

Europeiska unionens officiella tidning

ISSN 1725-2628

L 167

fyrtiosjätte årgången

4 juli 2003

Svensk utgåva

Lagstiftning

Innehållsförteckning

I	Rättsakter vilkas publicering är obligatorisk	
★	Rådets förordning (EG) nr 1185/2003 av den 26 juni 2003 om avlägsnande av hajfenor ombord på fartyg	1
	Kommissionens förordning (EG) nr 1186/2003 av den 3 juli 2003 om fastställande av schablonvärden vid import för bestämning av ingångspriset för vissa frukter och grönsaker	4
	Kommissionens förordning (EG) nr 1187/2003 av den 3 juli 2003 om fastställande av de representativa priserna och tilläggsbeloppen för import av melass inom sockersektorn	6
	Kommissionens förordning (EG) nr 1188/2003 av den 3 juli 2003 om fastställande av exportbidrag för vitsocker och råsocker i obearbetad form	8
	Kommissionens förordning (EG) nr 1189/2003 av den 3 juli 2003 om fastställande av det maximala exportbidraget för vitsocker till vissa tredje länder med avseende på trettiofemte delanbudsinfordran som utfärdas inom ramen för den stående anbudsinfordran som föreskrivs i förordning (EG) nr 1331/2002	10
	Kommissionens förordning (EG) nr 1190/2003 av den 2 juli 2003 om rättelse av förordning (EG) nr 512/2003 om utfärdande av exportlicens för vin	11
	Kommissionens förordning (EG) nr 1191/2003 av den 2 juli 2003 om rättelse av förordning (EG) nr 120/2003 om utfärdande av exportlicens för vin	12
★	Kommissionens förordning (EG) nr 1192/2003 av den 3 juli 2003 om ändring av Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 91/2003 om järnvägstransportstatistik ⁽¹⁾	13
	Kommissionens förordning (EG) nr 1193/2003 av den 3 juli 2003 om de anbud som meddelats för export av korn inom ramen för den anbudsinfordran som avses i förordning (EG) nr 936/2003	17
	Kommissionens förordning (EG) nr 1194/2003 av den 3 juli 2003 om de anbud som meddelats för export av råg inom ramen för den anbudsinfordran som avses i förordning (EG) nr 935/2003	18

Kommissionens förordning (EG) nr 1195/2003 av den 3 juli 2003 om de anbud som meddelats för export av vete inom ramen för den anbudsinfordran som avses i förordning (EG) nr 934/2003	19
Kommissionens förordning (EG) nr 1196/2003 av den 3 juli 2003 om de anbud som meddelats för import av sorghum inom ramen för den anbudsinfordran som avses i förordning (EG) nr 699/2003	20
Kommissionens förordning (EG) nr 1197/2003 av den 3 juli 2003 om fastställande av nedsättningskoefficienten för gemenskapens tullkvot för import av korn enligt förordning (EG) nr 2376/2002	21
Kommissionens förordning (EG) nr 1198/2003 av den 3 juli 2003 om i vilken utsträckning ansökningar om importrättigheter inlämnade under juni 2003 för unga nötkreatur av hankön avsedda för gödning kan godkännas	22
* Europaparlamentets och rådets direktiv 2003/42/EG av den 13 juni 2003 om rapportering av händelser inom civil luftfart	23

II Rättsakter vilkas publicering inte är obligatorisk

Kommissionen

2003/489/EG:

* Kommissionens beslut av den 25 juni 2003 om skyddsåtgärder mot Newcastle-sjukan i Australien ⁽¹⁾ [delgivet med nr K(2003) 1948]	37
---	-----------

Rättelser

Rättelse till kommissionens förordning (EG) nr 1170/2003 av den 30 juli 2003 om fastställande av världsmarknadspriset på orensad bomull (EUT L 162 av den 1.7.2003)	42
---	----

I

(Rättsakter vilkas publicering är obligatorisk)

RÅDETS FÖRORDNING (EG) nr 1185/2003
av den 26 juni 2003
om avlägsnande av hajfenor ombord på fartyg

EUROPEISKA UNIONENS RÅD HAR ANTAGIT DENNA FÖRORDNING

med beaktande av Fördraget om upprättandet av Europeiska gemenskapen, särskilt artikel 37 i detta,

med beaktande av kommissionens förslag ⁽¹⁾,

med beaktande av Europaparlamentets yttrande ⁽²⁾, och

av följande skäl:

- (1) Enligt rådets förordning (EG) nr 2371/2002 av den 20 december 2002 om bevarande och hållbart utnyttjande av fiskeresurserna inom ramen för den gemensamma fiskeripolitiken ⁽³⁾ skall den gemensamma fiskeripolitiken säkerställa att levande akvatiska resurser utnyttjas på ett hållbart sätt i ekonomiskt, miljömässigt och socialt hänseende, och rådet införa gemenskapsbestämmelser för tillträde till vatten och resurser och för hållbar fiskeverksamhet.
- (2) Fiskar tillhörande underklassen *Elasmobranchii*, som inbegriper hajar, rockor och besläktade arter, är i allmänhet mycket sårbara för fiske beroende på särdragen i livscykel. De flesta av dessa arter fås ofta som bifångst vid gemenskapsfiske efter andra, mer värdefulla arter.
- (3) Nuvarande vetenskaplig kunskap, som i allmänhet baserar sig på undersökningar av fångster, tyder på att många hajbestånd är allvarligt hotade.
- (4) Tills ytterligare kunskap blir tillgänglig om hajbeståndens variation och hur de påverkas av fisket, vilket skulle möjliggöra lämpligt utformade förvaltningsplaner, kommer alla åtgärder som förhindrar utveckling av icke-hållbara fiskemetoder eller som leder till minskat fiske av haj att ha positiva effekter på bevarandet av hajbestånden.

(5) Bruket av "finning", där fenorna tas bort från hajar och resten av hajen kastas överbord, kan bidra till överdödighet bland hajarna i sådan utsträckning att många hajbestånd glesas ut och till att framtida hållbarhet äventyras.

(6) Åtgärder för att begränsa eller förhindra fortsatt utveckling av bruket av "finning" behöver införas snarast och avlägsnande av hajfenor ombord på fartyg bör därför förbjudas. Med tanke på de praktiska svårigheter som föreligger vid artidentifiering på grundval av avlägsnande fenor, bör detta förbud tillämpas på alla arter av *Elasmobranchii*, utom vid avlägsnande av vingar av rocka.

(7) Avlägsnande av fenor från döda hajar ombord kan emellertid tillåtas, om avlägsnandet görs för att alla delar av hajen skall användas mera effektivt genom separat beredning ombord av fenor och övriga delar av hajarna. I så fall bör den flaggförande medlemsstaten utfärda och administrera ett särskilt fisketillstånd, med därmed förbundna villkor, enligt förordning (EG) nr 1627/94 av den 27 juni 1994 om allmänna bestämmelser för särskilda fisketillstånd ⁽⁴⁾.

(8) För att garantera att alla övriga delar av hajarna finns kvar ombord sedan fenorna avlägsnats, skall befälhavarna på de fartyg som fått ett särskilt fisketillstånd föra anteckningar över hajfenornas och de övriga hajdelarnas vikt efter urtagning och borttagning av huvud. Sådana anteckningar görs i loggboken enligt bestämmelser i förordning (EEG) nr 2847/93 av den 12 oktober 1993 om införande av ett kontrollsystem för den gemensamma fiskeripolitiken ⁽⁵⁾ eller i ett särskilt register efter lämplighet.

(9) De problem som uppstår genom "finning" sträcker sig långt utanför gemenskapens vatten. Det är lämpligt att gemenskapen visar samma engagemang för bevarande av fiskbestånd i alla marina farvatten. Denna förordning bör därför tillämpas på alla gemenskapsfartyg.

⁽¹⁾ EGT C 331 E, 31.12.2002, s. 121.

