelijk was, via de autoriteiten die verantwoordelijk zijn voor het toezicht op de naleving van de regelgeving door die maatschappijen, in kennis gesteld van de essentiële feiten en overwegingen die aan de basis liggen van haar beslissing om aan deze luchtvaartmaatschappijen een exploitatieverbod op te leggen in de Unie of om de voorwaarden te wijzigen van een exploitatieverbod voor een luchtvaartmaatschappij op de communautaire lijst.

(4) De Commissie heeft de betrokken luchtvaartmaatschappijen de gelegenheid gegeven om door de lidstaten verstrekte documenten te raadplegen, om schriftelijke opmerkingen in te dienen en om binnen tien werkdagen een mondelinge uiteenzetting te geven aan de Commissie en aan het bij Verordening (EEG) nr. 3922/1991 van de Raad van 16 december 1991 inzake de harmonisatie van technische voorschriften en administratieve procedures op het gebied van de burgerluchtvaart opgerichte Comité inzake veiligheid van de luchtvaart ([3]).

(5) Het Comité inzake veiligheid van de luchtvaart heeft geluisterd naar uiteenzettingen van het EASA over de resultaten van de analyse van auditverslagen die door de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie zijn opgesteld in het kader van het uitgebreide USOAP-programma, en van projecten voor technische bijstand die zijn uitgevoerd in landen die onder Verordening (EG) nr. 2111/2005 vallen. Het Comité is in kennis gesteld van de verzoeken om verdere technische bijstand en samenwerking, teneinde de administratieve en technische capaciteiten van burgerluchtvaartautoriteiten te verbeteren, zodat alle gevallen van niet-naleving van toepasselijke internationale normen kunnen worden opgelost.

(6) Verordening (EG) nr. 474/2006 moet derhalve dienovereenkomstig worden gewijzigd.

(7) De in deze verordening vervatte maatregelen zijn in overeenstemming met het advies van het Comité inzake veiligheid van de luchtvaart,

### Luchtvaartmaatschappijen uit de Europese Unie

(8) Sommige lidstaten hebben bepaalde handhavingsmaatregelen genomen op basis van een analyse van de resultaten van door het EASA uitgevoerde SAFA-platforminspecties van luchtvaartuigen van bepaalde EU-luchtvaartmaatschappijen en op basis van door hun nationale luchtvaartautoriteiten uitgevoerde inspecties en audits van specifieke punten. Zij hebben de Commissie en het Comité inzake veiligheid van de luchtvaart in kennis gesteld van de volgende maatregelen: Cyprus heeft op 5 augustus 2011 besloten om het AOC van de luchtvaartmaatschappij Eurocypria Airlines in te trekken; Italië heeft meegedeeld dat de vervoersvergunningen van de luchtvaartmaatschappijen Livingston and ItaliAirlines geschorst blijven; Frankrijk heeft op 6 oktober 2010 besloten het AOC van Blue Line in te trekken. Griekenland heeft op 21 oktober 2010 besloten het AOC van First Airways in te trekken, op 20 juli 2011 dat van Athens Airways, op 2 september 2011 dat van Air Go Airlines en op 9 september 2011 dat van Argo Airways, en de geldigheid van de licentie van de luchtvaartmaatschappij Hellenic Imperial Airways te beperken tot vijf maanden, tot

([1]) PB L 344 van 27.12.2005, blz. 15.
([2]) PB L 143 van 30.4.2004, blz. 76.
([3]) PB L 373 van 31.12.1991, blz. 4.

2 februari 2012, ingevolge het intensievere toezicht op de exploitatie en het onderhoud van deze maatschappij; het Verenigd Koninkrijk heeft bevestigd dat het verscherpte toezicht op de luchtvaartmaatschappijen Jet2.com, Oasis and Titan Airways geen verdere veiligheidsproblemen aan het licht heeft gebracht; Nederland heeft op 28 september besloten het AOC van Solid-air te schorsen en op 4 november 2011 dat van Amsterdam Airlines; Duitsland heeft op 29 juni 2011 besloten het AOC van ACH Hamburg GmbH in te trekken. In afwachting van de verwachte versterking van het personeel van de LBA in 2012, blijft de LBA bij het toezicht prioriteit verlenen aan luchtvaartmaatschappijen die een groter risico vormen; Portugal heeft meegedeeld dat het AOC van de luchtvaartmaatschappij Luzair op 19 september 2011 is verstreken en dat het bezig is met de hercertificering van die maatschappij; voorts heeft het meegedeeld dat het verscherpte toezicht op de luchtvaartmaatschappij White Airways geen veiligheidsproblemen aan het licht heeft gebracht en dat de luchtvaartmaatschappij opnieuw onder normaal toezicht staat; ten slotte heeft Zweden op 16 september 2011 besloten het AOC van de luchtvaartmaatschappij Flyg Centrum AB te schorsen; de luchtvaartmaatschappijen Nova Air en AirSweden Aviation AB hebben correctieve actieplannen ingediend die door de bevoegde autoriteiten van Zweden worden onderzocht; ondertussen blijven deze luchtvaartmaatschappijen onder verscherpt toezicht staan.

*Luchtvaartmaatschappijen uit Spanje*

(9) Na de vaststelling van Uitvoeringsverordening (EU) nr. 390/2011 van de Commissie van 19 april 2011 ([1]) is uit twee regelmatige analyses van SAFA-inspectiegegevens door het EASA gebleken dat een groot aantal in Spanje gecertificeerde luchtvaartmaatschappijen tijdens SAFA-inspecties meer dan één belangrijke bevinding per inspectie lieten optekenen. De Commissie heeft daarom het formele overleg met de bevoegde autoriteiten van Spanje (AESA), dat op 14 maart 2011 van start is gegaan, voortgezet.

(10) Tijdens een vergadering op 19 oktober 2011 heeft AESA de Commissie op de hoogte gebracht van de acties die tot op heden zijn ondernomen om de vastgestelde veiligheidsproblemen met Spaanse luchtvaartmaatschappijen op duurzame wijze op te lossen. AESA heeft de Commissie met name meegedeeld dat het AOC van de luchtvaartmaatschappij Flightline is vernieuwd omdat deze maatschappij corrigerende maatregelen heeft genomen, zij het met de beperking dat de luchtvaartuigen van het type Metro III niet meer mogen worden gebruikt. In het geval van de luchtvaartmaatschappij Zorex S.A. heeft AESA in mei 2011 de procedure tot schorsing ingeleid en voorlopige maatregelen genomen om te voorkomen dat deze maatschappij nog activiteiten uitoefent. Deze maatregelen zijn opgeheven nadat de maatschappij corrigerende maatregelen had genomen. Naar aanleiding van nieuwe aanwijzingen dat de maatschappij de veiligheidsproblemen onvoldoende heeft aangepakt, is op 7 oktober 2011 een nieuwe schorsingsprocedure opgestart. AESA had al problemen met de veiligheidsprestaties van de luchtvaartmaatschappij Alba Star vastgesteld en heeft het toezicht op deze maatschappij verscherpt. Op basis van haar eigen audits en inspecties heeft AESA vastgesteld dat de andere Spaanse luchtvaartmaatschappijen die slechte resultaten lieten optekenen tijdens SAFA-inspecties, geen onmiddellijk veiligheidsrisico vormen en onder verscherpt toezicht blijven staan.

(11) AESA heeft ook meegedeeld dat de AOC's van Baleares Link Express en Eurocontinental op 27 juni 2011 zijn ingetrokken.

(12) Tijdens de vergadering van het Comité inzake veiligheid van de luchtvaart heeft AESA het comité in kennis gesteld van de verdere acties die zijn ondernomen. AESA heeft meegedeeld dat het AOC van Zorex S.A. op 7 november 2011 is geschorst, dat op 24 oktober 2011 specifieke inspecties van de luchtvaartmaatschappij Alba Star zijn uitgevoerd, die geen significante tekortkomingen aan het licht hebben gebracht, en dat geen bevindingen zijn vastgesteld tijdens de laatste twee SAFA-inspecties. Voorts zijn op 20 en 24 oktober en 3 en 4 november 2011 een reeks inspecties uitgevoerd van de luchtvaartmaatschappij IMD Airways S.L., die geen significante bevindingen hebben opgeleverd.

(13) Gezien de maatregelen die AESA heeft genomen om de vastgestelde tekortkomingen bij Spaanse luchtvaartmaatschappijen te verhelpen, wordt momenteel geoordeeld dat de activiteiten van deze luchtvaartmaatschappijen door AESA voldoende worden gecontroleerd om ernstige veiligheidsrisico's te voorkomen en dat verdere actie derhalve niet nodig is. Ondertussen blijft de Commissie, in samenwerking met het EASA, toezicht houden op de veiligheidsprestaties van Spaanse luchtvaartmaatschappijen.

**Luchtvaartmaatschappijen uit Albanië**

(14) De ICAO heeft in december 2009 een uitgebreide veiligheidsaudit van Albanië uitgevoerd in het kader van haar Universal Safety Oversight Audit Programme (USOAP). Deze audit heeft een groot aantal belangrijke tekortkomingen aan het licht gebracht, hetgeen aantoont dat de bevoegde autoriteiten van Albanië onvoldoende in staat zijn om hun taken inzake toezicht op de veiligheid van de luchtvaart uit te voeren. Op het ogenblik van de afgifte van het eindverslag van deze audit werd meer dan 59% van de ICAO-normen niet effectief nageleefd. Op bepaalde kritieke gebieden, zoals het oplossen van veiligheidsproblemen, werd meer dan 80% van de ICAO-normen niet doeltreffend toegepast. Bovendien hebben de bevoegde autoriteiten van Albanië geen passende correctieve actieplannen voorgesteld, zoals blijkt uit het feit dat meer dan 90% van de corrigerende acties die deze autoriteiten in augustus 2010 bij de ICAO hebben ingediend op het gebied van wetgeving, organisatie, afgifte van vergunningen, vluchtuitvoering, luchtwaardigheid en onderzoek van ongevallen/incidenten, als onaanvaardbaar werden beschouwd door de ICAO. De bevoegde autoriteiten van Albanië hebben ook geen verslag uitgebracht over de tenuitvoerlegging van de bovenvermelde correctieve actieplannen.

([1]) PB L 104 van 20.4.2011, blz. 10.

(15) Het EASA heeft in januari 2010 een uitgebreide normaliseringsinspectie van Albanië uitgevoerd. Het eindverslag van deze inspectie heeft op alle geauditeerde gebieden aanzienlijke tekortkomingen aan het licht gebracht die onmiddellijk moeten worden verholpen. Het EASA heeft echter meegedeeld dat de bevoegde autoriteiten van Albanië (ACAA) een uitgebreid actieplan hebben ingediend, dat aanvaardbaar is bevonden; het EASA heeft op 29 april 2010 ingestemd met dit plan en met een reeks corrigerende acties die stapsgewijs ten uitvoer moeten worden gelegd tegen eind 2011, waaronder ook onmiddellijke acties om de veiligheidstekortkomingen te verhelpen. Nadat ACAA in maart ([1]) en juni 2010 ([2]) door het Comité inzake veiligheid van de luchtvaart was gehoord, zijn de bevoegde autoriteiten van Albanië aangespoord om de nodige maatregelen te nemen om de met het EASA overeengekomen actieplannen effectief en tijdig te blijven uitvoeren en prioriteit te geven aan het verhelpen van tekortkomingen die tot veiligheidsrisico's kunnen leiden als ze niet tijdig worden gecorrigeerd. Er is met name op gewezen dat het van het grootste belang is de capaciteitsopbouw van de autoriteit te versnellen, te zorgen voor veiligheidstoezicht op alle in Albanië gecertificeerde luchtvaartmaatschappijen, overeenkomstig de toepasselijke veiligheidsregels, en indien nodig handhavingsmaatregelen te nemen.

(16) Het EASA heeft het overleg met de bevoegde autoriteiten van Albanië voortgezet om toezicht te houden op de correctieve actieplannen die deze autoriteiten hebben ingediend om de ernstige tekortkomingen die het EASA tijdens de uitgebreide normaliseringsinspectie van Albanië in januari 2010 heeft vastgesteld, recht te zetten. Daartoe heeft het EASA in juli 2011 follow-upinspecties op het gebied van luchtwaardigheid en vluchtuitvoering uitgevoerd. Uit de eindverslagen van deze inspecties, die respectievelijk op 10 augustus en 2 september 2011 naar ACAA zijn gestuurd, blijkt niet alleen dat de overeengekomen correctieve actieplannen niet tijdig zijn uitgevoerd, maar ook dat nieuwe tekortkomingen zijn gerapporteerd. Wat luchtwaardigheid betreft, concludeert het EASA dat drie gevallen van niet-naleving die tijdens de inspectie van januari 2010 zijn vastgesteld, niet voldoende zijn aangepakt door de bevoegde autoriteiten van Albanië en dat drie andere gevallen niet zijn gesloten, in tegenstelling tot eerdere verklaringen van de bevoegde autoriteiten van Albanië ([3]). Het EASA was van oordeel dat vier van deze bevindingen gevolgen hebben voor de veiligheid. ACAA is dus niet in staat geweest om zijn verantwoordelijkheid op te nemen met betrekking tot het toezicht op de luchtwaardigheid omdat het daarvoor geen gekwalificeerd personeel in dienst heeft genomen en omdat de contracten die eerder met extern personeel waren gesloten om deze situatie te compenseren, sinds januari 2011 zijn afgelopen. Op het ogenblik van de inspectie was er dan ook geen toezicht op de geldende luchtvaartwetgeving in Albanië, noch op de houders van certificaten. Wat vluchtuitvoering betreft, concludeert het EASA dat vier gevallen van niet-naleving die tijdens de inspectie van januari 2010 zijn vastgesteld, niet voldoende zijn aangepakt door de bevoegde autoriteiten van Albanië en dat twee andere gevallen niet zijn gesloten, in tegenstelling tot eerdere verklaringen van de bevoegde autoriteiten van Albanië ([4]). Het EASA was van oordeel dat vijf van deze bevindingen gevolgen hebben voor de veiligheid. De bevoegde autoriteiten van Albanië zijn dus niet in staat geweest om effectief hun verantwoordelijkheid op te nemen met betrekking tot het toezicht op de vluchtactiviteiten omdat het daarvoor geen gekwalificeerd personeel in dienst heeft genomen en omdat de contracten die eerder met extern personeel waren gesloten om deze situatie te compenseren, zijn stopgezet. De toepassing van de geldende wetgeving inzake vluchtactiviteiten in Albanië en het toezicht op de houders van certificaten is dus niet robuust genoeg en veel veiligheidskritieke elementen worden niet gecontroleerd.

(17) De bevoegde autoriteiten van Italië, die in september 2010 waren begonnen met een uitgebreid twinningproject met de bevoegde autoriteiten van Albanië, hebben meegedeeld dat deze laatste, door een gebrek aan bevoegd personeel, tot dusver weinig gebruik hebben gemaakt van de aangeboden bijstand om hun technische en administratieve capaciteit op te bouwen.

(18) Gezien het voorgaande heeft de Commissie het overleg met ACAA actief voortgezet en gevraagd om uiterlijk op 11 oktober 2011 informatie te verstrekken over het veiligheidstoezicht op luchtvaartmaatschappijen die in Albanië zijn gecertificeerd. Op 21 oktober 2011 is, met de steun van het EASA, verder overleg gepleegd met de bevoegde autoriteiten van Frankrijk en Italië. ACAA is ook uitgenodigd op het Comité inzake veiligheid van de luchtvaart, en is op 9 november 2011 gehoord. ACAA heeft geen aanvullende informatie verstrekt over de acties die zijn ondernomen om de door de ICAO gemelde tekortkomingen te verhelpen en heeft niet aangetoond dat alle door het EASA tijdens haar normaliseringsinspecties vastgestelde tekortkomingen tijdig zijn verholpen of dat met betrekking tot deze tekortkomingen correctieve acties zijn ondernomen die aanvaardbaar zijn voor het EASA. Het EASA heeft bevestigd dat slechts een beperkt aantal acties als aanvaardbaar werden beschouwd, en dan nog alleen op het gebied van vluchtuitvoering. De bevoegde autoriteiten van Albanië hebben bevestigd dat ze niet over gekwalificeerde inspecteurs beschikken en voor de uitvoering van hun toezichtsverantwoordelijkheden nog steeds uitsluitend afhankelijk zijn van drie externe consultants die als contractant deeltijds en slechts tot december 2011 voor hen werken. ACAA heeft niet aangetoond dat het toezicht permanent plaatsvindt en dat er geen belangenconflicten zijn tussen de contractanten. ACAA heeft ook geen toelichting gegeven bij de reikwijdte van de toezichtsactiviteiten die worden uitgevoerd op het gebied van luchtwaardigheid, en erkende dat het veiligheidstoezicht in 2010/2011

([1]) Overwegingen (55) tot en met (58) van Verordening (EG) nr. 273/2010 van 30 maart 2010, PB L 84 van 31.3.2010, blz. 30.
([2]) Overwegingen (24) tot en met (30) van Verordening (EG) nr. 590/2010 van 5 juli 2010, PB L 170 van 6.7.2010, blz. 9.
([3]) EASA-normaliseringsinspectie AIR.AL.06.2011, 6 openstaande gevallen van niet-naleving, met referenties: AL#10418(d), 10419(d), 10423(c), 10426(c), 10427(d), 10428(d).
([4]) EASA-normaliseringsinspectie OPS.AL.06.2011, 4 openstaande gevallen van niet-naleving, referentie F3(d) voor opleidingsprogramma's, F4(d) voor de onderhoudshandleiding, F7(c) voor de SSP, F9(d) voor permanent toezicht.

gedurende verscheidene maanden is verstoord door problemen met de contracten van de bovenvermelde deskundigen.