⁽²⁾ Yttrandet avgivet den 27 mars 2003 (ännu ej offentliggjort i EUT).

⁽³⁾ EGT L 358, 31.12.2002, s. 59.

⁽⁴⁾ EGT L 171, 6.7.1994, s. 7.

⁽⁵⁾ EGT L 261, 20.10.1993, s. 1. Förordningen senast ändrad genom förordning (EG) nr 806/2003 (EUT L 122, 16.5.2003, s. 1).

- (10) Enligt proportionalitetsprincipen är det, för att nå det grundläggande målet att bevara hajbestånden, riktigt och nödvändigt att fastställa regler för avlägsnande av hajfenor ombord på fartyg. Denna förordning går inte utöver vad som är nödvändigt för att nå målen enligt artikel 5 tredje stycket i fördraget.

HÄRIGENOM FÖRESKRIVS FÖLJANDE.

Artikel 1

Räckvidd

Denna förordning skall tillämpas på avlägsnande av hajfenor, förvaring ombord, omlastning till annat fartyg och landning av hajar eller hajfenor

1. av fartyg i vatten under en medlemsstats suveränitet eller jurisdiktion,
2. av fartyg som för en medlemsstats flagg eller är registrerade i en medlemsstat vid fiske i andra vatten.

Artikel 2

Definitioner

I denna förordning avses med

1. *hajfenor*: alla fenor av haj, stjärtfenan inbegripen, men med undantag av bröstfenor av rocka som utgör en del av rockans vingar,
2. *haj*: all fisk av underklassen *Elasmobranchii*,
3. *särskilt fisketillstånd*: ett fisketillstånd, vilket har utfärdats i förväg och administreras enligt förordning (EG) nr 1627/94.

Artikel 3

Förbud

1. Det skall vara förbjudet att avlägsna hajfenor ombord på fartyg och att behålla, lasta om till annat fartyg eller landa hajfenor.
2. Det skall vara förbjudet att köpa, sälja eller till försäljning utbjuda hajfenor som har avlägsnats ombord, behållits ombord, lastats om till annat fartyg eller landats i strid med denna förordning.

Artikel 4

Undantag och därmed förbundna villkor

1. Genom undantag från artikel 3.1 och under förutsättning att punkterna 2, 3, 4 och 5 i denna artikel iakttas kan det vara tillåtet att avlägsna hajfenor från döda hajar ombord och att behålla hajfenor ombord, lasta om till annat fartyg eller landa hajfenor för fartyg som har ett särskilt fisketillstånd.

2. Sådana särskilda fisketillstånd skall bara utfärdas för sådana fiskefartyg där kapaciteten att använda alla delar av hajen har påvisats och goda skäl för separat beredning av hajfenor och övriga delar av hajen ombord på fartyget har anförts.

3. Det skall vara förbjudet att kasta de övriga delarna av hajen överbord efter avlägsnande av hajfenorna, utom de delar som kvarstår efter grundläggande bearbetning, t.ex. borttagning av huvud, urtagning och flåning.

4. Vikten av de fenor som behålls efter fångsten får aldrig överskrida den teoretiska vikten av de fenor som skulle motsvara de övriga delar av hajar som finns ombord, lastas om till annat fartyg eller landas.

5. I syfte att kontrollera tillämpningen av punkt 4 skall medlemsstaterna fastställa det teoretiska förhållandet mellan fenornas och hajkropparnas vikt, varvid typen av fiske, artsammansättningen, typen av bearbetning och lagring skall beaktas. Fenornas teoretiska vikt får inte i något fall överskrida 5 % av hajfångstens färska vikt.

Artikel 5

Anteckningar

1. Befälhavarna på de fartyg som har ett giltigt särskilt fisketillstånd skall föra anteckningar över vikten av hajfenor och de urtagna övriga hajdelarna som behålls ombord, lastas om till annat fartyg eller landas.

Dessa anteckningar skall föras i den loggbok som fastställs i artikel 6.1 i förordning (EEG) nr 2847/93, i de fall denna artikel skall tillämpas. För de fartyg som inte lyder under artikel 6.1 i den förordningen, skall dessa anteckningar föras i ett särskilt register, som skall tillhandahållas av den behöriga myndighet som utfärdar det särskilda fisketillståndet.

Då hajfångsten inte landas i sin helhet, skall befälhavarna komplettera loggboksanteckningarna med giltig dokumentation om landning, omlastning till annat fartyg och försäljning av hajfenor eller övriga hajdelar.

Medlemsstaterna skall fastställa vilken typ av dokumentation som anses giltig för detta syfte och systematiskt kontrollera loggboksanteckningarna.

2. För att underlätta hamnmyndigheternas kontroll av landningar och dokumentationen enligt punkt 1, skall befälhavare eller deras företrädare med ett giltigt särskilt fisketillstånd, vilka avser att landa hajfenor eller övriga delar av haj utanför gemenskapens hamnar, minst 72 timmar innan fartyget beräknas anlöpa hamn underrätta flaggstatens myndigheter och de behöriga myndigheterna i den stat vars hamnar eller landningsplatser de vill använda om fångster som förvaras ombord, fångster som är avsedda för landning och beräknad tidpunkt för ankomsten till landningshamnen.

Artikel 6

Rapporter och översyn

1. Medlemsstaterna skall senast den 1 maj till kommissionen överlämna en omfattande årlig rapport om genomförandet av denna förordning under det föregående året. Rapporten skall beskriva övervakningen av fartygens iakttagande av kraven i artiklarna 3, 4 och 5, och skall särskilt ange antalet särskilda fisketillstånd som utfärdats, den tekniska grunden för faststäl-

landet av det teoretiska förhållandet mellan fenornas och kropparnas vikt och den dokumentation som anses giltig för övervakning av separata landningar av fenor och kroppar.

2. Efter det att medlemsstaterna har överlämnat den andra årliga rapporten skall kommissionen senast den 1 januari 2006 rapportera till Europaparlamentet och rådet om tillämpningen av denna förordning och den internationella utvecklingen på detta område och, om det är lämpligt, lägga fram förslag till ändringar av denna förordning. I de fall då de föreslagna ändringarna kan komma att påverka det teoretiska förhållandet mellan fenornas och kropparnas vikt, skall dessa ändringar göras med beaktande av yttranden från vetenskapliga, tekniska och ekonomiska kommittén för fiskerinäringen.

Artikel 7

Ikraftträdande

Denna förordning träder i kraft den sextionde dagen efter det att den har offentliggjorts i *Europeiska unionens officiella tidning*.

Denna förordning är till alla delar bindande och direkt tillämplig i alla medlemsstater.

Utfärdad i Luxemburg den 26 juni 2003.

På rådets vägnar

G. DRYS

Ordförande

KOMMISSIONENS FÖRORDNING (EG) nr 1186/2003

av den 3 juli 2003

om fastställande av schablonvärden vid import för bestämning av ingångsriset för vissa frukter och grönsaker

EUROPEISKA GEMENSKAPERNAS KOMMISSION HAR ANTAGIT
DENNA FÖRORDNING

med beaktande av Fördraget om upprättandet av Europeiska gemenskapen,

med beaktande av kommissionens förordning (EG) nr 3223/94 av den 21 december 1994 om tillämpningsföreskrifter för importordningen för frukt och grönsaker ⁽¹⁾, senast ändrad genom förordning (EG) nr 1947/2002 ⁽²⁾, särskilt artikel 4.1 i denna, och

av följande skäl:

- (1) I förordning (EG) nr 3223/94 anges som tillämpning av resultaten av de multilaterala förhandlingarna i Uruguay-rundan kriterierna för kommissionens fastställande av schablonvärdena vid import från tredje land för de produkter och de perioder som anges i bilagan till den förordningen.

- (2) Vid tillämpningen av dessa kriterier bör schablonvärdena vid import fastställas till de nivåer som anges i bilagan till denna förordning.

HÄRIGENOM FÖRESKRIVS FÖLJANDE.

Artikel 1

De schablonvärden vid import som avses i artikel 4 i förordning (EG) nr 3223/94 skall fastställas enligt tabellen i bilagan.

Artikel 2

Denna förordning träder i kraft den 4 juli 2003.

Denna förordning är till alla delar bindande och direkt tillämplig i alla medlemsstater.

Utfärdad i Bryssel den 3 juli 2003.

På kommissionens vägnar
J. M. SILVA RODRÍGUEZ
Generaldirektör för jordbruk

⁽¹⁾ EGT L 337, 24.12.1994, s. 66.

⁽²⁾ EGT L 299, 1.11.2002, s. 17.

BILAGA

till kommissionens förordning av den 3 juli 2003 om fastställande av schablonvärden vid import för bestämning av ingångsriset för vissa frukter och grönsaker

<i>(euro/100 kg)</i>		
KN-nr	Kod för tredje land ⁽¹⁾	Schablonvärde vid import
0702 00 00	052	56,5
	068	49,8
	096	57,7
	999	54,7
0707 00 05	052	80,5
	628	119,5
	999	100,0
0709 90 70	052	74,2
	999	74,2
0805 50 10	382	55,9
	388	59,4
	524	80,7
	528	51,3
	999	61,8
0808 10 20, 0808 10 50, 0808 10 90	388	79,7
	400	92,7
	508	88,1
	512	70,9
	524	46,9
	528	67,0
	720	67,5
	804	104,3
	999	77,1
	0808 20 50	388
512		82,4
528		80,9
800		180,2
804		195,3
0809 10 00	999	125,7
	052	182,7
	064	150,5
0809 20 95	999	166,6
	052	253,4
	060	115,5
	061	210,0
	064	231,2
	068	105,5
	400	269,8
	616	181,2
999	195,2	
0809 40 05	052	175,4
	624	193,6
	999	184,5

⁽¹⁾ Landsbeteckningar som fastställs i kommissionens förordning (EG) nr 2020/2001 (EGT L 273, 16.10.2001, s. 6). Koden "999" betecknar "övriga ursprung".

KOMMISSIONENS FÖRORDNING (EG) nr 1187/2003

av den 3 juli 2003

om fastställande av de representativa priserna och tilläggsbeloppen för import av melass inom sockersektorn

EUROPEISKA GEMENSKAPERNAS KOMMISSION HAR ANTAGIT DENNA FÖRORDNING

med beaktande av Fördraget om upprättandet av Europeiska gemenskapen,

med beaktande av rådets förordning (EG) nr 1260/2001 av den 19 juni 2001 om den gemensamma organisationen av marknaden för socker ⁽¹⁾, ändrad genom kommissionens förordning (EG) nr 680/2002 ⁽²⁾,

med beaktande av kommissionens förordning (EG) nr 1422/95 av den 23 juni 1995 om tillämpningsföreskrifter för import av melass inom sockersektorn och om ändring av förordning (EEG) nr 785/68 ⁽³⁾, ändrad genom förordning (EG) nr 79/2003 ⁽⁴⁾, särskilt artiklarna 1.2 och 3.1 i denna, och

med beaktande av följande:

- (1) I förordning (EG) nr 1422/95 föreskrivs att cif-importpriset för melass, i fortsättningen kallat "representativt pris" skall fastställas i enlighet med kommissionens förordning (EEG) nr 785/68 ⁽⁵⁾. Detta pris bör fastställas för den standardkvalitet som definieras i artikel 1 i den förordningen.
- (2) Det representativa priset för melass beräknas för ett gränsövergångsställe i gemenskapen, i detta fall Amsterdam. Detta pris bör beräknas med utgångspunkt i de mest förmånliga uppköpsmöjligheterna på världsmarknaden, vilka fastställs på grundval av noteringarna eller priserna på den marknaden, justerade efter eventuella kvalitetskillnader i förhållande till standardkvaliteten. Standardkvaliteten för melass har definierats i förordning (EEG) nr 785/68.
- (3) Vid fastställandet av de mest förmånliga uppköpsmöjligheterna på världsmarknaden bör hänsyn tas till all information om anbud på världsmarknaden, priser som registrerats på viktigare marknader i tredje land och försäljningskontrakt som ingåtts i internationell handel och som kommit till kommissionens kännedom antingen direkt eller via medlemsstaterna. I enlighet med artikel 7 i förordning (EEG) nr 785/68 får detta fastställande bygga på genomsnittet av flera priser, på villkor att detta genomsnitt kan betraktas som representativt för den faktiska marknadsutvecklingen.
- (4) Informationen skall inte beaktas när det inte är fråga om varor av sund och god marknadsmässig kvalitet eller om det pris som anges i anbudet endast gäller en liten kvantitet och inte är representativt för marknaden.

Dessutom skall det bortses från anbudspriser som inte kan antas vara representativa för den faktiska marknadsutvecklingen.

- (5) För att få upplysningar om melass av standardkvalitet som är jämförbara måste, allt efter den erbjudna melassens kvalitet, priserna höjas eller sänkas i förhållande till de resultat som erhållits i enlighet med artikel 6 i förordning (EEG) nr 785/68.
- (6) Ett representativt pris får i undantagsfall förbli oförändrat under en begränsad period när det anbudspris som legat till grund för det föregående fastställandet av det representativa priset inte har kommit till kommissionens kännedom och de anbudspriser som finns tillgängliga inte verkar vara tillräckligt representativa för den faktiska marknadsutvecklingen och skulle medföra plötsliga och väsentliga förändringar av det representativa priset.
- (7) När det finns en skillnad mellan utlösningspriset för produkten i fråga och det representativa priset bör tilläggsbeloppen för import fastställas på de villkor som anges i artikel 3 i förordning (EG) nr 1422/95. Om importtullen upphävs tillfälligt i enlighet med artikel 5 i förordning (EG) nr 1422/95 bör särskilda belopp fastställas för dessa tullar.
- (8) Tillämpningen av dessa bestämmelser medför att de representativa priserna och tilläggsbeloppen för import av produkterna i fråga bör fastställas så som anges i bilagan till denna förordning.
- (9) De åtgärder som föreskrivs i denna förordning är förenliga med yttrandet från Förvaltningskommittén för socker.

HÄRIGENOM FÖRESKRIVS FÖLJANDE.

Artikel 1

De representativa priser och de tilläggsbelopp som skall tillämpas vid import av den produkt som avses i artikel 1 i förordning (EG) nr 1422/95 fastställs i enlighet med bilagan.

Artikel 2

Denna förordning träder i kraft den 4 juli 2003.

⁽¹⁾ EGT L 178, 30.6.2001, s. 1.

⁽²⁾ EGT L 104, 20.4.2002, s. 26.

⁽³⁾ EGT L 141, 24.6.1995, s. 12.

⁽⁴⁾ EGT L 13, 18.1.2003, s. 4.

⁽⁵⁾ EGT L 145, 27.6.1968, s. 12.

Denna förordning är till alla delar bindande och direkt tillämplig i alla medlemsstater.

Utfärdad i Bryssel den 3 juli 2003.

På kommissionens vägnar
J. M. SILVA RODRÍGUEZ
Generaldirektör för jordbruk

BILAGA

till kommissionens förordning av den 3 juli 2003 om fastställande av de representativa priserna och tilläggsbeloppen för import av melass inom sockersektorn

(i euro)

KN-nummer	Representativt pris per 100 kg nettovikt av produkten i fråga	Tilläggsbelopp per 100 kg nettovikt av produkten i fråga	Den tull som skall tas ut på grund av det upphävande som avses i artikel 5 i förordning (EG) nr 1422/95 per 100 kg nettovikt av produkten i fråga ⁽²⁾
1703 10 00 ⁽¹⁾	6,70	0,12	—
1703 90 00 ⁽¹⁾	9,08	—	0

⁽¹⁾ Fastställande för den standardkvalitet som definieras i artikel 1 i den ändrade förordningen (EEG) nr 785/68.