(19) De bevoegde autoriteiten van Albanië verklaarden echter dat de basiswetgeving voor de oprichting van ACAA op 10 november 2011 is gewijzigd, teneinde voor meer een grotere financiële onafhankelijkheid en betere arbeidsomstandigheden voor het personeel te zorgen, en dat een internationale aanbesteding voor technische bijstand gedurende vijf jaar wordt georganiseerd, waarbij het de bedoeling is begin 2012 de contracten te ondertekenen. Zij erkenden dat het gebruik van externe contractanten niet betekent dat de autoriteit geen behoefte meer heeft aan voltijdse gekwalificeerde inspecteurs voor het uitvoeren van de veiligheidstoezichtsfunctie, en hebben zich ertoe verbonden zo snel mogelijk dergelijke inspecteurs in dienst te nemen.

(20) Het Comité inzake veiligheid van de luchtvaart heeft de in Albanië gecertificeerde luchtvaartmaatschappij Albanian Airlines uitgenodigd en op 9 november 2011 gehoord, in aanwezigheid van ACAA. Op 17 juni 2011 is een derde luchtvaartuig van het type BAE-146 met registratiekenteken ZA-MAN aan het AOC van deze maatschappij toegevoegd, evenwel dat werd aangetoond dat de bevoegde autoriteiten van Albanië voorafgaande verificaties hebben uitgevoerd alvorens het luchtwaardigheidscertificaat af te geven en dit luchtvaartuig aan het AOC toe te voegen. De bevoegde autoriteiten hebben het AOC op 27 juli 2011 verlengd, maar hebben niet aangetoond dat voorafgaande verificaties zijn uitgevoerd op het gebied van luchtwaardigheid; ook op het gebied van vluchtuitvoering zijn slechts beperkte voorafgaande verificaties uitgevoerd. Hoewel Albanian Airlines een functionerend kwaliteitsbeheersysteem heeft opgezet, werd niet aangetoond dat alle tekortkomingen die ACAA en het EASA in 2011 hebben vastgesteld, tijdig zijn verholpen, met name de tekortkomingen inzake de exploitatiehandleiding en de opleiding van het cockpit- en cabinepersoneel. ACAA heeft op 10 november schriftelijke bewijzen ingediend van de onmiddellijk intrekking van het AOC van de luchtvaartmaatschappij Albanian Airlines. Het Comité inzake veiligheid van de luchtvaart heeft nota genomen van deze beslissing van de bevoegde autoriteiten van Albanië.

(21) Het Comité inzake veiligheid van de luchtvaart heeft de in Albanië gecertificeerde luchtvaartmaatschappij Belle Air uitgenodigd en op 9 november 2011 gehoord, in aanwezigheid van ACAA. Belle Air heeft meegedeeld dat slechts één van de vijf geëxploiteerde luchtvaartuigen, namelijk een Boeing DC-9-82, in Albanië is geregistreerd en dat de andere luchtvaartuigen, van het type Airbus A318/319/320/321 en ATR72, in Frankrijk zijn geregistreerd met registratiekentekens F-ORAA, F-ORAD, F-ORAE, F-ORAG. Belle Air heeft aangetoond dat de in Frankrijk geregistreerde luchtvaartuigen worden beheerd door een organisatie voor het beheer van de permanente luchtwaardigheid, die door de bevoegde autoriteiten van Frankrijk is goedgekeurd. Deze autoriteiten hebben bevestigd dat de desbetreffende luchtvaartuigen luchtwaardig zijn en dat de bemanning onder hun veiligheidstoezicht staat. Belle Air heeft ook aangetoond dat het over interne controlemechanismen beschikt, met name via systemen voor het beheer van de veiligheid en kwaliteit. ACAA heeft op 10 november 2011 schriftelijk aangetoond dat het luchtwaardigheidscertificaat van het luchtvaartuig met registratiekenteken ZA-ARD, dat tot die datum door Belle Air werd geëxploiteerd, onmiddellijk is ingetrokken en dat het luchtvaartuig aan de grond wordt gehouden tot het certificeringsproces is voltooid. Het Comité inzake veiligheid van de luchtvaart heeft nota genomen van deze beslissing van de bevoegde autoriteiten van Albanië.

(22) De Commissie en het Comité inzake veiligheid van de luchtvaart erkennen de inspanningen die zijn geleverd om het burgerluchtvaartsysteem in Albanië te hervormen, en met name de vaststelling van een nieuw wetgevingskader dat in de lijn ligt van de internationale en Europese veiligheidsnormen, de inspanningen om de veiligheidstekortkomingen aan te pakken die door de ICAO en het EASA zijn gerapporteerd of tijdens het overleg zijn vastgesteld, de handhavingsacties die door ACAA zijn vastgesteld en de verbintenis om onverwijld en op permanente basis gekwalificeerde inspecteurs in dienst te nemen.

(23) ACAA heeft ook formeel om bijstand verzocht van de bevoegde autoriteiten van Italië, in het kader van een bestaande samenwerkingsregeling tussen deze autoriteiten, teneinde de administratieve en technische capaciteit van ACAA met betrekking tot veiligheidstoezicht, met name op het gebied van vluchtuitvoering, te versterken. De bevoegde autoriteiten van Italië hebben het Comité inzake veiligheid van de luchtvaart meegedeeld dat zij bereid zijn dit programma onmiddellijk op te stellen, zodat ACAA effectief toezicht kan houden op de luchtvaartmaatschappijen die onder hun regelgevend toezicht staan tot ze over het nodige gekwalificeerde personeel beschikken om dit onafhankelijk te doen.

(24) In het licht van deze ontwikkelingen wordt op basis van de gemeenschappelijke criteria geoordeeld dat in deze fase geen verdere maatregelen nodig zijn. De lidstaten zullen de naleving van de relevante veiligheidsnormen echter controleren door bij platforminspecties prioriteit te geven aan luchtvaartuigen van deze in Albanië gecertificeerde luchtvaartmaatschappijen, overeenkomstig Verordening nr. 351/2008.

(25) De Commissie en het Comité inzake veiligheid van de luchtvaart sporen Albanië aan om duidelijke vooruitgang te boeken bij het opbouwen van de technische en administratieve capaciteit van ACAA en nodigen ACAA uit om volledig en transparant mee te werken met de ICAO en het EASA teneinde aan te tonen dat het snelle en substantiële vooruitgang boekt bij de tenuitvoerlegging van passende correctieve actieplannen om alle vastgestelde tekortkomingen te verhelpen. De Commissie en het Comité inzake veiligheid van de luchtvaart zullen de situatie te zijner tijd opnieuw beoordelen.

**TAAG Angolan Airlines**

(26) Bij Verordening (EG) nr. 273/2010 [1] krijgt de in Angola gecertificeerde luchtvaartmaatschappij TAAG Angolan Airlines toestemming om in de EU alleen te vliegen met vier luchtvaartuigen van het type Boeing 737-700

[1] Verordening (EG) nr. 273/2010 van de Commissie van 30 maart 2010, PB L 84 van 31.3.2010, blz. 25. Zie met name punten (59) tot en met (68).

met registratiekentekens D2-TBF, D2-TBG, D2-TBH en D2-TBJ en met drie luchtvaartuigen van het type Boeing 777-200 met registratiekentekens D2-TED, D2-TEE, D2-TEF. TAAG heeft meegedeeld dat, in het kader van de vernieuwing van haar vloot, de luchtvaartuigen van het type Boeing B747 volledig werden uitgefaseerd en in juni/juli 2011 werden vervangen door twee luchtvaartuigen van het type Boeing 777-300 met registratiekentekens D2-TEG en D2-TEH; TAAG heeft toestemming gevraagd om ook naar de EU te mogen vliegen met deze luchtvaartuigen.

(27) TAAG Angolan Airlines heeft schriftelijke informatie ingediend en is op 9 november 2011 gehoord door het Comité inzake veiligheid van de luchtvaart. TAAG heeft aangetoond dat het in staat is veilige, beveiligde en stipte vluchten uit te voeren met luchtvaartuigen van het type Boeing B777-200 en 777-300.

(28) De bevoegde autoriteiten van Angola (INAVIC) hebben ten overstaan van het Comité inzake veiligheid van de luchtvaart bevestigd en aangetoond dat goedkeuring was verleend voor de uitbreiding van de vloot van TAAG met luchtvaartuigen van het type B777-300. INAVIC heeft ook verklaard dat permanent toezicht wordt uitgeoefend op deze luchtvaartmaatschappij en dat in de loop van dit toezicht geen veiligheidsproblemen zijn vastgesteld. Het lopende onderzoek van de bevoegde autoriteiten naar het incident dat in december 2010 plaatsvond boven Lissabon en Lunad heeft geen tekortkomingen aan het licht gebracht in de vluchtuitvoering of het onderhoud van TAAG en heeft ook niet geleid tot specifieke aanbevelingen voor het bedrijf.

(29) De bevoegde autoriteiten van Portugal hebben meegedeeld dat tijdens de platforminspecties van door TAAG geëxploiteerde luchtvaartuigen in Portugal geen veiligheidsproblemen zijn vastgesteld.

(30) Op basis van de gemeenschappelijke criteria wordt geoordeeld dat TAAG toestemming moet krijgen om naar de EU te vliegen met twee extra luchtvaartuigen van het type Boeing B777-300ER met registratiekentekens D2-TEG en D2-TEH, die moeten worden toegevoegd aan bijlage B. Door prioriteit te geven aan platforminspecties van luchtvaartuigen van deze luchtvaartmaatschappij, overeenkomstig Verordening (EG) nr. 351/2008, wordt nog steeds gecontroleerd of de vluchten van deze luchtvaartmaatschappij naar de Europese Unie voldoen aan de relevante veiligheidsnormen.

**Al Wafeer Air**

(31) De door het EASA uitgevoerde analyse van de resultaten van SAFA-platforminspecties [1] van luchtvaartuigen waarmee de in Saudi-Arabië gecertificeerde maatschappij Al Wafeer Air naar de EU vliegt, heeft ernstige en herhaalde gevallen van niet-naleving van de internationale veiligheidsnormen aan het licht gebracht. Daarop heeft de Commissie op 5 augustus 2011 formeel overleg met de bevoegde autoriteiten van Saudi-Arabië opgestart. Deze autoriteiten hebben op 14 september meegedeeld dat het AOC van Al Wafeer Air is geschorst en hebben gegarandeerd dat de activiteiten pas mogen worden hervat wanneer de in de loop van het SAFA-programma vastgestelde tekortkomingen zijn rechtgezet. De Commissie zal verder overleg blijven plegen met de bevoegde autoriteiten van Saudi-Arabië om dit geval te volgen.

**Pakistan International Airways**

(32) De Commissie heeft op 8 september 2011 overleg opgestart met de bevoegde autoriteiten van Pakistan om een oplossing te zoeken voor de bevindingen op het gebied van luchtwaardigheid die zijn vastgesteld tijdens talrijke platforminspecties [2] van luchtvaartuigen waarmee Pakistan International Airways (PIA) sinds september 2010 naar de Unie vliegt. Dit overleg is opgestart naar aanleiding van een analyse van deze SAFA-inspecties door het EASA, en met name een door de bevoegde autoriteiten van Frankrijk uitgevoerde SAFA-inspectie [3] van een luchtvaartuig van het type Airbus A310 met registratiekenteken AP-BGO, die ertoe geleid heeft dat het luchtvaartuig leeg naar Pakistan moest worden overgevlogen voor onderhouds- en herstelwerkzaamheden.

(33) In hun antwoord van 17 september 2011 hebben de bevoegde autoriteiten van Pakistan (PCAA) informatie verstrekt over acties die zij hebben ondernomen om de vastgestelde gevallen van niet-naleving te verhelpen. Het antwoord bevatte nadere informatie over een correctief actieplan, opgesteld door PIA, waarin 15 specifieke acties zijn uiteengezet die de luchtvaartmaatschappij voornemens is te ondernemen; de meeste van deze acties moesten uiterlijk op 30 oktober 2011 zijn voltooid.

(34) Op 31 oktober 2011 heeft PCAA de Commissie geactualiseerde informatie verstrekt over de vooruitgang die PIA heeft geboekt bij de voltooiing van haar correctief actieplan, en over de acties die PCAA heeft uitgevoerd. Acht van de vijftien acties in het correctief actieplan van PIA waren voltooid en de resterende acties zullen uiterlijk op 15 december 2011 worden voltooid. PCAA heeft een plan met dertien punten ingediend ter verbetering van de veiligheidscultuur van PIA en de luchtwaardigheid van hun luchtvaartuigen, en met acties om systematische verbeteringen bij de luchtvaartmaatschappij tot stand te brengen.

(35) De lidstaten moedigen de Commissie aan om overleg te blijven plegen met de bevoegde autoriteiten van Pakistan en met de luchtvaartmaatschappij, teneinde te garanderen dat de corrigerende en herstelmaatregelen duurzaam zijn op lange termijn. De lidstaten zullen daartoe blijven

[1] DGAC/F-2010-2383, DGAC/F-2010-2540, DGAC/F-2010-2298, CAA-UK-2010-0993.

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

[3] DGAC/F-2011-1811.

nagaan of effectief voldaan is aan de relevante veiligheidsnormen door, overeenkomstig Verordening (EG) nr. 351/2008, bij de platforminspecties prioriteit te geven aan luchtvaartuigen van deze maatschappij, zodat de effectiviteit van de herstelmaatregelen van PIA al dan niet kan worden bevestigd. Als echter uit de inspectie blijkt dat de maatregelen van PIA geen oplossing vormen voor de vastgestelde veiligheidsproblemen, kan de Commissie niet anders dan ingrijpen om eventuele veiligheidsrisico's te voorkomen.

**Luchtvaartmaatschappijen uit de Russische Federatie**

(36) Omdat uit twee opeenvolgende regelmatige analyses van SAFA-inspectiegegevens door het EASA gebleken is dat diverse in de Russische Federatie gecertificeerde luchtvaartmaatschappijen nog steeds meer dan één belangrijke bevinding per inspectie laten optekenen en omdat in 2011 dodelijke ongevallen hebben plaatsgevonden met luchtvaartuigen van sommige van deze maatschappijen, heeft de Commissie op 12 en 13 oktober 2011, in de marge van de luchtvaarttop EU-Rusland in Sint-Petersburg, overleg gepleegd met de bevoegde autoriteiten van de Russische Federatie (FATA).

(37) Op 27 oktober is verder overleg gepleegd met deze autoriteiten om gedetailleerde informatie te krijgen over de veiligheidsprestaties van luchtvaartmaatschappijen die naar de Unie vliegen en over de veiligheid van de activiteiten van bepaalde types luchtvaartuigen van Russische luchtvaartmaatschappijen die in 2010 en 2011 betrokken waren bij dodelijke ongevallen in de Russische Federatie. Tijdens dit overleg zijn twee door deze autoriteiten gecertificeerde luchtvaartmaatschappijen, VIM AVIA (VIM AIRLINES) en TATARSTAN AIRLINES, gehoord door de Commissie, het EASA, Eurocontrol en een lidstaat.