⁽²⁾ Detta belopp skall i enlighet med artikel 5 i förordning (EG) nr 1422/95 ersätta den tullsats som Gemensamma tulltaxan föreskrivs för dessa produkter.

KOMMISSIONENS FÖRORDNING (EG) nr 1188/2003

av den 3 juli 2003

om fastställande av exportbidrag för vitsocker och råsocker i obearbetad form

EUROPEISKA GEMENSKAPERNAS KOMMISSION HAR ANTAGIT
DENNA FÖRORDNING

med beaktande av Fördraget om upprättandet av Europeiska gemenskapen,

med beaktande av rådets förordning (EG) nr 1260/2001 av den 19 juni 2001 om den gemensamma organisationen av marknaden för socker ⁽¹⁾, ändrad genom kommissionens förordning (EG) nr 680/2002 ⁽²⁾, särskilt artikel 27.5 andra stycket i denna, och

av följande skäl:

(1) Enligt artikel 27 i förordning (EG) nr 1260/2001 får skillnaden mellan å ena sidan prisnoteringarna eller priserna på världsmarknaden för de produkter som avses i artikel 1.1 a i samma förordning, och å andra sidan priserna för dessa produkter inom gemenskapen, utjämnas genom exportbidrag.

(2) När exportbidrag för odenaturerat vitsocker och råsocker som exporteras i obearbetad form fastställs skall, enligt förordning (EG) nr 1260/2001, hänsyn tas till sockersituationen på gemenskapens marknad och på världsmarknaden, och särskilt till de pris- och kostnadsfaktorer som anges i artikel 28 i den förordningen. Enligt samma artikel skall hänsyn även tas till den ekonomiska aspekten av den planerade exporten.

(3) Exportbidraget för råsocker bör fastställas för standardkvaliteten. Denna definieras i punkt II i bilaga I till förordning (EG) nr 1260/2001. Dessutom bör detta exportbidrag fastställas i enlighet med artikel 28.4 i förordning (EG) nr 1260/2001. Kandisocker definieras i kommissionens förordning (EG) nr 2135/95 av den 7 september 1995 om tillämpningsföreskrifter för beviljande av exportbidrag inom sockersektorn ⁽³⁾. Det exportbidrag som beräknas på detta sätt för socker som innehåller arom- eller färgtillsatser bör tillämpas på sackarosinnehållet och följaktligen fastställas per 1 % av innehållet.

(4) I särskilda fall får exportbidraget fastställas på annat sätt.

(5) Exportbidraget bör fastställas varannan vecka. Under mellantiden bör ändringar kunna göras.

(6) Enligt artikel 27.5 första stycket i förordning (EG) nr 1260/2001 kan världsmarknadssituationen eller särskilda krav på vissa marknader göra det nödvändigt att differentiera bidraget för de produkter som avses i artikel 1 i den förordningen, beroende på produkternas destination.

(7) Den avsevärda och snabba ökningen av å ena sidan förmånsimport av socker från länderna på västra Balkan sedan början av år 2001 och å andra sidan av sockerexporten från gemenskapen till dessa länder tycks vara synnerligen konstlad.

(8) För att undvika missbruk i form av återimport till Europeiska unionen av sockerprodukter för vilka det beviljats exportbidrag bör det inte finnas något bidrag för de produkter som avses i den här förordningen när det gäller länderna på västra Balkan.

(9) Med hänsyn till detta och till den nuvarande situationen på sockermarknaderna, särskilt prisnoteringar eller priser på socker i gemenskapen och på världsmarknaden, bör exportbidraget uppgå till de belopp som anses lämpliga.

(10) De åtgärder som föreskrivs i denna förordning är förenliga med yttrandet från Förvaltningskommittén för socker.

HÄRIGENOM FÖRESKRIVS FÖLJANDE.

Artikel 1

De bidrag som beviljas vid export av de produkter som avses i artikel 1.1 a i förordning (EG) nr 1260/2001, i odenaturerad och obearbetad form, skall uppgå till de belopp som anges i bilagan till den här förordningen.

Artikel 2

⁽¹⁾ EGT L 178, 30.6.2001, s. 1.

⁽²⁾ EGT L 104, 20.4.2002, s. 26.

⁽³⁾ EGT L 214, 8.9.1995, s. 16.

Denna förordning träder i kraft den 4 juli 2003.

Denna förordning är till alla delar bindande och direkt tillämplig i alla medlemsstater.

Utfärdad i Bryssel den 3 juli 2003.

På kommissionens vägnar

Franz FISCHLER

Ledamot av kommissionen

BILAGA

EXPORTBIDRAG FÖR VITSOCKER OCH RÅSOCKER I OBEARBETAD FORM

Produktkod	Destination	Måttenhet	Bidragsbelopp
1701 11 90 9100	S00	euro/100 kg	43,91 ⁽¹⁾
1701 11 90 9910	S00	euro/100 kg	43,56 ⁽¹⁾
1701 12 90 9100	S00	euro/100 kg	43,91 ⁽¹⁾
1701 12 90 9910	S00	euro/100 kg	43,56 ⁽¹⁾
1701 91 00 9000	S00	euro % sackaros × 100 kg nettoprodukt	0,4773
1701 99 10 9100	S00	euro/100 kg	47,73
1701 99 10 9910	S00	euro/100 kg	47,35
1701 99 10 9950	S00	euro/100 kg	47,35
1701 99 90 9100	S00	euro % sackaros × 100 kg nettoprodukt	0,4773

Anm.: Produktkoderna och destinationskoderna serie "A" fastställs i kommissionens förordning (EEG) nr 3846/87 (EGT L 366, 24.12.1987, s. 1).

De numeriska destinationskoderna fastställs i kommissionens förordning (EG) nr 1779/2002 (EGT L 269, 5.10.2002, s. 6).

Övriga destinationer fastställs enligt följande:

S00: alla destinationer (tredjeländer, andra territorier, försörjning och destinationer som kan jämföras med export utanför gemenskapen) med undantag för Albanien, Bosnien och Hercegovina, Kroatien, Serbien och Montenegro (inklusive Kosovo, enligt definitionen i Förenta nationernas säkerhetsråds resolution 1244 av den 10 juni 1999) samt f.d. jugoslaviska republiken Makedonien, utom när det gäller socker som ingår i de produkter som avses i artikel 1.2 b i rådets förordning 2201/96 (EGT L 297, 21.11.1996, s. 29).

⁽¹⁾ Detta belopp gäller för råsocker med en avkastning på 92%. Om avkastningen på det exporterade råsockret inte är 92% skall exportbidraget beräknas i enlighet med artikel 28.4 i förordning (EG) nr 1260/2001.

KOMMISSIONENS FÖRORDNING (EG) nr 1189/2003

av den 3 juli 2003

om fastställande av det maximala exportbidraget för vitsocker till vissa tredje länder med avseende på trettiofemte delanbudsinfördran som utfärdas inom ramen för den stående anbudsinfördran som föreskrivs i förordning (EG) nr 1331/2002

EUROPEISKA GEMENSKAPERNAS KOMMISSION HAR ANTAGIT
DENNA FÖRORDNING

med beaktande av Fördraget om upprättandet av Europeiska gemenskapen,

med beaktande av rådets förordning (EG) nr 1260/2001 av den 19 juni 2001 om den gemensamma organisationen av marknaden för socker ⁽¹⁾, ändrad genom kommissionens förordning (EG) nr 680/2002 ⁽²⁾, särskilt artikel 27.5, och

av följande skäl:

- (1) I kommissionens förordning (EG) nr 1331/2002 av den 23 juli 2002 om en stående anbudsinfördran för regleringsåret 2002/2003 för fastställande av avgifter och/eller exportbidrag för vitsocker ⁽³⁾, ändrad genom förordning (EG) nr 432/2003 ⁽⁴⁾, krävs att delanbudsinfördringar skall utfärdas för export av detta socker till vissa tredje länder.
- (2) I enlighet med artikel 9.1 i förordning (EG) nr 1331/2002 skall ett maximalt exportbidrag fastställas för den aktuella delanbudsinfördran i förekommande fall, med

hänsyn särskilt till situationen och den förutsebara utvecklingen i gemenskapen och på världsmarknaden i fråga om socker.

- (3) Efter en granskning av de anbud som har lämnats in till följd av trettiofemte delanbudsinfördran bör de bestämmelser som anges i artikel 1 fastställas.
- (4) De åtgärder som föreskrivs i denna förordning är förenliga med yttrandet från Förvaltningskommittén för socker.

HÄRIGENOM FÖRESKRIVS FÖLJANDE.

Artikel 1

Med avseende på trettiofemte delanbudsinfördran för vitsocker som utfärdas i enlighet med förordning (EG) nr 1331/2002 skall det maximala beloppet för exportbidrag till vissa tredje länder fastställas till 50,382 EUR/100 kg.

Artikel 2

Denna förordning träder i kraft den 4 juli 2003.

Denna förordning är till alla delar bindande och direkt tillämplig i alla medlemsstater.

Utfärdad i Bryssel den 3 juli 2003.

På kommissionens vägnar

Franz FISCHLER

Ledamot av kommissionen

⁽¹⁾ EGT L 178, 30.6.2001, s. 1.

⁽²⁾ EGT L 104, 20.4.2002, s. 26.

⁽³⁾ EGT L 195, 24.7.2002, s. 6.

⁽⁴⁾ EUT L 65, 8.3.2003, s. 21.

KOMMISSIONENS FÖRORDNING (EG) nr 1190/2003
av den 2 juli 2003
om rättelse av förordning (EG) nr 512/2003 om utfärdande av exportlicens för vin

EUROPEISKA GEMENSKAPERNAS KOMMISSION HAR ANTAGIT
DENNA FÖRORDNING

med beaktande av Fördraget om upprättandet av Europeiska gemenskapen,

med beaktande av kommissionens förordning (EG) nr 883/2001 av den 24 april 2001 om tillämpningsföreskrifter för rådets förordning (EG) nr 1493/1999 när det gäller handeln med produkter inom vinsektorn med tredje land⁽¹⁾, senast ändrad genom förordning (EG) nr 1175/2003⁽²⁾, särskilt artikel 7 och artikel 9.3 i denna, och

av följande skäl:

- (1) I den portugisiska versionen är översättningen av artikel 1.2 i kommissionens förordning (EG) nr 512/2003⁽³⁾ ofullständig och datumen är omkastade. Den portugisiska versionen bör därför rättas.

- (2) Eftersom förordning (EG) nr 512/2003 träder i kraft den 21 mars 2003, bör den här förordningen göras tillämplig från och med det datumet.

HÄRIGENOM FÖRESKRIVS FÖLJANDE.

Artikel 1

Ändringen berör bara den portugisiska versionen av förordningen.

Artikel 2

Denna förordning träder i kraft samma dag som den offentliggörs i *Europeiska unionens officiella tidning*.

Den skall tillämpas från och med den 21 mars 2003.

Denna förordning är till alla delar bindande och direkt tillämplig i alla medlemsstater.

Utfärdad i Bryssel den 2 juli 2003.

På kommissionens vägnar
J. M. SILVA RODRÍGUEZ
Generaldirektör för jordbruk

⁽¹⁾ EGT L 128, 10.5.2001, s. 1.

⁽²⁾ EUT L 164, 2.7.2003, s. 8.

⁽³⁾ EUT L 75, 21.3.2003, s. 25.

KOMMISSIONENS FÖRORDNING (EG) nr 1191/2003
av den 2 juli 2003
om rättelse av förordning (EG) nr 120/2003 om utfärdande av exportlicens för vin

EUROPEISKA GEMENSKAPERNAS KOMMISSION HAR ANTAGIT
DENNA FÖRORDNING

med beaktande av Fördraget om upprättandet av Europeiska gemenskapen,

med beaktande av kommissionens förordning (EG) nr 883/2001 av den 24 april 2001 om tillämpningsföreskrifter för rådets förordning (EG) nr 1493/1999 när det gäller handeln med produkter inom vinsektorn med tredje land⁽¹⁾, senast ändrad genom förordning (EG) nr 1175/2003⁽²⁾, särskilt artikel 7 och artikel 9.3 i denna, och

av följande skäl:

- (1) I den portugisiska versionen är översättningen av artikel 1.2 i kommissionens förordning (EG) nr 120/2003⁽³⁾ ofullständig och datumen är omkastade. Den portugisiska versionen bör därför rättas.

- (2) Eftersom förordning (EG) nr 120/2003 träder i kraft den 25 januari 2003, bör den här förordningen göras tillämplig från och med det datumet.

HÄRIGENOM FÖRESKRIVS FÖLJANDE.

Artikel 1

Ändringen berör bara den portugisiska versionen av förordningen.

Artikel 2

Denna förordning träder i kraft samma dag som den offentliggörs i *Europeiska unionens officiella tidning*.

Den skall tillämpas från och med den 25 januari 2003.

Denna förordning är till alla delar bindande och direkt tillämplig i alla medlemsstater.

Utfärdad i Bryssel den 2 juli 2003.

På kommissionens vägnar
J. M. SILVA RODRÍGUEZ
Generaldirektör för jordbruk

⁽¹⁾ EGT L 128, 10.5.2001, s. 1.

⁽²⁾ EUT L 164, 2.7.2003, s. 8.

⁽³⁾ EGT L 20, 24.1.2003, s. 15.

KOMMISSIONENS FÖRORDNING (EG) nr 1192/2003

av den 3 juli 2003

om ändring av Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 91/2003 om järnvägstransportstatistik

(Text av betydelse för EES)

EUROPEISKA GEMENSKAPERNAS KOMMISSION HAR ANTAGIT DENNA FÖRORDNING

med beaktande av Fördraget om upprättandet av Europeiska gemenskapen,

med beaktande av Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 91/2003 av den 16 december 2002 om järnvägstransportstatistik ⁽¹⁾, särskilt artiklarna 3.2 och 4.5 i denna, och

av följande skäl:

- (1) I enlighet med artikel 3 i förordning (EG) nr 91/2003 får definitionerna i förordningen ändras av kommissionen.
- (2) Det är nödvändigt att införa ytterligare definitioner så att insamlingen av uppgifter kan göras på grundval av gemensamma definitioner i alla medlemsstaterna, vilket säkrar en harmonisering av järnvägstransportstatistiken.
- (3) I enlighet med artikel 4 i förordning (EG) nr 91/2003 får bilagornas innehåll anpassas av kommissionen.
- (4) Det är nödvändigt att ändra specifikationerna i tabell H1 för att säkra ett tydligt angivande av vad statistiken omfattar.
- (5) Förordning (EG) nr 91/2003 bör därför ändras i enlighet med detta.
- (6) De åtgärder som föreskrivs i denna förordning är förenliga med yttrandet från Kommittén för det statistiska programmet, inrättad genom rådets beslut 89/382/EEG, Euratom ⁽²⁾.

HÄRIGENOM FÖRESKRIVS FÖLJANDE.

Artikel 1

Förordning (EG) nr 91/2003 ändras enligt följande:

1) I artikel 3 skall punkt 1 ersättas med följande:

"1. I detta direktiv används följande beteckningar med de betydelser som här anges:

- 1) *rapporterande land*: den medlemsstat som överför uppgifter till Eurostat.
- 2) *nationella myndigheter*: nationella statistikkontor och andra organ som ansvarar för produktionen av gemenskapstatistik i varje medlemsstat.
- 3) *järnväg*: kommunikationslinje i form av järnvägsskenor endast avsedd för järnvägsfordon.