(38) FATA heeft tijdens dit overleg meegedeeld dat diverse maatregelen zijn genomen met betrekking tot bepaalde types luchtvaartuigen (Tupolev TU-134, TU-154B-2 en TU-154M) die door sommige Russische luchtvaartmaatschappijen worden geëxploiteerd, onder meer wat de permanente luchtwaardigheid, de verplichte luchtwaardigheidsinformatie van de in het luchtvaartuig geïnstalleerde apparatuur en de procedures voor vluchtuitvoering betreft. FATA heeft de Commissie ook meegedeeld dat bepaalde apparatuur die verplicht is voor internationale vluchten (GPWS/TAWS) vanaf 1 januari 2012 ook verplicht wordt gesteld voor binnenlandse vluchten in de Russische Federatie.

(39) Tijdens de vergadering van het Comité inzake veiligheid van de luchtvaart van 8 november 2011 heeft FATA meegedeeld dat de volgende handhavingsmaatregelen zijn getroffen tegen luchtvaartmaatschappijen die onder hun regelgevend toezicht staan:

(a) Het AOC van de volgende 12 luchtvaartmaatschappijen die commercieel luchtvervoer naar de Unie exploiteren, is ingetrokken:

— 2nd Aviation Unit Sverdlovsk (ICAO-code UKU), ingetrokken op 2.3.2011; MOSKVA (ICAO-code MOA), ingetrokken op 23.3.2011; AVIAL NB (ICAO-code NVI), ingetrokken op 15.7.2011; AVIAENERGO (ICAO-code ERG), ingetrokken op 18.7.2011; CONTINENT (ICAO-code CNE), ingetrokken op 2.8.2011, in verband met verklaringen van de betrokken exploitanten;

— RUSAIR (ICAO-code CGI), ingetrokken op 13.7.2011 op basis van feiten naar aanleiding van het ongeval met het luchtvaartuig van het type TU-134 van die luchtvaartmaatschappij op 20.6.2011;

— YAK SERVICE (ICAO-code AKY), ingetrokken op 23.9.2011 op basis van het ongeval met het luchtvaartuig van het type YAK-42 van die luchtvaartmaatschappij op 7 september 2011 en naar aanleiding van de resultaten van een door de FATA uitgevoerde inspectie van de luchtvaartmaatschappij op 22.9.2011;

— AEROSTARZ (ICAO-code ASE), ingetrokken op 28.10.2011; AVIANOVA (ICAO-code VNV), ingetrokken op 10.10.2011; KAVMINVODYAVIA (ICAO-code MVD), ingetrokken op 27.9.2011, naar aanleiding van de resultaten van inspecties van deze luchtvaartmaatschappijen door FATA op 20.10.2011, 4.10.2011 en 27.9.2011;

— SKY EXPRESS (ICAO-code SXR), ingetrokken op 31.10.2011 naar aanleiding van industriële indicatoren, de financiële situatie van de luchtvaartmaatschappij en de resultaten van een door FATA uitgevoerde inspectie van de luchtvaartmaatschappij op 6.10.2011;

— AERORENT (ICAO-code NRO), ingetrokken op 7.11.2011 naar aanleiding van de niet-naleving van certificeringseisen en de resultaten van een door FATA uitgevoerde inspectie op 27.9.2011;

(b) FATA heeft op 2 november 2011 de opdracht gegeven exploitatiebeperkingen op te leggen aan de volgende 6 luchtvaartmaatschappijen die commercieel luchtvervoer naar de Unie exploiteren. Naar aanleiding daarvan is hun AOC gewijzigd:

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

(40) Wat betreft de prestaties van bepaalde maatschappijen (Yakutia en Tatarstan Airlines) die sinds 2007 permanent onder toezicht staan en in april 2008 door de Commissie en leden van het Comité inzake veiligheid van de luchtvaart zijn gehoord, heeft de Commissie de aandacht van FATA gevestigd op de resultaten van de door het EASA uitgevoerde analyse van de SAFA-platforminspecties, waaruit blijkt dat bepaalde zwakke punten op het gebied

van luchtwaardigheid en vluchtuitvoering niet effectief zijn verholpen door eerdere corrigerende en herstelmaatregelen. FATA heeft meegedeeld dat het de regionale autoriteiten die bevoegd zijn voor het toezicht op deze luchtvaartmaatschappijen heeft verzocht de resultaten van de SAFA-inspecties te onderzoeken en erop toe te zien dat deze luchtvaartmaatschappijen passende corrigerende maatregelen nemen om eventuele vastgestelde tekortkomingen te verhelpen.

(41) Beide luchtvaartmaatschappijen zijn op 8 november 2011 door het Comité inzake veiligheid van de luchtvaart gehoord en hebben een uiteenzetting gegeven waaruit blijkt dat zij de tijdens eerdere SAFA-platforminspecties gedane bevindingen hebben rechtgezet. Beide luchtvaartmaatschappijen hebben verklaard dat zij hun vluchten naar de Unie hebben stopgezet naar aanleiding van de beslissing van FATA op 2 november 2011.

(42) Wat de luchtvaartmaatschappij VIM AVIA (VIM AIRLINES) betreft, heeft de Commissie de aandacht van FATA gevestigd op twee punten die twijfels deden rijzen over de effectieve naleving van de relevante veiligheidsnormen door deze maatschappij, namelijk de correspondentie die de bevoegde autoriteiten van Frankrijk aan FATA hebben gericht na een inspectie op een Franse luchthaven ([1]), die talrijke belangrijke en ernstige bevindingen aan het licht heeft gebracht welke de veiligheid van de vluchtuitvoering in het gedrang brengen en ertoe geleid hebben dat de Franse autoriteiten het luchtvaartuig aan de grond hebben gehouden en beperkingen hebben opgelegd voor de terugvlucht (ferryvlucht), en het feit dat het EASA haar onderhoudsgoedkeuring van die maatschappij (EASA 145.0410) op 24 mei 2011 heeft ingetrokken, nadat deze goedkeuring al op 24 september 2010 was geschorst omdat VIM AVIA (VIM AIRLINES) de bevindingen niet overeenkomstig de relevante wetgeving had rechtgezet ([2]). De niet verholpen bevindingen die geleid hebben tot de intrekking van de onderhoudsgoedkeuring bevestigden de tekortkomingen op het gebied van luchtwaardigheid die tijdens diverse SAFA-inspecties op EU-luchthavens waren vastgesteld ([3]), met name onbekende defecten en schade, bekende defecten en schade die niet werden beoordeeld of gemonitord en schade of defecten die buiten de aanvaardbare onderhoudsgrenzen vielen.

(43) Tijdens haar uiteenzetting in het Comité inzake veiligheid van de luchtvaart heeft de luchtvaartmaatschappij VIM AVIA (VIM AIRLINES) niet aangetoond dat zij beschikt over een goed werkend veiligheidsbeheersysteem dat garandeert zij in staat is risico's op passende wijze te identificeren, te beoordelen, te beheren en te controleren, teneinde de veiligheid van de activiteiten te garanderen. VIM AVIA (VIM AIRLINES) heeft verklaard dat het zijn vluchten naar de Unie heeft stopgezet naar aanleiding van de beslissing van FATA op 2 november 2011.

(44) Uit informatie die door Eurocontrol is ingediend, heeft het Comité inzake veiligheid van de luchtvaart geleerd dat drie deze maatschappijen - VIM AVIA (VIM AIRLINES), YAKUTIA en TATARSTAN AIRLINES – ook na 2 november 2011 nog diverse vluchten naar de EU hebben geëxploiteerd. Het Comité inzake veiligheid van de luchtvaart vernam ook dat één luchtvaartmaatschappij – AERO RENT – waarvan het AOC was ingetrokken door FATA, commerciële vluchten vanuit de EU had uitgevoerd na de datum waarop het besluit tot intrekking was genomen.

(45) Gezien deze informatie was de Commissie verplicht dringend verduidelijking te vragen van FATA, teneinde garanties te krijgen dat de diverse handhavingsmaatregelen (het intrekken van AOC's en het opleggen van exploitatiebeperkingen) ten aanzien van Russische luchtvaartmaatschappijen ook effectief werden nageleefd.

(46) Na de ingediende informatie te hebben onderzocht en te hebben geluisterd naar de presentaties van VIM AVIA (VIM AIRLINES) in het Comité inzake veiligheid van de luchtvaart, hebben de Commissie en het Comité inzake veiligheid van de luchtvaart hun twijfels uitgedrukt over de herneming van de vluchten van deze luchtvaartmaatschappij naar de Europese Unie, tenzij ze de nodige gedocumenteerde informatie ontvangen waaruit blijkt dat de maatschappij corrigerende herstelmaatregelen heeft uitgevoerd om de vaststellingen die tijdens SAFA-inspecties en tijdens het permanente toezicht van FATA zijn gedaan, op duurzame wijze te verhelpen.

(47) De Commissie heeft FATA op 10 november 2011 informatie gevraagd teneinde tegen 14 november 2011 garanties te krijgen dat effectieve beperkingen zijn opgelegd aan de vluchten van de desbetreffende luchtvaartmaatschappijen naar de Unie, zolang deze maatschappijen niet hebben aangetoond dat ze alle tijdens SAFA-inspecties en tijdens de permanente toezichtsactiviteiten van FATA vastgestelde tekortkomingen op duurzame wijze hebben verholpen. FATA heeft op 14 november gedocumenteerde bewijzen ingediend waaruit blijkt dat de activiteiten van de luchtvaartmaatschappij VIM AVIA (VIM AIRLNES) beperkt blijven tot 1 april 2012 en dat de activiteiten van de vijf andere Russische luchtvaartmaatschappijen beperkt blijven tot ze aan FATA hebben aangetoond dat ze alle tijdens SAFA-platforminspecties vastgestelde problemen effectief hebben opgelost. FATA heeft ook bevestigd dat het de nodige stappen onderneemt om te garanderen dat alle luchtvaartmaatschappijen waaraan exploitatiebeperkingen zijn opgelegd, deze beslissingen van FATA effectief naleven.

([1]) DGAC/F-2011-2145.

([2]) Verordening (EG) nr. 2042/2003 van de Commissie, PB L 315 van 28.11.2003, blz. 1.

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

(48) Gezien de door FATA ingediende documenten wordt, in overeenstemming met de gemeenschappelijke criteria, geoordeeld dat in deze fase geen verdere maatregelen tegen VIM AVIA (VIM AIRLINES) nodig zijn. De Commissie zal de prestaties van deze luchtvaartmaatschappij opnieuw beoordelen in het Comité inzake veiligheid van de luchtvaart van maart 2012.

(49) Het Comité inzake veiligheid van de luchtvaart heeft de wens uitgedrukt om de constructieve dialoog met FATA over alle veiligheidskwesties voort te zetten. De Commissie en het Comité inzake veiligheid van de luchtvaart houden nauwgezet toezicht op de prestaties van de luchtvaartmaatschappijen waarvan de activiteiten in de Unie beperkt zijn door FATA, teneinde te garanderen dat ze hun activiteiten pas hervatten als ze hebben aangetoond dat alle bevindingen die tijdens platforminspecties in de EU zijn gedaan, effectief zijn verholpen. De Commissie en het Comité inzake veiligheid van de luchtvaart blijven ernaar streven om alle veiligheidsgerelateerde gevallen van niet naleving die tijdens SAFA-platforminspecties zijn vastgesteld, op duurzame wijze op te lossen via verder technisch overleg met FATA. De lidstaten zullen ondertussen blijven controleren of de Russische luchtvaartmaatschappijen effectief voldoen aan de relevante veiligheidsnormen door, overeenkomstig Verordening (EG) nr. 351/2008, bij het uitvoeren van platforminspecties prioriteit te geven aan luchtvaartuigen van deze maatschappij, en de Commissie zal van nabij toezicht houden op de maatregelen die door deze maatschappijen worden genomen.

**Jordan Aviation**

(50) Op basis van een analyse van de resultaten van sinds 2010 uitgevoerde SAFA-inspecties van bepaalde in het Hasjemitisch Koninkrijk Jordanië gecertificeerde luchtvaartmaatschappijen, heeft de Commissie op 1 september 2011 overleg opgestart met de burgerluchtvaartautoriteiten van het Hasjemitisch Koninkrijk Jordanië (CARC) om garanties te krijgen dat de tijdens deze SAFA-inspecties vastgestelde veiligheidstekortkomingen op duurzame wijze zijn verholpen en, indien dit nog niet is gebeurd, dat passende maatregelen zijn genomen om de vastgestelde veiligheidsrisico's in te perken.

(51) In zijn antwoord van 19 september 2011 heeft CARC geen duidelijke bewijzen geleverd dat de betrokken luchtvaartmaatschappijen effectief correctieve en preventieve maatregelen ten uitvoer hebben gelegd. Het gebrek aan informatie over de analyse van de grondredenen voor de veiligheidstekortkomingen, samen met de steeds slechtere resultaten die verscheidene in het Hasjemitisch Koninkrijk Jordanië gecertificeerde luchtvaartmaatschappijen laten optekenen tijdens SAFA-inspecties, hebben vragen doen rijzen over het vermogen van de bevoegde autoriteiten van dat land om op passende wijze permanent toezicht te houden op de door hen gecertificeerde luchtvaartmaatschappijen.

(52) Op 6 oktober 2011 heeft de Commissie Jordanië om nadere informatie gevraagd en op 21 oktober 2011 heeft zij CARC uitgenodigd op een vergadering in Brussel om de bovenvermelde problemen toe te lichten. Tijdens deze vergadering heeft CARC een reeks maatregelen geschetst die het in september 2011 heeft genomen om zijn toezicht op de in Jordanië gecertificeerde luchtvaartmaatschappijen te versterken en te garanderen dat Jordanië bij het toezicht op zijn luchtvaartmaatschappijen rekening houdt met de resultaten van de in het kader van het SAFA-programma uitgevoerde platforminspecties, zodat de tijdens deze inspecties vastgestelde veiligheidstekortkomingen op duurzame wijze kunnen worden verholpen. Tijdens deze vergadering zijn de problemen met de veiligheidsprestaties van de luchtvaartmaatschappij Jordan Aviation echter niet voldoende verduidelijkt.

(53) In het geval van Jordan Aviation wordt in de SAFA-verslagen gewezen op significante tekortkomingen in het beheer van de luchtwaardigheid en de exploitatie van de luchtvaartuigen van het type Boeing B-767. Tijdens een SAFA-inspectie in Frankrijk van de B767 met registratiekenteken JY-JAG [1] zijn ernstige tekortkomingen inzake luchtwaardigheid vastgesteld, waardoor het luchtvaartuig leeg moest worden teruggevlogen voor onderhoud en reparatie. Het aantal bevindingen tijdens elke SAFA-inspectie en het feit dat de tekortkomingen zich sinds 2010 herhaaldelijk hebben voorgedaan, wijzen op een ernstig veiligheidsrisico. Daarom werden CARC en de luchtvaartmaatschappij Jordan Aviation verzocht een uiteenzetting te geven aan het Comité inzake veiligheid van de luchtvaart in november 2011.

(54) Tijdens de hoorzitting van het Comité inzake veiligheid van de luchtvaart van 9 november 2011 erkenden CARC en Jordan Aviation de voordelen van het overleg met de Commissie, bijgestaan door het EASA en de lidstaten. Dit overleg heeft beide organisaties ertoe aangezet een correctief actieplan op te stellen dat tot doel heeft de tijdens SAFA-inspecties vastgestelde tekortkomingen te verhelpen en de zwakke punten in hun interne processen te verbeteren. Het Comité erkende de inspanningen die zijn geleverd om duurzame oplossingen te vinden voor de veiligheidstekortkomingen en nam nota van de verbintenis van CARC en Jordan Aviation om het tijdens de hoorzitting gepresenteerde plan volledig ten uitvoer te leggen.

(55) Het comité was verheugd over de bemoedigende maatregelen van Jordan Aviation, maar drukte toch zijn bezorgdheid uit over het vermogen van deze luchtvaartmaatschappij om de veiligheidsrisico's met betrekking tot de commerciële exploitatie van de luchtvaartuigen van het type Boeing B-767 te beperken. Rekening houdende met de talrijke en herhaalde veiligheidstekortkomingen die zijn vastgesteld tijdens platforminspecties van luchtvaartuigen van het type Boeing B-767 die door Jordan Aviation worden geëxploiteerd, aangezien deze luchtvaartmaatschappij tot op heden onvoldoende in staat is gebleken om een passend correctief en preventief actieplan ten uitvoer te leggen en aangezien CARC onvoldoende veiligheidstoezicht houdt, wordt op basis van de gemeenschappelijke criteria geoordeeld dat Jordan Aviation in bijlage B moet worden opgenomen en dat alle activiteiten met luchtvaartuigen van het type Boeing

[1] DGAC/F-2011-269.