4) *järnvägsfordon*: mobil utrustning som endast framförs på järnvägsskenor och som antingen förflyttar sig av egen kraft (dragfordon) eller som dras av ett annat fordon (person-, post-, resgods- och godsvagnar).

5) *järnvägsföretag*: offentligt eller privatägt företag som tillhandahåller transporttjänster på järnväg för gods och/eller passagerare. Företag som uteslutande levererar tjänster i samband med passagerartransport med tunnelbana, spårvagn och/eller snabbspårvägar omfattas inte.

6) *godstransport på järnväg*: transport av gods med hjälp av järnvägsfordon mellan platsen för lastning och platsen för lossning.

7) *passagerartransport på järnväg*: transport av passagerare med hjälp av järnvägsfordon mellan platsen för påstigning och platsen för avstigning. Passagerartransport med tunnelbana, spårvagn och/eller snabbspårvägar omfattas inte.

8) *tunnelbana*: en elektrisk järnväg för passagerartransport som klarar en stor trafikvolym och kännetecknas av exklusiva körrättigheter, tåg med flera vagnar, hög hastighet och snabb acceleration, avancerade signalanläggningar samt inga korsningar för att möjliggöra hög tågfrequens och höga perronger. Tunnelbanan kännetecknas också av tätliggande stationer, vilket normalt sett betyder att avståndet mellan stationerna är mellan 700 och 1 200 m. 'Hög hastighet' skall tolkas i jämförelse med spårvagnar och snabbspårvägar, och betyder här ca 30–40 km/tim på kortare sträckor och 40–70 km/tim på längre sträckor.

9) *spårvagn*: ett spårbundet passagerarfordon för transport på väg med mer än nio sittplatser (inklusive föraren), som är kopplat till elektriska ledare eller drivs av en dieselmotor.

10) *snabbspårväg*: en järnväg för passagerartransport som ofta använder elektriskt drivna spårbundna vagnar som fungerar ensamma eller i korta tåg på fasta spår med två skenor. Normalt sett är avståndet mellan stationerna/stoppen kortare än 1 200 m. I jämförelse med tunnelbanan är snabbspårvägar en lättare konstruktion som är utformad för en lägre trafikvolym och som i regel framförs i lägre hastigheter. Det är ibland svårt att skilja på snabbspårvägar och spårvägar. Spårvägar är i regel inte skilda från vägtrafiken, medan snabbspårvägar kan vara avskilda från andra transportsystem.

⁽¹⁾ EGT L 14, 21.1.2003, s. 1.

⁽²⁾ EGT L 181, 28.6.1989, s. 47.

- 11) *nationell transport*: järnvägstransport mellan två platser (platsen för lastning/påstigning och platsen för lossning/avstigning) som båda är belägna i det rapporterade landet. Denna transport kan omfatta transit genom ett annat land.
- 12) *internationell transport*: järnvägstransport mellan en plats (för lastning/påstigning eller lossning/avstigning) i det rapporterade landet och en plats (för lastning/påstigning eller lossning/avstigning) i ett annat land.
- 13) *transit*: järnvägstransport genom det rapporterade landet mellan två platser (en plats för lastning/påstigning och en plats för lossning/avstigning) utanför det rapporterade landet. Transporter som omfattar lastning/påstigning eller lossning/avstigning av gods/passagerare vid gränsen till det rapporterade landet från/till ett annat transportmedel betraktas inte som transit.
- 14) *järnvägspassagerare*: varje person, exklusive tågpersonal, som reser med ett järnvägsfordon. I olycksstatistiken omfattar detta passagerare som försöker stiga på eller av ett tåg i rörelse.
- 15) *antal passagerare*: antalet resor som tågpassagerare gör, där varje resa definieras som transporten från påstigningsplatsen till avstigningsplatsen, med eller utan byten från ett järnvägsfordon till ett annat. Passagerare som använder mer än ett järnvägsföretag skall om möjligt bara räknas en gång.
- 16) *passagerar-km*: måttenhet för järnvägstransport av en passagerare under en km. Endast den sträcka som tillryggalagts på det rapporterade landets territorium skall beaktas.
- 17) *vikt*: godsmängden i ton (1 000 kg). Den vikt som rapporteras skall, förutom vikten på det transporterade godset, även omfatta vikten på emballage och taravikten på containrar, växelflak, lastpallar samt lastfordon för vägtransport som transporteras via järnväg i samband med kombinerad transport. Om godset transporteras av mer än ett järnvägsföretag skall vikten om möjligt bara räknas en gång.
- 18) *ton-km*: måttenhet för godstransport på järnväg av ett ton (1 000 kg) gods under en km. Endast den sträcka som tillryggalagts på det rapporterade landets territorium skall beaktas.
- 19) *tåg*: en eller flera järnvägsfordon som dras av ett eller flera lokomotiv eller rälsbussar, eller en rälsbuss som framförs ensam under ett bestämt nummer eller en särskild beteckning från en fast utgångspunkt till en fast slutpunkt. Ett ensamgående lok betraktas inte som ett tåg.
- 20) *tåg-km*: måttenhet för ett tågs rörelse över en km. Den sträcka som används skall om möjligt vara den sträcka som faktiskt tillryggalagts, annars skall järnvägsnätets standardavstånd mellan utgångs- och slutpunkt användas. Endast den sträcka som tillryggalagts på det rapporterade landets territorium skall beaktas.
- 21) *hel tåglast*: varje försändelse som består av en eller flera vagnslaster som skall transporteras vid samma tillfälle, av samma avsändare, från samma station och som utan förändring av tågsammansättningen skall sändas till samma mottagare på samma bestämmelsestation.
- 22) *hel vagnslast*: varje gods försändelse för vilken en hel vagn krävs, oavsett om hela lastkapaciteten utnyttjas eller inte.
- 23) *TEU (Twenty-foot Equivalent Unit)*: en standardenhet baserad på en 20-fots ISO-container (6,10 m lång) som används som ett statistiskt mått på trafikflödet eller trafikkapaciteten. En standard 40-fots ISO serie 1 container motsvarar 2 TEU. Växelflak på under 20 fot motsvarar 0,75 TEU, växelflak på mellan 20 och 40 fot motsvarar 1,5 TEU och växelflak på över 40 fot motsvarar 2,25 TEU.
- 24) *allvarlig olycka*: varje olycka där minst ett spårbundet fordon i rörelse är inblandat, där minst en person dödas eller skadas allvarligt eller som orsakar omfattande skador på varor, spår eller andra installationer. Även olyckor som orsakar skador på miljön eller som stör trafiken i hög utsträckning betraktas som allvarliga olyckor. Olyckor i verkstäder, lagerhallar och depåer omfattas ej.
- 25) *allvarlig olycka med personskador*: varje olycka där minst ett spårbundet fordon i rörelse är inblandat, där minst en person dödas eller skadas allvarligt. Olyckor i verkstäder, lagerhallar och depåer omfattas ej.
- 26) *omkomna personer*: varje person som till följd av en olycka omedelbart avlidit eller avlider inom 30 dagar, bortsett från självmord.
- 27) *allvarligt skadad person*: varje skadad person som till följd av en olycka lagts in på sjukhus i mer än 24 timmar, bortsett från självmordsförsök.
- 28) *olycka i samband med transport av farligt gods*: varje olycka eller händelse som skall rapporteras i enlighet med avdelning 1.8.5 i RID/ADR.
- 29) *självmord*: avsiktlig självdestruktiv handling som leder till döden, och som klassificeras och registreras som sådan av de behöriga nationella myndigheterna.
- 30) *självmordsförsök*: avsiktlig självdestruktiv handling som leder till allvarliga skador, men inte dödsfall, och som klassificeras och registreras som sådant av de behöriga nationella myndigheterna.”
- 2) Bilaga H skall ersättas med bilagan till denna förordning.

Artikel 2

Denna förordning träder i kraft den tjugonde dagen efter det att den har offentliggjorts i *Europeiska unionens officiella tidning*.

Denna förordning är till alla delar bindande och direkt tillämplig i alla medlemsstater.

Utfärdad i Bryssel den 3 juli 2003.

På kommissionens vägnar

Pedro SOLBES MIRA

Ledamot av kommissionen

BILAGA

"BILAGA H

STATISTIK ÖVER OLYCKOR

Lista över variabler och måttenheter	<ul style="list-style-type: none"> — Antal olyckor (tabellerna H1 och H2) — Antal omkomna (tabell H3) — Antal allvarligt skadade (tabell H4)
Referensperiod	År
Frekvens	Varje år
Lista över tabeller med indelning för varje tabell	<p>Tabell H1: antal allvarliga olyckor och antal allvarliga olyckor med personskador (frivilligt) indelade efter olyckstyp</p> <p>Tabell H2: antal olyckor i samband med transport av farligt gods</p> <p>Tabell H3: antal omkomna indelade efter olyckstyp och personkategori</p> <p>Tabell H3: antal allvarligt skadade indelade efter olyckstyp och personkategori</p>
Sista datum för överföring av uppgifter	5 månader efter det att referensperioden gått ut
Första referensperiod	2004
Kommentarer	<ol style="list-style-type: none"> 1. Olyckstyperna indelas enligt följande: <ul style="list-style-type: none"> — kollisioner (utom plankorsningsolyckor) — urspårningar — plankorsningsolyckor — personolyckor orsakade av rullande material i rörelse — bränder i rullande material — övrigt — totalt <p>Olyckstypen hänvisar till den primära olyckan</p> 2. Tabell H2 är indelad enligt följande: <ul style="list-style-type: none"> — totalt antal olyckor där minst ett järnvägsfordon är inblandat som transporterar farligt gods, som finns med i förteckningen över farligt gods i bilaga K — antal sådana olyckor där utsläpp av farligt gods sker 3. Personkategorierna indelas enligt följande: <ul style="list-style-type: none"> — passagerare — anställda (inklusive underleverantörer) — övriga — totalt 4. Uppgifterna i tabellerna H1–H4 skall lämnas för alla järnvägar som omfattas av denna förordning. 5. Under de första fem åren som denna förordning är tillämplig får medlemsstaterna lämna in denna statistik i överensstämmelse med nationella definitioner, om uppgifter som överensstämmer med de harmoniserade definitionerna (antagna i enlighet med förfarandet i artikel 11.2) inte finns tillgängliga"

KOMMISSIONENS FÖRORDNING (EG) nr 1193/2003

av den 3 juli 2003

om de anbud som meddelats för export av korn inom ramen för den anbudsinfordran som avses i förordning (EG) nr 936/2003

EUROPEISKA GEMENSKAPERNAS KOMMISSION HAR ANTAGIT DENNA FÖRORDNING

med beaktande av Fördraget om upprättandet av Europeiska gemenskapen,

med beaktande av rådets förordning (EEG) nr 1766/92 av den 30 juni 1992 om den gemensamma organisationen av marknaden för spannmål ⁽¹⁾, senast ändrad genom förordning (EG) nr 1104/2003 ⁽²⁾,

med beaktande av kommissionens förordning (EG) nr 1501/95 av den 29 juni 1995 om vissa tillämpningsföreskrifter för rådets förordning (EEG) nr 1766/92 vad avser beviljande av exportbidrag och de åtgärder som skall vidtas vid störningar inom spannmålssektorn ⁽³⁾, senast ändrad genom förordning (EG) nr 1163/2002 ⁽⁴⁾, ändrad genom förordning (EG) nr 1324/2002 ⁽⁵⁾, särskilt artikel 4 i denna, och

av följande skäl:

- (1) En anbudsinfordran för bidrag för export av korn till vissa tredje länder har inletts genom kommissionens förordning (EG) nr 936/2003 ⁽⁶⁾.

- (2) I enlighet med artikel 7 i förordning (EG) nr 1501/95 kan kommissionen på grundval av meddelade anbud och i enlighet med det förfarande som föreskrivs i artikel 23 i förordning (EEG) nr 1766/92, besluta att inte fullfölja anbudsinfordran.
- (3) Särskilt med hänsyn till de kriterier som avses i artikel 1 i förordning (EG) nr 1501/95 är det inte uppenbart att ett högsta exportbidrag skall fastställas.
- (4) De åtgärder som föreskrivs i denna förordning är förenliga med yttrandet från Förvaltningskommittén för spannmål.

HÄRIGENOM FÖRESKRIVS FÖLJANDE.

Artikel 1

De anbud som meddelats från och med den 27 juni till och med den 3 juli 2003 inom ramen för den anbudsinfordran för exportbidrag för korn som avses i förordning (EG) nr 936/2003 skall inte fullföljas.

Artikel 2

Denna förordning träder i kraft den 4 juli 2003.

Denna förordning är till alla delar bindande och direkt tillämplig i alla medlemsstater.

Utfärdad i Bryssel den 3 juli 2003.

På kommissionens vägnar

Franz FISCHLER

Ledamot av kommissionen

⁽¹⁾ EGT L 181, 1.7.1992, s. 21.

⁽²⁾ EUT L 158, 27.6.2003, s. 1.

⁽³⁾ EGT L 147, 30.6.1995, s. 7.

⁽⁴⁾ EGT L 170, 29.6.2002, s. 46.

⁽⁵⁾ EGT L 194, 23.7.2002, s. 26.

⁽⁶⁾ EGT L 127, 9.5.2002, s. 11.

KOMMISSIONENS FÖRORDNING (EG) nr 1194/2003

av den 3 juli 2003

om de anbud som meddelats för export av råg inom ramen för den anbudsinfördran som avses i förordning (EG) nr 935/2003

EUROPEISKA GEMENSKAPERNAS KOMMISSION HAR ANTAGIT DENNA FÖRORDNING

med beaktande av Fördraget om upprättandet av Europeiska gemenskapen,

med beaktande av rådets förordning (EEG) nr 1766/92 av den 30 juni 1992 om den gemensamma organisationen av marknaden för spannmål⁽¹⁾, senast ändrad genom förordning (EG) nr 1104/2003⁽²⁾,

med beaktande av kommissionens förordning (EG) nr 1501/95 av den 29 juni 1995 om vissa tillämpningsföreskrifter för rådets förordning (EEG) nr 1766/92 vad avser beviljande av exportbidrag och de åtgärder som skall vidtas vid störningar inom spannmålssektorn⁽³⁾, senast ändrad genom förordning (EG) nr 1163/2002⁽⁴⁾, ändrad genom förordning (EG) nr 1324/2002⁽⁵⁾, särskilt artikel 7 i denna, och

av följande skäl:

- (1) En anbudsinfördran för bidrag för export av råg till vissa tredje länder har inletts genom kommissionens förordning (EG) nr 935/2003⁽⁶⁾.

(2) I enlighet med artikel 7 i förordning (EG) nr 1501/95 kan kommissionen på grundval av meddelade anbud och i enlighet med det förfarande som föreskrivs i artikel 23 i förordning (EEG) nr 1766/92, besluta att inte fullfölja anbudsinfördran.

(3) Särskilt med hänsyn till de kriterier som avses i artikel 1 i förordning (EG) nr 1501/95 är det inte uppenbart att ett högsta exportbidrag skall fastställas.

(4) De åtgärder som föreskrivs i denna förordning är förenliga med yttrandet från Förvaltningskommittén för spannmål.

HÄRIGENOM FÖRESKRIVS FÖLJANDE.

Artikel 1

De anbud som meddelats från och med den 27 juni till och med den 3 juli 2003 inom ramen för den anbudsinfördran för exportbidrag för råg som avses i förordning (EG) nr 935/2003 skall inte fullföljas.

Artikel 2

Denna förordning träder i kraft den 4 juli 2003.

Denna förordning är till alla delar bindande och direkt tillämplig i alla medlemsstater.