B-767 moeten worden verboden. De luchtvaartmaatschappij mag wel naar de Unie vliegen met de andere types luchtvaartuigen die op haar AOC zijn vermeld, overeenkomstig bijlage B.

(56) De lidstaten sporen de Commissie aan om overleg te blijven plegen met de bevoegde autoriteiten van het Hasjemitisch Koninkrijk Jordanië teneinde te garanderen dat de internationale veiligheidsnormen effectief worden gehandhaafd door deze autoriteiten en dat alle corrigerende en preventieve maatregelen die door alle betrokken luchtvaartmaatschappijen ten uitvoer worden gelegd, duurzaam zijn op lange termijn. Ondertussen zullen de lidstaten de effectieve naleving van de relevante veiligheidsnormen blijven controleren door, overeenkomstig Verordening (EG) nr. 351/2008, bij platforminspecties prioriteit te geven aan luchtvaartuigen van deze maatschappij.

(57) De Commissie is bereid de inspanningen van CARC en Jordan Aviation te ondersteunen via een beoordelingsbezoek, samen met de lidstaten en het EASA, teneinde de veiligheidsprestaties van Jordan Aviation te verifiëren en na te gaan welke vooruitgang CARC heeft geboekt bij het toezicht op de in het Hasjemitisch Koninkrijk Jordanië gecertificeerde luchtvaartmaatschappijen.

**Rollins Air**

(58) De Commissie heeft formeel overleg opgestart met het bedrijf Rollins Air, dat gecertificeerd is door de bevoegde autoriteiten van Honduras, nadat zij van de bevoegde autoriteiten van Frankrijk informatie had ontvangen over hun besluit om deze maatschappij geen verkeersrechten te verlenen zolang geen oplossing was gevonden voor de veiligheidstekortkomingen die waren vastgesteld tijdens de beoordeling van de technische vragenlijst die door Rollins Air was ingediend om toestemming tot landing te krijgen (uitgave van een zogenaamd SAFA-standaardverslag).

(59) Het bedrijf werd verzocht om de volgende punten te verduidelijken tijdens een uiteenzetting aan het Comité inzake veiligheid van de luchtvaart op 8 november 2011: a) bewijzen dat het een programma voor de analyse van vluchtgegevens heeft geïmplementeerd dat in overeenstemming is met de voorschriften van de ICAO; b) bewijzen dat Frankrijk, inclusief de overzeese gebieden, deel uitmaakte van het gebied waarin volgens de bevoegde autoriteiten activiteiten mochten worden uitgevoerd met het luchtvaartuig van het type L1011-500 met registratiekenteken HR-AVN; c) bewijzen dat de piloten voor de geplande vluchten in de voorbije 12 maanden geslaagd zijn voor de nodige bekwaamheidstesten, en d) bewijzen dat beide door de luchtvaartmaatschappij voorgestelde bemanningsleden de door de ICAO aanvaarde leeftijdsgrens hebben overschreven.

(60) Noch Rollins Air, noch de bevoegde autoriteiten van Honduras (DGAC) waren aanwezig in het Comité inzake veiligheid van de luchtvaart. DGAC had de diplomatieke vertegenwoordiging van Honduras bij het Koninkrijk België gemachtigd om het Comité inzake veiligheid van de luchtvaart op 9 november 2011 in kennis te stellen van hun officieel standpunt, namelijk dat DGAC een procedure had opgestart om de registratie van het luchtvaartuig HR-AVN te schrappen uit het nationale register van Honduras en dat Rollins Air het bovenvermelde luchtvaartuig niet meer mocht exploiteren. Rollins Air exploiteert echter meerdere luchtvaartuigen van dit type, en met betrekking tot deze andere luchtvaartuigen werd geen nadere informatie verstrekt.

(61) Het comité heeft ook rekening gehouden met het feit dat de US Federal Aviation Administration Honduras hebben ingedeeld in categorie 2 van het IASA—programma van de VS, hetgeen erop wijst dat bevoegde autoriteiten van Honduras systematisch tekortschieten bij het nakomen van hun certificerings- en toezichtsverplichtingen ten aanzien van de luchtvaartmaatschappijen die onder hun regelgevend toezicht staan.

(62) Daarom wordt op basis van de gemeenschappelijke criteria geoordeeld dat Rollins Air in bijlage A moet worden opgenomen zolang het geen bewijzen heeft ingediend dat de tekortkomingen die zijn vastgesteld in het standaardverslag van de Franse bevoegde autoriteiten, zijn verholpen.

**Luchtvaartmaatschappijen uit de Republiek Congo**

(63) De bevoegde autoriteiten van de Republiek Congo (ANAC) hebben meegedeeld dat zij op 23 september 2011 een nieuw AOC hebben afgegeven aan de luchtvaartmaatschappij Equatorial Congo Airlines S.A., zonder evenwel te hebben aangetoond dat de certificering van en het toezicht op deze maatschappij volledig beantwoorden aan de internationale veiligheidsnormen. Op basis van de gemeenschappelijke criteria wordt derhalve geoordeeld dat Equatorial Congo Airlines S.A. moet worden opgenomen in bijlage A.

**Luchtvaartmaatschappijen uit de Democratische Republiek Congo**

(64) Er zijn geverifieerde bewijzen dat de bevoegde autoriteiten van de Democratische Republiek Congo (AAC) een nieuw AOC hebben afgegeven aan de luchtvaartmaatschappij Stellar Airways, zonder te hebben aangetoond dat de certificering van en het toezicht op deze maatschappij volledig beantwoorden aan de toepasselijke internationale veiligheidsnormen. Op basis van de gemeenschappelijke criteria wordt derhalve geoordeeld dat Stellar Airways moet worden opgenomen in bijlage A.

**Luchtvaartmaatschappijen uit de Filipijnen**

(65) De Commissie heeft vernomen dat de bevoegde autoriteiten van de Filipijnen (CAAP) nieuwe AOC's hebben afgegeven aan luchtvaartmaatschappijen als Aeromajestic and Interisland Airlines. CAAP heeft niet geantwoord op het verzoek om informatie dat de Commissie op 26 oktober 2011 heeft verstuurd met betrekking tot de geldigheid van de certificaten van deze maatschappijen, en heeft ook niet aangetoond dat zijn certificering en toezicht beantwoorden aan de toepasselijke internationale veiligheidsnormen. Op basis van de gemeenschappelijke criteria wordt derhalve geoordeeld dat deze luchtvaartmaatschappijen moeten worden opgenomen in bijlage A.

**Algemene bedenkingen over de overige luchtvaartmaatschappijen in de bijlagen A en B**

(66) Ondanks specifieke verzoeken van de Commissie is zij niet in kennis gesteld van bewijzen dat de overige luchtvaartmaatschappijen die in de communautaire lijst van 19 april 2011 zijn vermeld en de autoriteiten die verantwoordelijk zijn voor het toezicht op de naleving van de regelgeving door die luchtvaartmaatschappijen, passende corrigerende maatregelen volledig ten uitvoer hebben gelegd. Op basis van de gemeenschappelijke criteria wordt derhalve geoordeeld dat het exploitatieverbod (bijlage A) of de exploitatiebeperkingen (bijlage B) die aan deze luchtvaartmaatschappijen zijn opgelegd, moeten worden gehandhaafd.

(67) De in deze verordening vervatte maatregelen zijn in overeenstemming met het advies van het Comité inzake veiligheid van de luchtvaart,

HEEFT DE VOLGENDE VERORDENING VASTGESTELD:

*Artikel 1*

Verordening (EG) nr. 474/2006 wordt als volgt gewijzigd:

1. Bijlage A wordt vervangen door bijlage A bij deze verordening.

2. Bijlage B wordt vervangen door bijlage B bij deze verordening.

*Artikel 2*

Deze verordening treedt in werking op de dag na die van de bekendmaking ervan in het *Publicatieblad van de Europese Unie*.

Deze verordening is verbindend in al haar onderdelen en is rechtstreeks toepasselijk in elke lidstaat.

Deze verordening is verbindend in al haar onderdelen en is overeenkomstig de Verdragen rechtstreeks toepasselijk in elke lidstaat.

Gedaan te Brussel, 21 november 2011.

*Voor de Commissie,*
*namens de voorzitter,*
Joaquín ALMUNIA
*Vicevoorzitter*

*BIJLAGE A*

**LIJST VAN LUCHTVAARTMAATSCHAPPIJEN WAARAAN EEN VOLLEDIG EXPLOITATIEVERBOD IS OPGELEGD IN DE EUROPESE UNIE** [1]

| Naam van de juridische entiteit van de luchtvaartmaatschappij, zoals vermeld op het AOC (en handelsnaam, indien verschillend) | Nummer van het Air Operator Certificate (AOC) of van de exploitatievergunning | ICAO-identificatiecode van de luchtvaartmaatschappij | Land van de exploitant |
|---|---|---|---|
| BLUE WING AIRLINES | SRBWA-01/2002 | BWI | Suriname |
| MERIDIAN AIRWAYS LTD | AOC 023 | MAG | Republiek Ghana |
| ROLLINS AIR | HR-005 | RAV | Honduras |
| SILVERBACK CARGO FREIGHTERS | Onbekend | VRB | Republiek Rwanda |
| **Alle luchtvaartmaatschappijen die zijn gecertificeerd door de autoriteiten die verantwoordelijk zijn voor het toezicht op de naleving van de regelgeving in Afghanistan** | | | **Islamitische Republiek Afghanistan** |
| ARIANA AFGHAN AIRLINES | AOC 009 | AFG | Islamitische Republiek Afghanistan |
| KAM AIR | AOC 001 | KMF | Islamitische Republiek Afghanistan |
| PAMIR AIRLINES | Onbekend | PIR | Islamitische Republiek Afghanistan |
| SAFI AIRWAYS | AOC 181 | SFW | Islamitische Republiek Afghanistan |
| **Alle luchtvaartmaatschappijen die zijn gecertificeerd door de autoriteiten die verantwoordelijk zijn voor het toezicht op de naleving van de regelgeving in Angola, met uitzondering van TAAG Angola Airlines, dat in bijlage B is opgenomen, maar inclusief** | | | **Republiek Angola** |
| AEROJET | AO 008-01/11 | Onbekend | Republiek Angola |
| AIR26 | AO 003-01/11-DCD | DCD | Republiek Angola |
| AIR GICANGO | 009 | Onbekend | Republiek Angola |
| AIR JET | AO 006-01/11-MBC | MBC | Republiek Angola |
| AIR NAVE | 017 | Onbekend | Republiek Angola |
| ANGOLA AIR SERVICES | 006 | Onbekend | Republiek Angola |
| DIEXIM | 007 | Onbekend | Republiek Angola |
| FLY540 | AO 004-01 FLYA | Onbekend | Republiek Angola |
| GIRA GLOBO | 008 | GGL | Republiek Angola |
| HELIANG | 010 | Onbekend | Republiek Angola |

[1] De in bijlage A vermelde luchtvaartmaatschappijen kunnen toestemming krijgen om verkeersrechten uit te oefenen door luchtvaartuigen met bemanning te huren ("wet lease") van luchtvaartmaatschappijen waaraan geen exploitatieverbod is opgelegd, voor zover de geldende veiligheidsvoorschriften worden nageleefd.

| Naam van de juridische entiteit van de luchtvaartmaatschappij, zoals vermeld op het AOC (en handelsnaam, indien verschillend) | Nummer van het Air Operator Certificate (AOC) of van de exploitatievergunning | ICAO-identificatiecode van de luchtvaartmaatschappij | Land van de exploitant |
|---|---|---|---|
| HELIMALONGO | AO 005-01/11 | Onbekend | Republiek Angola |
| MAVEWA | 016 | Onbekend | Republiek Angola |
| SONAIR | AO 002-01/10-SOR | SOR | Republiek Angola |
| **Alle luchtvaartmaatschappijen die zijn gecertificeerd door de autoriteiten die verantwoordelijk zijn voor het toezicht op de naleving van de regelgeving in Benin, inclusief** | | | **Republiek Benin** |
| AERO BENIN | PEA No 014/MDCTTTATP-PR/ANAC/DEA/SCS | AEB | Republiek Benin |
| AFRICA AIRWAYS | Onbekend | AFF | Republiek Benin |
| ALAFIA JET | PEA No 014/ANAC/MDCTTTATP-PR/DEA/SCS | N.v.t. | Republiek Benin |
| BENIN GOLF AIR | PEA No 012/MDCTTP-PR/ANAC/DEA/SCS. | BGL | Republiek Benin |
| BENIN LITTORAL AIRWAYS | PEA No 013/MDCTTTATP-PR/ANAC/DEA/SCS. | LTL | Republiek Benin |
| COTAIR | PEA No 015/MDCTTTATP-PR/ANAC/DEA/SCS. | COB | Republiek Benin |
| ROYAL AIR | PEA No 11/ANAC/MDCTTP-PR/DEA/SCS | BNR | Republiek Benin |
| TRANS AIR BENIN | PEA No 016/MDCTTTATP-PR/ANAC/DEA/SCS | TNB | Republiek Benin |
| **Alle luchtvaartmaatschappijen die zijn gecertificeerd door de autoriteiten die verantwoordelijk zijn voor het toezicht op de naleving van de regelgeving in de Republiek Congo, inclusief** | | | **Republiek Congo** |
| AERO SERVICE | RAC06-002 | RSR | Republiek Congo |
| EQUAFLIGHT SERVICES | RAC 06-003 | EKA | Republiek Congo |
| SOCIETE NOUVELLE AIR CONGO | RAC 06-004 | Onbekend | Republiek Congo |
| TRANS AIR CONGO | RAC 06-001 | Onbekend | Republiek Congo |
| EQUATORIAL CONGO AIRLINES S.A. | RAC 06-014 | Onbekend | Republiek Congo |
| **Alle luchtvaartmaatschappijen die zijn gecertificeerd door de autoriteiten die verantwoordelijk zijn voor het toezicht op de naleving van de regelgeving in de Democratische Republiek Congo (RDC), inclusief** | | | **Democratische Republiek Congo (RDC)** |

| Naam van de juridische entiteit van de luchtvaartmaatschappij, zoals vermeld op het AOC (en handelsnaam, indien verschillend) | Nummer van het Air Operator Certificate (AOC) of van de exploitatievergunning | ICAO-identificatiecode van de luchtvaartmaat-schappij | Land van de exploitant |
|---|---|---|---|
| AFRICAN AIR SERVICES COMMUTER | 409/CAB/MIN/TVC/ 051/09 | Onbekend | Democratische Republiek Congo (RDC) |
| AIR KASAI | 409/CAB/MIN/ TVC/ 036/08 | Onbekend | Democratische Republiek Congo (RDC) |
| AIR KATANGA | 409/CAB/MIN/TVC/ 031/08 | Onbekend | Democratische Republiek Congo (RDC) |
| AIR TROPIQUES | 409/CAB/MIN/TVC/ 029/08 | Onbekend | Democratische Republiek Congo (RDC) |
| BLUE AIRLINES | 409/CAB/MIN/TVC/ 028/08 | BUL | Democratische Republiek Congo (RDC) |
| BRAVO AIR CONGO | 409/CAB/MIN/TC/ 0090/2006 | BRV | Democratische Republiek Congo (RDC) |
| BUSINESS AVIATION | 409/CAB/MIN/TVC/ 048/09 | ABB | Democratische Republiek Congo (RDC) |
| BUSY BEE CONGO | 409/CAB/MIN/TVC/ 052/09 | Onbekend | Democratische Republiek Congo (RDC) |
| CETRACA AVIATION SERVICE | 409/CAB/MIN/TVC/ 026/08 | CER | Democratische Republiek Congo (RDC) |
| CHC STELLAVIA | 409/CAB/MIN/TC/ 0050/2006 | Onbekend | Democratische Republiek Congo (RDC) |
| CONGO EXPRESS | 409/CAB/MIN/TVC/ 083/2009 | Onbekend | Democratische Republiek Congo (RDC) |
| COMPAGNIE AFRICAINE D'AVIATION (CAA) | 409/CAB/MIN/TVC/ 035/08 | Onbekend | Democratische Republiek Congo (RDC) |
| DOREN AIR CONGO | 409/CAB/MIN/TVC/ 0032/08 | Onbekend | Democratische Republiek Congo (RDC) |
| ENTREPRISE WORLD AIRWAYS (EWA) | 409/CAB/MIN/TVC/ 003/08 | EWS | Democratische Republiek Congo (RDC) |
| FILAIR | 409/CAB/MIN/TVC/ 037/08 | Onbekend | Democratische Republiek Congo (RDC) |
| GALAXY KAVATSI | 409/CAB/MIN/TVC/ 027/08 | Onbekend | Democratische Republiek Congo (RDC) |
| GILEMBE AIR SOUTENANCE (GISAIR) | 409/CAB/MIN/TVC/ 053/09 | Onbekend | Democratische Republiek Congo (RDC) |
| GOMA EXPRESS | 409/CAB/MIN/TC/ 0051/2006 | Onbekend | Democratische Republiek Congo (RDC) |
| GOMAIR | 409/CAB/MIN/TVC/ 045/09 | Onbekend | Democratische Republiek Congo (RDC) |

| Naam van de juridische entiteit van de luchtvaartmaatschappij, zoals vermeld op het AOC (en handelsnaam, indien verschillend) | Nummer van het Air Operator Certificate (AOC) of van de exploitatievergunning | ICAO-identificatiecode van de luchtvaartmaatschappij | Land van de exploitant |
|---|---|---|---|
| HEWA BORA AIRWAYS (HBA) | 409/CAB/MIN/TVC/038/08 | ALX | Democratische Republiek Congo (RDC) |
| INTERNATIONAL TRANS AIR BUSINESS (ITAB) | 409/CAB/MIN/TVC/033/08 | Onbekend | Democratische Republiek Congo (RDC) |
| KIN AVIA | 409/CAB/MIN/TVC/042/09 | Onbekend | Democratische Republiek Congo (RDC) |
| KORONGO AIRLINES | 409/CAB/MIN/TVC/001/2011 | Onbekend | Democratische Republiek Congo (RDC) |
| LIGNES AÉRIENNES CONGOLAISES (LAC) | Ministeriële handtekening (ordonnantie nr. 78/205) | LCG | Democratische Republiek Congo (RDC) |
| MALU AVIATION | 409/CAB/MIN/TVC/04008 | Onbekend | Democratische Republiek Congo (RDC) |
| MANGO AVIATION | 409/CAB/MIN/TVC/034/08 | Onbekend | Democratische Republiek Congo (RDC) |
| SAFE AIR COMPANY | 409/CAB/MIN/TVC/025/08 | Onbekend | Democratische Republiek Congo (RDC) |
| SERVICES AIR | 409/CAB/MIN/TVC/030/08 | Onbekend | Democratische Republiek Congo (RDC) |
| STELLAR AIRWAYS | AAC/DG/DTA/TM/787/2011 | Onbekend | Democratische Republiek Congo (RDC) |
| SWALA AVIATION | 409/CAB/MIN/TVC/050/09 | Onbekend | Democratische Republiek Congo (RDC) |
| TMK AIR COMMUTER | 409/CAB/MIN/TVC/044/09 | Onbekend | Democratische Republiek Congo (RDC) |
| TRACEP CONGO AVIATION | 409/CAB/MIN/TVC/046/09 | Onbekend | Democratische Republiek Congo (RDC) |
| TRANS AIR CARGO SERVICES | 409/CAB/MIN/TVC/024/08 | Onbekend | Democratische Republiek Congo (RDC) |
| WIMBI DIRA AIRWAYS | 409/CAB/MIN/TVC/039/08 | WDA | Democratische Republiek Congo (RDC) |
| ZAABU INTERNATIONAL | 409/CAB/MIN/TVC/049/09 | Onbekend | Democratische Republiek Congo (RDC) |
| **Alle luchtvaartmaatschappijen die zijn gecertificeerd door de autoriteiten die verantwoordelijk zijn voor het toezicht op de naleving van de regelgeving in Djibouti, inclusief** | | | **Djibouti** |
| DAALLO AIRLINES | Onbekend | DAO | Djibouti |

| Naam van de juridische entiteit van de luchtvaartmaatschappij, zoals vermeld op het AOC (en handelsnaam, indien verschillend) | Nummer van het Air Operator Certificate (AOC) of van de exploitatievergunning | ICAO-identificatiecode van de luchtvaartmaatschappij | Land van de exploitant |
|---|---|---|---|
| **Alle luchtvaartmaatschappijen die zijn gecertificeerd door de autoriteiten die verantwoordelijk zijn voor het toezicht op de naleving van de regelgeving in Equatoriaal Guinea, inclusief** | | | **Equatoriaal Guinea** |
| CRONOS AIRLINES | Onbekend | Onbekend | Equatoriaal Guinea |
| CEIBA INTERCONTINENTAL | Onbekend | CEL | Equatoriaal Guinea |
| EGAMS | Onbekend | EGM | Equatoriaal Guinea |
| EUROGUINEANA DE AVIACION Y TRANSPORTES | 2006/001/MTTCT/ DGAC/SOPS | EUG | Equatoriaal Guinea |
| GENERAL WORK AVIACION | 002/ANAC | n.v.t. | Equatoriaal Guinea |
| GETRA - GUINEA ECUATORIAL DE TRANSPORTES AEREOS | 739 | GET | Equatoriaal Guinea |
| GUINEA AIRWAYS | 738 | n.v.t. | Equatoriaal Guinea |
| STAR EQUATORIAL AIRLINES | Onbekend | Onbekend | Equatoriaal Guinea |
| UTAGE – UNION DE TRANSPORTE AEREO DE GUINEA ECUATORIAL | 737 | UTG | Equatoriaal Guinea |
| **Alle luchtvaartmaatschappijen die zijn gecertificeerd door de autoriteiten die verantwoordelijk zijn voor het toezicht op de naleving van de regelgeving in Indonesië, met uitzondering van Garuda Indonesia, Airfast Indonesia, Mandala Airlines, Ekspres Transportasi Antarbenua, Indonesia Air Asia en Metro Batavia, maar inclusief** | | | **Republiek Indonesië** |
| AIR PACIFIC UTAMA | 135-020 | Onbekend | Republiek Indonesië |
| ALFA TRANS DIRGANTATA | 135-012 | Onbekend | Republiek Indonesië |
| ASCO NUSA AIR | 135-022 | Onbekend | Republiek Indonesië |
| ASI PUDJIASTUTI | 135-028 | Onbekend | Republiek Indonesië |
| AVIASTAR MANDIRI | 135-029 | Onbekend | Republiek Indonesië |
| DABI AIR NUSANTARA | 135-030 | Onbekend | Republiek Indonesië |
| DERAYA AIR TAXI | 135-013 | DRY | Republiek Indonesië |
| DERAZONA AIR SERVICE | 135-010 | DRZ | Republiek Indonesië |
| DIRGANTARA AIR SERVICE | 135-014 | DIR | Republiek Indonesië |
| EASTINDO | 135-038 | Onbekend | Republiek Indonesië |
| GATARI AIR SERVICE | 135-018 | GHS | Republiek Indonesië |
| INDONESIA AIR TRANSPORT | 135-034 | IDA | Republiek Indonesië |

| Naam van de juridische entiteit van de luchtvaartmaatschappij, zoals vermeld op het AOC (en handelsnaam, indien verschillend) | Nummer van het Air Operator Certificate (AOC) of van de exploitatievergunning | ICAO-identificatiecode van de luchtvaartmaat-schappij | Land van de exploitant |
|---|---|---|---|
| INTAN ANGKASA AIR SERVICE | 135-019 | Onbekend | Republiek Indonesië |
| JOHNLIN AIR TRANSPORT | 135-043 | Onbekend | Republiek Indonesië |
| KAL STAR | 121-037 | KLS | Republiek Indonesië |
| KARTIKA AIRLINES | 121-003 | KAE | Republiek Indonesië |
| KURA-KURA AVIATION | 135-016 | KUR | Republiek Indonesië |
| LION MENTARI AIRLINES | 121-010 | LNI | Republiek Indonesië |
| MANUNGGAL AIR SERVICE | 121-020 | Onbekend | Republiek Indonesië |
| MEGANTARA | 121-025 | MKE | Republiek Indonesië |
| MERPATI NUSANTARA AIRLINES | 121-002 | MNA | Republiek Indonesië |
| MIMIKA AIR | 135-007 | Onbekend | Republiek Indonesië |
| NATIONAL UTILITY HELICOPTER | 135-011 | Onbekend | Republiek Indonesië |
| NUSANTARA AIR CHARTER | 121-022 | Onbekend | Republiek Indonesië |
| NUSANTARA BUANA AIR | 135-041 | Onbekend | Republiek Indonesië |
| NYAMAN AIR | 135-042 | Onbekend | Republiek Indonesië |
| PELITA AIR SERVICE | 121-008 | PAS | Republiek Indonesië |
| PENERBANGAN ANGKASA SEMESTA | 135-026 | Onbekend | Republiek Indonesië |
| PURA WISATA BARUNA | 135-025 | Onbekend | Republiek Indonesië |
| RIAU AIRLINES | 121-016 | RIU | Republiek Indonesië |
| SAMPOERNA AIR NUSANTARA | 135-036 | SAE | Republiek Indonesië |
| SAYAP GARUDA INDAH | 135-004 | Onbekend | Republiek Indonesië |
| SKY AVIATION | 135-044 | Onbekend | Republiek Indonesië |
| SMAC | 135-015 | SMC | Republiek Indonesië |
| SRIWIJAYA AIR | 121-035 | SJY | Republiek Indonesië |
| SURVEI UDARA PENAS | 135-006 | Onbekend | Republiek Indonesië |
| TRANSWISATA PRIMA AVIATION | 135-021 | Onbekend | Republiek Indonesië |
| TRAVEL EXPRESS AVIATION SERVICE | 121-038 | XAR | Republiek Indonesië |
| TRAVIRA UTAMA | 135-009 | Onbekend | Republiek Indonesië |

| Naam van de juridische entiteit van de luchtvaartmaatschappij, zoals vermeld op het AOC (en handelsnaam, indien verschillend) | Nummer van het Air Operator Certificate (AOC) of van de exploitatievergunning | ICAO-identificatiecode van de luchtvaartmaat-schappij | Land van de exploitant |
|---|---|---|---|
| TRI MG INTRA ASIA AIRLINES | 121-018 | TMG | Republiek Indonesië |
| TRIGANA AIR SERVICE | 121-006 | TGN | Republiek Indonesië |
| UNINDO | 135-040 | Onbekend | Republiek Indonesië |
| WING ABADI AIRLINES | 121-012 | WON | Republiek Indonesië |
| **Alle luchtvaartmaatschappijen die zijn gecertificeerd door de autoriteiten die verantwoordelijk zijn voor het toezicht op de naleving van de regelgeving in Kazachstan, met uitzondering van Air Astana, maar inclusief** | | | **Republiek Kazachstan** |
| AERO AIR COMPANY | AK-0429-10 | ILK | Republiek Kazachstan |
| AIR ALMATY | AK-0409-09 | LMY | Republiek Kazachstan |
| AIR TRUST AIRCOMPANY | AK-0412-10 | RTR | Republiek Kazachstan |
| AK SUNKAR AIRCOMPANY | AK-0396-09 | AKS | Republiek Kazachstan |
| ASIA CONTINENTAL AIRLINES | AK-0345-08 | CID | Republiek Kazachstan |
| ASIA WINGS | AK-0390-09 | AWA | Republiek Kazachstan |
| ATMA AIRLINES | AK-0437-10 | AMA | Republiek Kazachstan |
| AVIA-JAYNAR / AVIA-ZHAYNAR | AK-0435-10 | SAP | Republiek Kazachstan |
| BEYBARS AIRCOMPANY | AK-0383-09 | BBS | Republiek Kazachstan |
| BERKUT AIR/BEK AIR | AK-0428-10 | BEK | Republiek Kazachstan |
| BURUNDAYAVIA AIRLINES | AK-0415-10 | BRY | Republiek Kazachstan |
| COMLUX | AK-0399-09 | KAZ | Republiek Kazachstan |
| DETA AIR | AK-0417-10 | DET | Republiek Kazachstan |
| EAST WING | AK-0411-09 | EWZ | Republiek Kazachstan |
| EASTERN EXPRESS | AK-0427-10 | LIS | Republiek Kazachstan |
| EURO-ASIA AIR | AK-0384-09 | EAK | Republiek Kazachstan |
| EURO-ASIA AIR INTERNATIONAL | AK-0389-09 | KZE | Republiek Kazachstan |
| FLY JET KZ | AK-0391-09 | FJK | Republiek Kazachstan |
| INVESTAVIA | AK-0342-08 | TLG | Republiek Kazachstan |
| IRTYSH AIR | AK-0439-11 | MZA | Republiek Kazachstan |
| JET AIRLINES | AK-0419-10 | SOZ | Republiek Kazachstan |

| Naam van de juridische entiteit van de luchtvaartmaatschappij, zoals vermeld op het AOC (en handelsnaam, indien verschillend) | Nummer van het Air Operator Certificate (AOC) of van de exploitatievergunning | ICAO-identificatiecode van de luchtvaartmaatschappij | Land van de exploitant |
|---|---|---|---|
| JET ONE | AK-0433-10 | JKZ | Republiek Kazachstan |
| KAZAIR JET | AK-0387-09 | KEJ | Republiek Kazachstan |
| KAZAIRTRANS AIRLINE | AK-0349-09 | KUY | Republiek Kazachstan |
| KAZAIRWEST | AK-0404-09 | KAW | Republiek Kazachstan |
| KAZAVIASPAS | AK-0405-09 | KZS | Republiek Kazachstan |
| MEGA AIRLINES | AK-0424-10 | MGK | Republiek Kazachstan |
| MIRAS | AK-0402-09 | MIF | Republiek Kazachstan |
| PRIME AVIATION | AK-0393-09 | PKZ | Republiek Kazachstan |
| SAMAL AIR | AK-0407-09 | SAV | Republiek Kazachstan |
| SAYAKHAT AIRLINES | AK-0426-10 | SAH | Republiek Kazachstan |
| SEMEYAVIA | AK-400-09 | SMK | Republiek Kazachstan |
| SCAT | AK-0420-10 | VSV | Republiek Kazachstan |
| SKYBUS | AK-0432-10 | BYK | Republiek Kazachstan |
| SKYJET | AK-0398-09 | SEK | Republiek Kazachstan |
| UST-KAMENOGORSK / AIR DIVISION OF EKA | AK-0440-11 | UCK | Republiek Kazachstan |
| ZHETYSU AIRCOMPANY | AK-0438-11 | JTU | Republiek Kazachstan |
| **Alle luchtvaartmaatschappijen die zijn gecertificeerd door de autoriteiten die verantwoordelijk zijn voor het toezicht op de naleving van de regelgeving in Kirgizië, inclusief** | | | **Republiek Kirgizië** |
| AIR MANAS | 17 | MBB | Republiek Kirgizië |
| ASIAN AIR | 36 | AZZ | Republiek Kirgizië |
| AVIA TRAFFIC COMPANY | 23 | AVJ | Republiek Kirgizië |
| AEROSTAN (EX BISTAIR-FEZ BISHKEK) | 08 | BSC | Republiek Kirgizië |
| CENTRAL ASIAN AVIATION SERVICES (CAAS) | 13 | CBK | Republiek Kirgizië |
| CLICK AIRWAYS | 11 | CGK | Republiek Kirgizië |
| DAMES | 20 | DAM | Republiek Kirgizië |
| EASTOK AVIA | 15 | EEA | Republiek Kirgizië |
| ITEK AIR | 04 | IKA | Republiek Kirgizië |

| Naam van de juridische entiteit van de luchtvaartmaatschappij, zoals vermeld op het AOC (en handelsnaam, indien verschillend) | Nummer van het Air Operator Certificate (AOC) of van de exploitatievergunning | ICAO-identificatiecode van de luchtvaartmaatschappij | Land van de exploitant |
|---|---|---|---|
| KYRGYZ TRANS AVIA | 31 | KTC | Republiek Kirgizië |
| KYRGYZSTAN | 03 | LYN | Republiek Kirgizië |
| KYRGYZSTAN AIRLINE | Onbekend | KGA | Republiek Kirgizië |
| S GROUP AVIATION | 6 | SGL | Republiek Kirgizië |
| SKY WAY AIR | 21 | SAB | Republiek Kirgizië |
| TRAST AERO | 05 | TSJ | Republiek Kirgizië |
| VALOR AIR | 07 | VAC | Republiek Kirgizië |
| **Alle luchtvaartmaatschappijen die zijn gecertificeerd door de autoriteiten die verantwoordelijk zijn voor het toezicht op de naleving van de regelgeving in Liberia** | | | **Liberia** |
| **Alle luchtvaartmaatschappijen die zijn gecertificeerd door de autoriteiten die verantwoordelijk zijn voor het toezicht op de naleving van de regelgeving in de Republiek Gabon, met uitzondering van Gabon Airlines, Afrijet en SN2AG, die in bijlage B zijn opgenomen, maar inclusief** | | | **Republiek Gabon** |
| AFRIC AVIATION | 010/MTAC/ANAC-G/DSA | Onbekend | Republiek Gabon |
| AIR SERVICES SA | 004/MTAC/ANAC-G/DSA | RVS | Republiek Gabon |
| AIR TOURIST (ALLEGIANCE) | 007/MTAC/ANAC-G/DSA | LGE | Republiek Gabon |
| NATIONALE ET REGIONALE TRANSPORT (NATIONALE) | 008/MTAC/ANAC-G/DSA | NRG | Republiek Gabon |
| SCD AVIATION | 005/MTAC/ANAC-G/DSA | SCY | Republiek Gabon |
| SKY GABON | 009/MTAC/ANAC-G/DSA | SKG | Republiek Gabon |
| SOLENTA AVIATION GABON | 006/MTAC/ANAC-G/DSA | Onbekend | Republiek Gabon |
| **Alle luchtvaartmaatschappijen die zijn gecertificeerd door de autoriteiten die verantwoordelijk zijn voor het toezicht op de naleving van de regelgeving in de Republiek Mauritanië, inclusief** | | | **Republiek Mauritanië** |
| MAURITANIA AIRWAYS | | MTW | Republiek Mauritanië |
| **Alle luchtvaartmaatschappijen die zijn gecertificeerd door de autoriteiten die verantwoordelijk zijn voor het toezicht op de naleving van de regelgeving in de Republiek Mozambique, inclusief** | | | **Republiek Mozambique** |
| MOZAMBIQUE AIRLINES – LINHAS AEREAS DE MOÇAMBIQUE | MOZ-01/2010 | LAM | Republiek Mozambique |

| Naam van de juridische entiteit van de luchtvaartmaatschappij, zoals vermeld op het AOC (en handelsnaam, indien verschillend) | Nummer van het Air Operator Certificate (AOC) of van de exploitatievergunning | ICAO-identificatiecode van de luchtvaartmaatschappij | Land van de exploitant |
|---|---|---|---|
| MOZAMBIQUE EXPRESS/MEX | 02 van 2010 | MXE | Republiek Mozambique |
| TRANS AIRWAYS/KAYA AIRLINES | 03 van 2010 | Onbekend | Republiek Mozambique |
| HELICOPTEROS CAPITAL | Onbekend | Onbekend | Republiek Mozambique |
| CFA MOZAMBIQUE | Onbekend | Onbekend | Republiek Mozambique |
| UNIQUE AIR CHARTER | Onbekend | Onbekend | Republiek Mozambique |
| AEROVISAO DE MOZAMBIQUE | Onbekend | Onbekend | Republiek Mozambique |
| SAFARI AIR | Onbekend | Onbekend | Republiek Mozambique |
| ETA AIR CHARTER LDA | 04 van 2010 | Onbekend | Republiek Mozambique |
| EMILIO AIR CHARTER LDA | 05 van 2010 | Onbekend | Republiek Mozambique |
| CFM-TTA SA | 07 van 2010 | Onbekend | Republiek Mozambique |
| AERO-SERVICOS SARL | 08 van 2010 | Onbekend | Republiek Mozambique |
| VR CROPSPRAYERS LDA | 06 van 2010 | Onbekend | Republiek Mozambique |
| **Alle luchtvaartmaatschappijen die zijn gecertificeerd door de autoriteiten die verantwoordelijk zijn voor het toezicht op de naleving van de regelgeving in de Filipijnen, inclusief** | | | **Republiek der Filipijnen** |
| AEROMAJESTIC | Onbekend | Onbekend | Republiek der Filipijnen |
| AEROWURKS AERIAL SPRAYING SERVICES | 2010030 | Onbekend | Republiek der Filipijnen |
| AIR PHILIPPINES CORPORATION | 2009006 | GAP | Republiek der Filipijnen |
| AIR WOLF AVIATION INC. | 200911 | Onbekend | Republiek der Filipijnen |
| AIRTRACK AGRICULTURAL CORPORATION | 2010027 | Onbekend | Republiek der Filipijnen |
| ASIA AIRCRAFT OVERSEAS PHILIPPINES INC. | 4AN9800036 | Onbekend | Republiek der Filipijnen |
| AVIATION TECHNOLOGY INNOVATORS, INC. | 4AN2007005 | Onbekend | Republiek der Filipijnen |
| AVIATOUR'S FLY'N INC. | 200910 | Onbekend | Republiek der Filipijnen |
| AYALA AVIATION CORP. | 4AN9900003 | Onbekend | Republiek der Filipijnen |
| BEACON | Onbekend | Onbekend | Republiek der Filipijnen |
| BENDICE TRANSPORT MANAGEMENT INC. | 4AN2008006 | Onbekend | Republiek der Filipijnen |
| CANADIAN HELICOPTERS PHILIPPINES INC. | 4AN9800025 | Onbekend | Republiek der Filipijnen |
| CEBU PACIFIC AIR | 2009002 | CEB | Republiek der Filipijnen |

| Naam van de juridische entiteit van de luchtvaartmaatschappij, zoals vermeld op het AOC (en handelsnaam, indien verschillend) | Nummer van het Air Operator Certificate (AOC) of van de exploitatievergunning | ICAO-identificatiecode van de luchtvaartmaatschappij | Land van de exploitant |
|---|---|---|---|
| CHEMTRAD AVIATION CORPORATION | 2009018 | Onbekend | Republiek der Filipijnen |
| CM AERO | 4AN2000001 | Onbekend | Republiek der Filipijnen |
| CORPORATE AIR | Onbekend | Onbekend | Republiek der Filipijnen |
| CYCLONE AIRWAYS | 4AN9900008 | Onbekend | Republiek der Filipijnen |
| FAR EAST AVIATION SERVICES | 2009013 | Onbekend | Republiek der Filipijnen |
| F.F. CRUZ AND COMPANY, INC. | 2009017 | Onbekend | Republiek der Filipijnen |
| HUMA CORPORATION | 2009014 | Onbekend | Republiek der Filipijnen |
| INAEC AVIATION CORP. | 4AN2002004 | Onbekend | Republiek der Filipijnen |
| INTERISLAND | Onbekend | Onbekend | Republiek der Filipijnen |
| ISLAND AVIATION | 2009009 | SOY | Republiek der Filipijnen |
| ISLAND TRANSVOYAGER | 2010022 | Onbekend | Republiek der Filipijnen |
| LION AIR, INCORPORATED | 2009019 | Onbekend | Republiek der Filipijnen |
| MACRO ASIA AIR TAXI SERVICES | 2010029 | Onbekend | Republiek der Filipijnen |
| MINDANAO RAINBOW AGRICULTURAL DEVELOPMENT SERVICES | 2009016 | Onbekend | Republiek der Filipijnen |
| MISIBIS AVIATION & DEVELOPMENT CORP | 2010020 | Onbekend | Republiek der Filipijnen |
| OMNI AVIATION CORP. | 2010033 | Onbekend | Republiek der Filipijnen |
| PACIFIC EAST ASIA CARGO AIRLINES, INC. | 4AS9800006 | PEC | Republiek der Filipijnen |
| PACIFIC AIRWAYS CORPORATION | 4AN9700007 | Onbekend | Republiek der Filipijnen |
| PACIFIC ALLIANCE CORPORATION | 4AN2006001 | Onbekend | Republiek der Filipijnen |
| PHILIPPINE AIRLINES | 2009001 | PAL | Republiek der Filipijnen |
| PHILIPPINE AGRICULTURAL AVIATION CORP. | 4AN9800015 | Onbekend | Republiek der Filipijnen |
| ROYAL AIR CHARTER SERVICES INC. | 2010024 | Onbekend | Republiek der Filipijnen |
| ROYAL STAR AVIATION, INC. | 2010021 | Onbekend | Republiek der Filipijnen |
| SOUTH EAST ASIA AIRLINE INC. (SEAIR) | 2009004 | Onbekend | Republiek der Filipijnen |
| SOUTHSTAR AVIATION COMPANY, INC. | 4AN9800037 | Onbekend | Republiek der Filipijnen |
| SPIRIT OF MANILA AIRLINES CORPORATION | 2009008 | MNP | Republiek der Filipijnen |

| Naam van de juridische entiteit van de luchtvaartmaatschappij, zoals vermeld op het AOC (en handelsnaam, indien verschillend) | Nummer van het Air Operator Certificate (AOC) of van de exploitatievergunning | ICAO-identificatiecode van de luchtvaartmaat-schappij | Land van de exploitant |
|---|---|---|---|
| SUBIC INTERNATIONAL AIR CHARTER | 4AN9900010 | Onbekend | Republiek der Filipijnen |
| SUBIC SEAPLANE, INC. | 4AN2000002 | Onbekend | Republiek der Filipijnen |
| TOPFLITE AIRWAYS, INC. | 4AN9900012 | Onbekend | Republiek der Filipijnen |
| TRANSGLOBAL AIRWAYS CORPORATION | 2009007 | TCU | Republiek der Filipijnen |
| WORLD AVIATION, CORP. | Onbekend | Onbekend | Republiek der Filipijnen |
| WCC AVIATION COMPANY | 2009015 | Onbekend | Republiek der Filipijnen |
| YOKOTA AVIATION, INC. | Onbekend | Onbekend | Republiek der Filipijnen |
| ZENITH AIR, INC. | 2009012 | Onbekend | Republiek der Filipijnen |
| ZEST AIRWAYS INCORPORATED | 2009003 | RIT | Republiek der Filipijnen |
| **Alle luchtvaartmaatschappijen die zijn gecertificeerd door de autoriteiten die verantwoordelijk zijn voor het toezicht op de naleving van de regelgeving in Sao Tomé en Principe, inclusief** | | | **Sao Tomé en Principe** |
| AFRICA CONNECTION | 10/AOC/2008 | Onbekend | Sao Tomé en Principe |
| BRITISH GULF INTERNATIONAL COMPANY LTD | 01/AOC/2007 | BGI | Sao Tomé en Principe |
| EXECUTIVE JET SERVICES | 03/AOC/2006 | EJZ | Sao Tomé en Principe |
| GLOBAL AVIATION OPERATION | 04/AOC/2006 | Onbekend | Sao Tomé en Principe |
| GOLIAF AIR | 05/AOC/2001 | GLE | Sao Tomé en Principe |
| ISLAND OIL EXPLORATION | 01/AOC/2008 | Onbekend | Sao Tomé en Principe |
| STP AIRWAYS | 03/AOC/2006 | STP | Sao Tomé en Principe |
| TRANSAFRIK INTERNATIONAL LTD | 02/AOC/2002 | TFK | Sao Tomé en Principe |
| TRANSCARG | 01/AOC/2009 | Onbekend | Sao Tomé en Principe |
| TRANSLIZ AVIATION (TMS) | 02/AOC/2007 | TMS | Sao Tomé en Principe |
| **Alle luchtvaartmaatschappijen die zijn gecertificeerd door de autoriteiten die verantwoordelijk zijn voor het toezicht op de naleving van de regelgeving in Sierra Leone, inclusief** | | | **Sierra Leone** |
| AIR RUM, LTD | Onbekend | RUM | Sierra Leone |
| DESTINY AIR SERVICES, LTD | Onbekend | DTY | Sierra Leone |
| HEAVYLIFT CARGO | Onbekend | Onbekend | Sierra Leone |
| ORANGE AIR SIERRA LEONE LTD | Onbekend | ORJ | Sierra Leone |

| Naam van de juridische entiteit van de luchtvaartmaatschappij, zoals vermeld op het AOC (en handelsnaam, indien verschillend) | Nummer van het Air Operator Certificate (AOC) of van de exploitatievergunning | ICAO-identificatiecode van de luchtvaartmaat-schappij | Land van de exploitant |
|---|---|---|---|
| PARAMOUNT AIRLINES, LTD | Onbekend | PRR | Sierra Leone |
| SEVEN FOUR EIGHT AIR SERVICES LTD | Onbekend | SVT | Sierra Leone |
| TEEBAH AIRWAYS | Onbekend | Onbekend | Sierra Leone |
| **Alle luchtvaartmaatschappijen die zijn gecertificeerd door de autoriteiten die verantwoordelijk zijn voor het toezicht op de naleving van de regelgeving in Sudan, inclusief** | | | **Republiek Sudan** |
| SUDAN AIRWAYS | Onbekend | SUD | Republiek Sudan |
| SUN AIR COMPANY | 051 | SNR | Republiek Sudan |
| MARSLAND COMPANY | 040 | MSL | Republiek Sudan |
| ATTICO AIRLINES | 023 | ETC | Republiek Sudan |
| FOURTY EIGHT AVIATION | 054 | WHB | Republiek Sudan |
| SUDANESE STATES AVIATION COMPANY | 010 | SNV | Republiek Sudan |
| ALMAJARA AVIATION | Onbekend | MJA | Republiek Sudan |
| BADER AIRLINES | 035 | BDR | Republiek Sudan |
| ALFA AIRLINES | 054 | AAJ | Republiek Sudan |
| AZZA TRANSPORT COMPANY | 012 | AZZ | Republiek Sudan |
| GREEN FLAG AVIATION | 017 | Unkown | Republiek Sudan |
| ALMAJAL AVIATION SERVICE | 015 | MGG | Republiek Sudan |
| NOVA AIRLINES | 001 | NOV | Republiek Sudan |
| TARCO AIRLINES | 056 | Onbekend | Republiek Sudan |
| **Alle luchtvaartmaatschappijen die zijn gecertificeerd door de autoriteiten die verantwoordelijk zijn voor het toezicht op de naleving van de regelgeving in Swaziland, inclusief** | | | **Swaziland** |
| SWAZILAND AIRLINK | Onbekend | SZL | Swaziland |
| **Alle luchtvaartmaatschappijen die zijn gecertificeerd door de autoriteiten die verantwoordelijk zijn voor het toezicht op de naleving van de regelgeving in Zambia, inclusief** | | | **Zambia** |
| ZAMBEZI AIRLINES | Z/AOC/001/2009 | ZMA | Zambia |

*BIJLAGE B*

**LIJST VAN LUCHTVAARTMAATSCHAPPIJEN WAARAAN EXPLOITATIEBEPERKINGEN ZIJN OPGELEGD IN DE EUROPESE UNIE** [1]

| Naam van de juridische entiteit van de luchtvaartmaatschappij, zoals vermeld op het AOC (en handelsnaam, indien verschillend) | Nummer van het Air Operator Certificate (AOC) | ICAO-identificatiecode van de luchtvaartmaatschappij | Land van de exploitant | Type luchtvaartuig waaraan beperkingen zijn opgelegd | Registratiemerkteken(s) en, voor zover beschikbaar, constructieserienummer(s) | Land van registratie |
|---|---|---|---|---|---|---|
| AIR KORYO | GAC-AOC/KOR-01 | KOR | Democratische Volksrepubliek Korea | De volledige vloot, behalve: 2 luchtvaartuigen van het type TU-204 | De volledige vloot, behalve: P-632, P-633 | Democratische Volksrepubliek Korea |
| AFRIJET [1] | 002/MTAC/ANAC-G/DSA | ABS | Republiek Gabon | De volledige vloot, behalve: 2 luchtvaartuigen van het type Falcon 50, 2 luchtvaartuigen van het type Falcon 900 | De volledige vloot, behalve: TR-LGV; TR-LGY; TR-AFJ; TR-AFR | Republiek Gabon |
| AIR ASTANA [2] | AK-0388-09 | KZR | Kazachstan | De volledige vloot, behalve: 2 luchtvaartuigen van het type B-767, 4 luchtvaartuigen van het type B-757, 10 luchtvaartuig van het type A319/320/321, 5 luchtvaartuigen van het type Fokker 50 | De volledige vloot, behalve: P4-KCA, P4-KCB, P4-EAS, P4-FAS, P4-GAS, P4-MAS; P4-NAS, P4-OAS, P4-PAS, P4-SAS, P4-TAS, P4-UAS, P4-VAS, P4-WAS, P4-YAS, P4-XAS; P4-HAS, P4-IAS, P4-JAS, P4-KAS, P4-LAS | Aruba (Koninkrijk der Nederlanden) |
| AIRLIFT INTERNATIONAL (GH) LTD | AOC 017 | ALE | Republiek Ghana | De volledige vloot, behalve: 2 luchtvaartuigen van het type DC8-63F | De volledige vloot, behalve: 9G-TOP en 9G-RAC | Republiek Ghana |
| AIR MADAGASCAR | 5R-M01/2009 | MDG | Madagascar | De volledige vloot, behalve: 2 luchtvaartuigen van het type Boeing B-737-300, 2 luchtvaartuigen van het type ATR 72-500, 1 luchtvaartuig van het type ATR 42-500, 1 luchtvaartuig van het type ATR 42-320 en 3 luchtvaartuigen van het type DHC 6-300 | De volledige vloot, behalve: 5R-MFH, 5R-MFI, 5R-MJE, 5R-MJF, 5R-MJG, 5R-MVT, 5R-MGC, 5R-MGD, 5R-MGF | Republiek Madagascar |
| AIR SERVICE COMORES | 06-819/TA-15/DGACM | KMD | Comoren | De volledige vloot, behalve: LET 410 UVP | De volledige vloot, behalve: D6-CAM (851336) | Comoren |

[1] De in bijlage B vermelde luchtvaartmaatschappijen kunnen toestemming krijgen om verkeersrechten uit te oefenen door luchtvaartuigen met bemanning te huren ("wet lease") van luchtvaartmaatschappijen waaraan geen exploitatieverbod is opgelegd, voor zover de geldende veiligheidsvoorschriften worden nageleefd.

| Naam van de juridische entiteit van de luchtvaartmaatschappij, zoals vermeld op het AOC (en handelsnaam, indien verschillend) | Nummer van het Air Operator Certificate (AOC) | ICAO-identificatiecode van de luchtvaartmaatschappij | Land van de exploitant | Type luchtvaartuig waaraan beperkingen zijn opgelegd | Registratiemerkteken(s) en, voor zover beschikbaar, constructieserienummer(s) | Land van registratie |
|---|---|---|---|---|---|---|
| GABON AIRLINES ([3]) | 001/MTAC/ANAC | GBK | Republiek Gabon | De volledige vloot, behalve: 1 luchtvaartuig van het type Boeing B-767-200 | De volledige vloot, behalve: TR-LHP | Republiek Gabon |
| IRAN AIR ([4]) | FS100 | IRA | Islamitische Republiek Iran | De volledige vloot, behalve: 14 luchtvaartuigen van het type A-300, 8 luchtvaartuigen van het type A-310, 1 luchtvaartuig B-737 | De volledige vloot, behalve:<br>EP-IBA<br>EP-IBB<br>EP-IBC<br>EP-IBD<br>EP-IBG<br>EP-IBH<br>EP-IBI<br>EP-IBJ<br>EP-IBM<br>EP-IBN<br>EP-IBO<br>EP-IBS<br>EP-IBT<br>EP-IBV<br>EP-IBX<br>EP-IBZ<br>EP-ICE<br>EP-ICF<br>EP-IBK<br>EP-IBL<br>EP-IBP<br>EP-IBQ<br>EP-AGA | Islamitische Republiek Iran |
| JORDAN AVIATION | C002 | JAV | Hasjemitisch Koninkrijk Jordanië | De volledige vloot, behalve: 8 luchtvaartuigen van het type Boeing B-737, 2 luchtvaartuigen van het type Airbus A-310, 1 luchtvaartuig van het type Airbus A-320 | De volledige vloot, behalve:<br>JY-JAB<br>JY-JAD<br>JY-JAN<br>JY-JAO<br>JY-JAX<br>JY-JAY<br>JY-JAP<br>JY-JAQ<br>JY-JAV<br>JY-JAH<br>JY-JAC | Hasjemitisch Koninkrijk Jordanië |
| NOUVELLE AIR AFFAIRES GABON (SN2AG) | 003/MTAC/ANAC-G/DSA | NVS | RepubliekGabon | De volledige vloot, behalve: 1 luchtvaartuig van het type Challenger CL-601, 1 luchtvaartuig van het type HS-125-800 | De volledige vloot, behalve: TR-AAG, ZS-AFG | Republiek Gabon; Republiek Zuid-Afrika |

| Naam van de juridische entiteit van de luchtvaartmaatschappij, zoals vermeld op het AOC (en handelsnaam, indien verschillend) | Nummer van het Air Operator Certificate (AOC) | ICAO-identificatiecode van de luchtvaartmaatschappij | Land van de exploitant | Type luchtvaartuig waaraan beperkingen zijn opgelegd | Registratiemerkteken(s) en, voor zover beschikbaar, constructieserienummer(s) | Land van registratie |
|---|---|---|---|---|---|---|
| TAAG ANGOLA AIRLINES | 001 | DTA | Republiek Angola | De volledige vloot, behalve: 5 luchtvaartuigen van het type Boeing B-777 en 4 luchtvaartuigen van het type Boeing B-737-700 | De volledige vloot, behalve: D2-TED, D2-TEE, D2-TEF, D2-TEG, D2-TEH, D2-TBF, D2-TBG, D2-TBH, D2-TBJ | Republiek Angola |

([1]) Afrijet mag alleen de vermelde luchtvaartuigen gebruiken voor zijn huidige activiteiten in de EU.
([2]) Air Astana mag alleen de vermelde luchtvaartuigen gebruiken voor zijn huidige activiteiten in de EU.
([3]) Gabon Airlines mag alleen de vermelde luchtvaartuigen gebruiken voor zijn huidige activiteiten in de EU.
([4]) Iran Air mag naar de Europese Unie vliegen met bepaalde luchtvaartuigen, onder de voorwaarden die zijn uiteengezet in overweging (69) van Verordening (EU) nr. 590/2010, PB L 170 van 6.7.2010, blz. 15.

# UITVOERINGSVERORDENING (EU) Nr. 1198/2011 VAN DE COMMISSIE

## van 21 november 2011

## tot vaststelling van de forfaitaire invoerwaarden voor de bepaling van de invoerprijs van bepaalde groenten en fruit

DE EUROPESE COMMISSIE,

Gezien het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie,

Gezien Verordening (EG) nr. 1234/2007 van de Raad van 22 oktober 2007 houdende een gemeenschappelijke ordening van de landbouwmarkten en specifieke bepalingen voor een aantal landbouwproducten („integrale-GMO-verordening") [1],

Gezien Uitvoeringsverordening (EU) nr. 543/2011 van de Commissie van 7 juni 2011 tot vaststelling van nadere bepalingen voor de toepassing van Verordening (EG) nr. 1234/2007 van de Raad, wat de sectoren groenten en fruit en verwerkte groenten en fruit betreft [2], en met name artikel 136, lid 1,

Overwegende hetgeen volgt:

Bij Uitvoeringsverordening (EU) nr. 543/2011 zijn, op grond van de resultaten van de multilaterale handelsbesprekingen van de Uruguayronde, de criteria vastgesteld aan de hand waarvan de Commissie voor de producten en de perioden die in bijlage XVI, deel A, bij die verordening zijn vermeld, de forfaitaire waarden bij invoer uit derde landen vaststelt,

HEEFT DE VOLGENDE VERORDENING VASTGESTELD:

*Artikel 1*

De in artikel 136 van Uitvoeringsverordening (EU) nr. 543/2011 bedoelde forfaitaire invoerwaarden worden vastgesteld in de bijlage bij de onderhavige verordening.

*Artikel 2*

Deze verordening treedt in werking op 22 november 2011.

Deze verordening is verbindend in al haar onderdelen en is rechtstreeks toepasselijk in elke lidstaat.

Gedaan te Brussel, 21 november 2011.

*Voor de Commissie,*
*namens de voorzitter,*
José Manuel SILVA RODRÍGUEZ
*Directeur-generaal Landbouw en plattelandsontwikkeling*

[1] PB L 299 van 16.11.2007, blz. 1.
[2] PB L 157 van 15.6.2011, blz. 1.

*BIJLAGE*

**Forfaitaire invoerwaarden voor de bepaling van de invoerprijs van bepaalde groenten en fruit**

*(EUR/100 kg)*

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

(1) Landennomenclatuur vastgesteld bij Verordening (EG) nr. 1833/2006 van de Commissie (PB L 354 van 14.12.2006, blz. 19). De code „ZZ" staat voor „overige oorsprong".

# UITVOERINGSVERORDENING (EU) Nr. 1199/2011 VAN DE COMMISSIE

## van 21 november 2011

## tot wijziging van de bij Uitvoeringsverordening (EU) nr. 971/2011 vastgestelde representatieve prijzen en aanvullende invoerrechten voor bepaalde producten uit de sector suiker voor het verkoopseizoen 2011/12

DE EUROPESE COMMISSIE,

Gezien het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie,

Gezien Verordening (EG) nr. 1234/2007 van de Raad van 22 oktober 2007 houdende een gemeenschappelijke ordening van de landbouwmarkten en specifieke bepalingen voor een aantal landbouwproducten („integrale-GMO-verordening") [1],

Gezien Verordening (EG) nr. 951/2006 van de Commissie van 30 juni 2006 houdende uitvoeringsbepalingen van Verordening (EG) nr. 318/2006 van de Raad wat betreft de handel met derde landen in de sector suiker [2], en met name artikel 36, lid 2, tweede alinea, tweede zin,

Overwegende hetgeen volgt:

(1) De representatieve prijzen en aanvullende invoerrechten voor witte suiker, ruwe suiker en bepaalde stropen voor het verkoopseizoen 2011/12 zijn vastgesteld bij Uitvoeringsverordening (EU) nr. 971/2011 van de Commissie [3]. Deze prijzen en rechten zijn laatstelijk gewijzigd bij Uitvoeringsverordening (EU) nr. 1166/2011 van de Commissie [4].

(2) Naar aanleiding van de gegevens waarover de Commissie momenteel beschikt, dienen deze bedragen overeenkomstig Verordening (EG) nr. 951/2006 te worden gewijzigd,

HEEFT DE VOLGENDE VERORDENING VASTGESTELD:

*Artikel 1*

De bij Verordening (EG) nr. 951/2006 voor het verkoopseizoen 2011/12 vastgestelde representatieve prijzen en aanvullende invoerrechten voor de in artikel 36 van Uitvoeringsverordening (EU) nr. 971/2011 bedoelde producten worden gewijzigd overeenkomstig de bijlage bij de onderhavige verordening.

*Artikel 2*

Deze verordening treedt in werking op 22 november 2011.

Deze verordening is verbindend in al haar onderdelen en is rechtstreeks toepasselijk in elke lidstaat.

Gedaan te Brussel, 21 november 2011.

*Voor de Commissie,*
*namens de voorzitter,*
José Manuel SILVA RODRÍGUEZ
*Directeur-generaal Landbouw en plattelandsontwikkeling*

[1] PB L 299 van 16.11.2007, blz. 1.
[2] PB L 178 van 1.7.2006, blz. 24.
[3] PB L 254 van 30.9.2011, blz. 12.
[4] PB L 297 van 16.11.2011, blz. 59.

*BIJLAGE*

**Gewijzigde bedragen van de representatieve prijzen en aanvullende invoerrechten voor witte suiker, ruwe suiker en producten van GN-code 1702 90 95 die gelden met ingang van 22 november 2011**

*(EUR)*

| GN-code | Representatieve prijs per 100 kg netto van het betrokken product | Aanvullend recht per 100 kg netto van het betrokken product |
|---|---|---|
| 1701 11 10 (1) | 41,78 | 0,00 |
| 1701 11 90 (1) | 41,78 | 2,37 |
| 1701 12 10 (1) | 41,78 | 0,00 |
| 1701 12 90 (1) | 41,78 | 2,07 |
| 1701 91 00 (2) | 45,89 | 3,70 |
| 1701 99 10 (2) | 45,89 | 0,57 |
| 1701 99 90 (2) | 45,89 | 0,57 |
| 1702 90 95 (3) | 0,46 | 0,24 |

(1) Vaststelling voor de standaardkwaliteit als gedefinieerd in bijlage IV, punt III, van Verordening (EG) nr. 1234/2007.
(2) Vaststelling voor de standaardkwaliteit als gedefinieerd in bijlage IV, punt II, van Verordening (EG) nr. 1234/2007.
(3) Vaststelling per procent sacharose.

# BESLUITEN

## BESLUIT VAN DE EUROPESE CENTRALE BANK

**van 15 november 2011**

**tot wijziging van Besluit ECB/2007/7 betreffende de voorwaarden van TARGET 2-ECB**

***(ECB/2011/19)***

(2011/749/EU)

DE DIRECTIE VAN DE EUROPESE CENTRALE BANK,

Gezien het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie, inzonderheid artikel 127, lid 2,

Gezien de statuten van het Europees Stelsel van centrale banken en van de Europese Centrale Bank, inzonderheid artikel 11.6 en de artikelen 17, 22 en 23,

Gezien Richtsnoer ECB/2007/2 van 26 april 2007 betreffende een geautomatiseerd trans-Europees „real-time" bruto-vereveningssysteem (TARGET2) ([1]), inzonderheid artikel 6, lid 2,

Overwegende:

(1) Richtsnoer ECB/2007/2 is gewijzigd bij richtsnoer ECB/2011/15 van 14 oktober 2011 betreffende een geautomatiseerd trans-Europees „real-time" bruto-vereveningssysteem (TARGET2) ([2]), onder meer om a) de „overwegingen van prudentieel handelen" toe te voegen aan de criteria op grond waarvan een verzoek tot deelname aan TARGET2 kan worden afgewezen, en de deelname van een deelnemer aan TARGET2 of diens toegang tot intraday-krediet kan worden opgeschort, beperkt of beëindigd; en b) nieuwe vereisten vast te leggen voor TARGET2-deelnemers in verband met de uit hoofde van de artikelen 75 en 215 van het Verdrag ingevoerde administratieve en beperkende maatregelen.

(2) Het is derhalve noodzakelijk de bijlage bij Besluit ECB/2007/7 van 24 juli 2007 betreffende de voorwaarden van TARGET2-ECB ([3]) te wijzigen om een aantal elementen van Richtsnoer ECB/2011/15 in de voorwaarden van TARGET2-ECB op te nemen,

HEEFT HET VOLGENDE BESLUIT VASTGESTELD:

*Artikel 1*

**Wijziging van de voorwaarden van TARGET 2-ECB**

De bijlage bij Besluit ECB/2007/7 die de voorwaarden van TARGET2-ECB omvat, wordt overeenkomstig de bijlage bij dit besluit gewijzigd.

*Artikel 2*

**Inwerkingtreding**

Dit besluit treedt op 21 november 2011 in werking.

Gedaan te Frankfurt am Main, 15 november 2011.

*De president van de ECB*

Mario DRAGHI

([1]) PB L 237 van 8.9.2007, blz. 1.
([2]) PB L 279 van 26.10.2011, blz. 5.
([3]) PB L 237 van 8.9.2007, blz. 71.

*BIJLAGE*

De bijlage bij Besluit ECB/2007/7 wordt als volgt gewijzigd:

1) In artikel 1 worden de volgende definities vervangen:

„— "payee", except where used in Article 33, means a TARGET2 participant whose PM account will be credited as a result of a payment order being settled,

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

2) Artikel 6, lid 4, onder c), wordt als volgt vervangen:

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

3) Artikel 28, lid 2, onder e) en f), wordt als volgt vervangen:

„(e) any other participant-related event occurs which, in the ECB's assessment, would threaten the overall stability, soundness and safety of TARGET2-ECB or of any other TARGET2 component system, which would jeopardise the ECB's performance of its tasks as described in the Statute of the European System of Central Banks and of the European Central Bank, or poses risks on the grounds of prudence;

(f) the ECB suspends, limits or terminates the participant's access to intraday credit pursuant to paragraph 12 of Annex III to Guideline ECB/2007/2.".

4) Artikel 33 wordt als volgt gewijzigd:

a) The title „Data protection, prevention of money laundering and related issues" is replaced by „Data protection, prevention of money laundering, administrative or restrictive measures and related issues";

b) Het volgende lid 3 wordt toegevoegd:

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

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

(i) the participant shall make the required notification or obtain consent on behalf of the central bank that is primarily required to make notification or obtain consent, and shall provide the ECB with evidence of having made a notification or having received consent; and

(ii) the participant shall not enter any credit transfer order into TARGET2 until it has obtained confirmation from the ECB that the required notification has been made or the consent has been obtained by or on behalf of the payment service provider of the payee;

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

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

# AANBEVELINGEN

## AANBEVELING VAN DE COMMISSIE

**van 8 september 2011**

**ter ondersteuning van een EU-wijde eCall-dienst in elektronischecommunicatienetwerken voor de transmissie van op 112 gebaseerde noodoproepen uit voertuigen („eCalls")**

**(Voor de EER relevante tekst)**

(2011/750/EU)

DE EUROPESE COMMISSIE,

Gezien het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie, en met name artikel 292,

Overwegende hetgeen volgt:

(1) Krachtens Beschikking 91/396/EEG van de Raad van 29 juli 1991 inzake invoering van een gemeenschappelijk Europees oproepnummer voor hulpdiensten [1] moesten de lidstaten ervoor zorgen dat het nummer 112 werd ingevoerd in openbare telefoonnetten als gemeenschappelijk Europees oproepnummer voor hulpdiensten.

(2) Krachtens Richtlijn 2002/22/EG van het Europees Parlement en de Raad van 7 maart 2002 inzake de universele dienst en gebruikersrechten met betrekking tot elektronischecommunicatienetwerken en -diensten („Universeledienstrichtlijn") [2] moeten de lidstaten ervoor zorgen dat oproepen op het nummer 112 op afdoende wijze worden beantwoord en behandeld en dat alle eindgebruikers in staat zijn 112 kosteloos te bereiken.

(3) Richtlijn 2010/40/EU van het Europees Parlement en de Raad van 7 juli 2010 betreffende het kader voor het invoeren van intelligente vervoerssystemen op het gebied van wegvervoer en voor interfaces met andere vervoerswijzen [3] voorzag in prioritaire acties, waaronder de geharmoniseerde voorziening in de gehele Unie van een interoperabele eCall-dienst. De invoering van een dergelijke geharmoniseerde dienst in alle voertuigen in de Europese Unie kan het aantal verkeersslachtoffers en de ernst van de verwondingen ten gevolge van verkeersongevallen aanzienlijk beperken.

(4) Het is voor alle lidstaten belangrijk gemeenschappelijke technische oplossingen en praktijken te ontwikkelen voor de levering van noodoproepdiensten. Gemeenschappelijke technische oplossingen dienen verder te worden ontwikkeld via de Europese normalisatie-instellingen teneinde de introductie van de eCall-dienst te vergemakkelijken, de interoperabiliteit en continuïteit van de EU-wijde dienst te verzekeren en de kosten van invoering voor de Europese Unie te verminderen.

(5) Een geharmoniseerde oplossing voor heel Europa zorgt voor interoperabiliteit voor de doorgifte aan de alarmcentrale van de spraak/audioverbinding en van de door het ingebouwde eCall-systeem gegenereerde minimumreeks van gegevens, waaronder de nauwkeurige locatie en het tijdstip van het ongeval. Een geharmoniseerde oplossing zorgt eveneens voor continuïteit van de eCall-dienst in de Europese landen. Met het grote volume aan grensoverschrijdend verkeer in Europa bestaat er een groeiende behoefte aan een gemeenschappelijk protocol voor gegevensoverdracht waarmee deze informatie aan alarmcentrales en noodhulpdiensten wordt doorgegeven, teneinde het gevaar voor verwarring of foutieve interpretatie van de doorgegeven data te vermijden.

(6) De daadwerkelijke tenuitvoerlegging van een geharmoniseerde EU-wijde interoperabele eCall-dienst vereist dat de spraak/audioverbinding naast de door het ingebouwde systeem gegenereerde minimumreeks van gegevens over het ongeval automatisch wordt doorgezonden aan iedere geschikte alarmcentrale die de meegedeelde locatiegegevens kan ontvangen en gebruiken.

(7) Afspraken voor de doorzending van informatie door exploitanten van mobiele netwerken naar alarmcentrales moeten op een doorzichtige en niet-discriminerende wijze tot stand komen, waarbij eventueel ook kostenaspecten een rol kunnen spelen.

(8) Een geharmoniseerde oplossing voor heel Europa kan ook de interoperabiliteit verzekeren voor geavanceerde eCall-toepassingen, zoals de levering van aanvullende informatie, bijvoorbeeld over indicators voor botsingsensoren, over de aard van de lading gevaarlijke goederen of over het aantal inzittenden van het voertuig.

[1] PB L 217 van 6.8.1991, blz. 31.
[2] PB L 108 van 24.4.2002, blz. 51.
[3] PB L 207 van 6.8.2010, blz. 1.

(9) In Richtlijn 95/46/EG van het Europees Parlement en de Raad van 24 oktober 1995 betreffende de bescherming van natuurlijke personen in verband met de verwerking van persoonsgegevens en betreffende het vrije verkeer van die gegevens [1] en Richtlijn 2002/58/EG van het Europees Parlement en de Raad van 12 juli 2002 betreffende de verwerking van persoonsgegevens en de bescherming van de persoonlijke levenssfeer in de sector elektronische communicatie (de „richtlijn betreffende privacy en elektronische communicatie") [2] wordt in het algemeen bepaald dat het recht op bescherming van de persoonlijke levenssfeer en van persoonsgegevens volledig in acht moet worden genomen en dat daartoe passende technische en organisatorische beveiligingsmaatregelen moeten worden genomen. Het gebruik van locatiegegevens door noodhulpdiensten zonder toestemming van de betrokken gebruiker wordt echter wel toegestaan. Met name moeten de lidstaten ervoor zorgen dat er doorzichtige procedures zijn voor de manier waarop een aanbieder van een openbaar telecommunicatienetwerk en/of een openbare telecommunicatiedienst het ontbreken van de toestemming van een gebruiker voor de verwerking van locatiegegevens per afzonderlijke lijn kan opheffen voor organisaties die noodoproepen behandelen en als zodanig door een lidstaat erkend zijn.

(10) De eCall-dienst is zo ontworpen dat gevolg wordt gegeven aan de aanbevelingen van de groep gegevensbescherming artikel 29 die vervat zijn in het op 26 september 2006 goedgekeurde werkdocument betreffende de gevolgen van het eCall-initiatief vanuit het oogpunt van bescherming van gegevens en van de persoonlijke levenssfeer, namelijk dat voertuigen die met eCall-apparatuur zijn uitgerust, in hun normale operationele status niet mogen worden gevolgd en dat de door de eCall-apparatuur doorgezonden minimumreeks van gegevens de minimuminformatie moet bevatten die vereist is voor een passende behandeling van noodoproepen.

(11) Deze aanbeveling biedt lidstaten de mogelijkheid de organisatie van de eCall-respons te ontwerpen op de manier die het best overeenstemt met hun noodhulpdiensteninfrastructuur.

(12) Activiteiten in het kader van het EU-actieprogramma op het gebied van civiele bescherming moeten tot doel hebben in andere beleidsdomeinen van de Unie doelstellingen inzake civiele bescherming op te nemen en de samenhang van het programma met andere activiteiten van de Unie te verzekeren. Dit geeft de Commissie de bevoegdheid activiteiten uit te voeren die gericht zijn op de verhoging van de paraatheid van organisaties die in de lidstaten bij de civiele bescherming betrokken zijn, door uitbreiding van hun capaciteit om op noodsituaties te reageren en verbetering van de technieken en methoden voor deze reactie en de onmiddellijke nazorg. Hieronder kunnen de verwerking en het gebruik van eCall-informatie door alarmcentrales en noodhulpdiensten vallen.

(13) Voor een succesvolle invoering van een eCall-dienst in heel de Unie moet aandacht worden besteed aan de problemen die zich hierbij voordoen en moeten de tijdschema's voor de invoering van de nieuwe systemen worden gecoördineerd. In het Europese platform voor de invoering van eCall, dat in februari 2009 door de Commissie is opgericht als een publiek-privaat partnerschap, hebben alle belanghebbenden de beginselen voor een geharmoniseerde en tijdige invoering kunnen bespreken en goedkeuren.

(14) Met het oog op de verwezenlijking van de doelstellingen van deze aanbeveling is een permanente dialoog noodzakelijk tussen exploitanten van mobiele netwerken en dienstenaanbieders en overheidinstanties, waaronder noodoproepdiensten.

(15) Gelet op de voortdurende ontwikkeling van concepten en technologieën worden de lidstaten ertoe aangezet de ontwikkeling van diensten voor noodhulp, bijvoorbeeld aan toeristen en reizigers en aan vervoerders van gevaarlijke goederen over de weg, te bevorderen en te ondersteunen, en de ontwikkeling en tenuitvoerlegging van gemeenschappelijke interfacespecificaties te steunen teneinde de interoperabiliteit van deze diensten over heel Europa te waarborgen,

HEEFT DE VOLGENDE AANBEVELING VASTGESTELD:

1. De lidstaten dienen voor noodoproepen naar alarmcentrales die via het uniforme Europese alarmnummer 112 handmatig of automatisch tot stand worden gebracht door een telematicaterminal in een voertuig, de volgende geharmoniseerde voorwaarden en beginselen toe te passen.

2. In deze aanbeveling wordt verstaan onder:

   a) „noodhulpdienst": een als zodanig door de lidstaat erkende dienst die onmiddellijk spoedhulp verleent in situaties waarin er sprake is van direct gevaar voor lijf en leden, de individuele of volksgezondheid of veiligheid, eigendommen van particulieren of van de overheid of het milieu, maar niet noodzakelijkerwijs uitsluitend in deze situaties;

   b) „alarmcentrale": een fysieke locatie waar noodoproepen worden ontvangen onder de verantwoordelijkheid van een overheidsinstantie of een door de nationale regering erkende privé-organisatie, waarbij vooraf door de overheid is bepaald welke alarmcentrale de „meest geschikte" is om noodoproepen uit een bepaald gebied of noodoproepen van een bepaald soort (bv. eCalls) te behandelen;

   c) „eCall": een noodoproep vanuit een voertuig naar het nummer 112, die ofwel automatisch door activering van sensoren in het voertuig, ofwel handmatig tot stand wordt gebracht en waardoor met gebruik van draadloze mobielecommunicatienetwerken een gestandaardiseerde minimumreeks van gegevens wordt doorgezonden en een audiokanaal tot stand wordt gebracht tussen de inzittenden van het voertuig en de meest geschikte alarmcentrale;

   d) „emergency service category value" is de 8-bitwaarde die voor noodoproepen op mobiele netwerken wordt gebruikt ter aanduiding van het bijzondere soort noodoproep (1-politie, 2-ambulance, 3-brandweer, 4-kustwacht, 5- reddingsdienst in de bergen, 6-handmatig

[1] PB L 281 van 23.11.1995, blz. 31.
[2] PB L 201 van 31.7.2002, blz. 37.

geïnitieerde eCall, 7-automatisch geïnitieerde eCall, 8-reserve), zoals vermeld in tabel 10.5.135d van ETSI TS 124.008;

e) „eCall discriminator" of „eCall flag": de „emergency service category value" die aan eCalls is toegekend overeenkomstig ETSI TS 124.008 (d.w.z. „6-handmatig geïnitieerde eCall" en „7-automatisch geïnitieerde eCall"), die een onderscheid mogelijk maakt tussen oproepen naar 112 op mobiele eindapparatuur en eCalls naar 112 op eindapparatuur in voertuigen alsmede tussen handmatig en automatisch gegenereerde eCalls;

f) „minimumreeks van gegevens": de informatie die naar de alarmcentrale moet worden gezonden overeenkomstig norm EN 15722, en tevens

g) „exploitant van mobiele-telecommunicatienetwerk" of „exploitant van mobiel netwerk": een aanbieder van een openbaar draadloos mobiele-communicatienetwerk.

3. De lidstaten moeten nadere regels over de verwerking van eCalls opstellen voor exploitanten van openbare mobiele netwerken die in hun land werkzaam zijn. De regels moeten volledig in overeenstemming zijn met de bepalingen inzake gegevensbescherming waarin Richtlijnen 95/46/EG en 2002/58/EG voorzien. Voorts moeten zij aangeven welke alarmcentrale de meest geschikte is om eCalls door te zenden.

4. De lidstaten moeten ervoor zorgen dat exploitanten van mobiele netwerken de mechanismen ten uitvoer leggen die nodig zijn voor de verwerking van de „eCall discriminator" in hun netwerken. De implementatie daarvan moet plaatsvinden vóór 31 december 2014.

5. Exploitanten van mobiele netwerken moeten een eCall behandelen als elke andere oproep naar het gemeenschappelijk Europees alarmnummer 112.

6. De lidstaten moeten hun nationale instanties ertoe verplichten uiterlijk eind maart 2012 bij de Commissie verslag uit te brengen over de maatregelen met betrekking tot deze aanbeveling en over de situatie bij de tenuitvoerlegging door de exploitanten van mobiele netwerken van het mechanisme voor de verwerking van de „eCall discriminator" in hun netwerken, zodat de Commissie een evaluatie kan uitvoeren waarbij rekening wordt gehouden met de nieuwe vereisten die voor alarmcentrales naar voren komen.

Gedaan te Brussel, 8 september 2011.

*Voor de Commissie*

Neelie KROES

*Vicevoorzitster*

## Abonnementsprijzen 2011 (excl. btw, incl. verzendkosten voor normale verzending)

| | | |
|---|---|---|
| *Publicatieblad van de Europese Unie*, L- en C-serie, uitsluitend papieren versie | 22 officiële talen van de Europese Unie | 1 100 EUR per jaar |
| *Publicatieblad van de Europese Unie*, L- en C-serie, papieren versie + dvd (jaarlijks) | 22 officiële talen van de Europese Unie | 1 200 EUR per jaar |
| *Publicatieblad van de Europese Unie*, L-serie, uitsluitend papieren versie | 22 officiële talen van de Europese Unie | 770 EUR per jaar |
| *Publicatieblad van de Europese Unie*, L- en C-serie, dvd (maandelijks) (cumulatief) | 22 officiële talen van de Europese Unie | 400 EUR per jaar |
| *Supplement op het Publicatieblad van de Europese Unie* (S-serie: Overheidsopdrachten en aanbestedingen), dvd, verschijnt één keer per week | Meertalig: 23 officiële talen van de Europese Unie | 300 EUR per jaar |
| *Publicatieblad van de Europese Unie*, C-serie „Vergelijkende onderzoeken” | Taal (talen) van het (de) vergelijkende onderzoek(en) | 50 EUR per jaar |

Het abonnement op het *Publicatieblad van de Europese Unie*, dat in de officiële talen van de Europese Unie verschijnt, is verkrijgbaar in 22 verschillende taalversies. Het abonnement omvat de L-serie (Wetgeving) en de C-serie (Mededelingen en bekendmakingen).

Ieder abonnement geldt slechts voor één enkele taalversie.

Overeenkomstig Verordening (EG) nr. 920/2005 van de Raad, bekendgemaakt in Publicatieblad L 156 van 18 juni 2005, waarin is bepaald dat de instellingen van de Europese Unie tijdelijk niet verplicht zijn om alle rechtsbesluiten in het Iers te redigeren en in die taal bekend te maken, worden de in het Iers opgestelde nummers van het Publicatieblad apart verkocht.

Het abonnement op het *Supplement op het Publicatieblad van de Europese Unie* (S-serie: Overheidsopdrachten en aanbestedingen) omvat alle 23 officiële taalversies op één meertalige dvd.

Op verzoek kunnen de abonnees op het *Publicatieblad van de Europese Unie* eveneens de verschillende bijlagen van het Publicatieblad ontvangen. De abonnees worden op de hoogte gebracht van het verschijnen van bijlagen door middel van een „Bericht aan de lezer” in het *Publicatieblad van de Europese Unie*.

## Verkoop en abonnementen

Abonnementen op verscheidene niet-kosteloze publicaties, zoals het abonnement op het *Publicatieblad van de Europese Unie*, zijn verkrijgbaar bij onze verkoopkantoren. Een lijst met verkoopkantoren is te vinden op het volgende internetadres:

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

**Via EUR-Lex (http://eur-lex.europa.eu) heeft u direct en gratis toegang tot het recht van de Europese Unie. Op deze website kunt u het *Publicatieblad van de Europese Unie* raadplegen. U vindt er eveneens de verdragen, de wetgeving, de jurisprudentie en de voorbereidende wetgevende besluiten.**

**Meer informatie over de Europese Unie is te vinden op de volgende website: http://europa.eu**

Bureau voor publicaties van de Europese Unie
2985 Luxemburg
LUXEMBURG

NL