Utfärdad i Bryssel den 3 juli 2003.

På kommissionens vägnar

Franz FISCHLER

Ledamot av kommissionen

⁽¹⁾ EGT L 181, 1.7.1992, s. 21.

⁽²⁾ EUT L 158, 27.6.2003, s. 1.

⁽³⁾ EGT L 147, 30.6.1995, s. 7.

⁽⁴⁾ EGT L 170, 29.6.2002, s. 46.

⁽⁵⁾ EGT L 194, 23.7.2002, s. 26.

⁽⁶⁾ EUT L 133, 29.5.2003, s. 45.

KOMMISSIONENS FÖRORDNING (EG) nr 1195/2003

av den 3 juli 2003

om de anbud som meddelats för export av vete inom ramen för den anbudsinfördran som avses i förordning (EG) nr 934/2003

EUROPEISKA GEMENSKAPERNAS KOMMISSION HAR ANTAGIT DENNA FÖRORDNING

med beaktande av Fördraget om upprättandet av Europeiska gemenskapen,

med beaktande av rådets förordning (EEG) nr 1766/92 av den 30 juni 1992 om den gemensamma organisationen av marknaden för spannmål ⁽¹⁾, senast ändrad genom förordning (EG) nr 1104/2003 ⁽²⁾,

med beaktande av kommissionens förordning (EG) nr 1501/95 av den 29 juni 1995 om vissa tillämpningsföreskrifter för rådets förordning (EEG) nr 1766/92 vad avser beviljande av exportbidrag och de åtgärder som skall vidtas vid störningar inom spannmålssektorn ⁽³⁾, senast ändrad genom förordning (EG) nr 1163/2002 ⁽⁴⁾, ändrad genom förordning (EG) nr 1324/2002 ⁽⁵⁾, särskilt artikel 4 i denna, och

av följande skäl:

- (1) En anbudsinfördran för bidrag för export av vete till vissa tredje länder har inletts genom kommissionens förordning (EG) nr 934/2003 ⁽⁶⁾.

(2) I enlighet med artikel 7 i förordning (EG) nr 1501/95 kan kommissionen på grundval av meddelade anbud och i enlighet med det förfarande som föreskrivs i artikel 23 i förordning (EEG) nr 1766/92, besluta att inte fullfölja anbudsinfördran.

(3) Särskilt med hänsyn till de kriterier som avses i artikel 1 i förordning (EG) nr 1501/95 är det inte uppenbart att ett högsta exportbidrag skall fastställas.

(4) De åtgärder som föreskrivs i denna förordning är förenliga med yttrandet från Förvaltningskommittén för spannmål.

HÄRIGENOM FÖRESKRIVS FÖLJANDE.

Artikel 1

De anbud som meddelats från och med den 27 juni till och med den 3 juli 2003 inom ramen för den anbudsinfördran för exportbidrag för vete som avses i förordning (EG) nr 934/2003 skall inte fullföljas.

Artikel 2

Denna förordning träder i kraft den 4 juli 2003.

Denna förordning är till alla delar bindande och direkt tillämplig i alla medlemsstater.

Utfärdad i Bryssel den 3 juli 2003.

På kommissionens vägnar

Franz FISCHLER

Ledamot av kommissionen

⁽¹⁾ EGT L 181, 1.7.1992, s. 21.

⁽²⁾ EUT L 158, 27.6.2003, s. 1.

⁽³⁾ EGT L 147, 30.6.1995, s. 7.

⁽⁴⁾ EGT L 170, 29.6.2002, s. 46.

⁽⁵⁾ EGT L 194, 23.7.2002, s. 26.

⁽⁶⁾ EUT L 133, 29.5.2003, s. 42.

KOMMISSIONENS FÖRORDNING (EG) nr 1196/2003

av den 3 juli 2003

om de anbud som meddelats för import av sorghum inom ramen för den anbudsinfördran som avses i förordning (EG) nr 699/2003

EUROPEISKA GEMENSKAPERNAS KOMMISSION HAR ANTAGIT
DENNA FÖRORDNING

med beaktande av Fördraget om upprättandet av Europeiska gemenskapen,

med beaktande av rådets förordning (EEG) nr 1766/92 av den 30 juni 1992 om den gemensamma organisationen av marknaden för spannmål ⁽¹⁾, senast ändrad genom kommissionens förordning (EG) nr 1104/2003 ⁽²⁾ särskilt artikel 12.1 i denna, och

av följande skäl:

- (1) En anbudsinfördran om den största sänkningen av importtullar för sorghum till Spanien har inletts genom kommissionens förordning (EG) nr 699/2003 ⁽³⁾.
- (2) I enlighet med artikel 5 i kommissionens förordning (EG) nr 1839/95 ⁽⁴⁾, senast ändrad genom förordning (EG) nr 2235/2000 ⁽⁵⁾, kan kommissionen på grundval av meddelade anbud och enligt förfarandet som föreskrivs i artikel 23 i förordning (EEG) nr 1766/92, besluta att inte fullfölja anbudsinfördran.

(3) Med särskild hänsyn till kriterierna i artiklarna 6 och 7 i förordning (EG) nr 1839/95 är det inte uppenbart att en största sänkning av importtullar skall företas.

(4) De åtgärder som föreskrivs i denna förordning är förenliga med yttrandet från Förvaltningskommittén för spannmål.

HÄRIGENOM FÖRESKRIVS FÖLJANDE.

Artikel 1

De anbud som meddelats från och med den 27 juni till och med den 3 juli 2003 enligt den anbudsinfördran om sänkning av importtullar för sorghum som avses i förordning (EG) nr 699/2003 skall inte fullföljas.

Artikel 2

Denna förordning träder i kraft den 4 juli 2003.

Denna förordning är till alla delar bindande och direkt tillämplig i alla medlemsstater.

Utfärdad i Bryssel den 3 juli 2003.

På kommissionens vägnar

Franz FISCHLER

Ledamot av kommissionen

⁽¹⁾ EGT L 181, 1.7.1992, s. 21.

⁽²⁾ EUT L 158, 27.6.2003, s. 1.

⁽³⁾ EUT L 99, 17.4.2003, s. 29.

⁽⁴⁾ EGT L 177, 28.7.1995, s. 4.

⁽⁵⁾ EGT L 256, 10.10.2000, s. 13.

KOMMISSIONENS FÖRORDNING (EG) nr 1197/2003

av den 3 juli 2003

om fastställande av nedsättningskoefficienten för gemenskapens tullkvot för import av korn enligt förordning (EG) nr 2376/2002

EUROPEISKA GEMENSKAPERNAS KOMMISSION HAR ANTAGIT DENNA FÖRORDNING

med beaktande av Fördraget om upprättandet av Europeiska gemenskapen,

med beaktande av rådets förordning (EEG) nr 1766/92 av den 30 juni 1992 om den gemensamma organisationen av marknaden för spannmål⁽¹⁾, senast ändrad genom förordning (EG) nr 1104/2003⁽²⁾,

med beaktande av kommissionens förordning (EG) nr 2376/2002 av den 27 december 2002 om öppnande och förvaltning av en gemenskapstull för korn från tredje länder och om undantag från rådets förordning (EEG) nr 1766/92⁽³⁾, senast ändrad genom förordning (EG) nr 1113/2003⁽⁴⁾, särskilt artikel 4.3 i denna, och

av följande skäl:

- (1) Genom förordning (EG) nr 2376/2002 öppnades en årlig tullkvot på 300 000 ton för import av korn med KN-nummer 1003 00.

- (2) De kvantiteter som begärdes den 30 juni 2003, i enlighet med artikel 4.1 i förordning (EG) nr 2376/2002, överskrider de kvantiteter som finns tillgängliga. Det bör därför fattas beslut om i vilken utsträckning det kan utfärdas licenser och det bör fastställas en nedsättningskoefficient som skall tillämpas på de begärda kvantiteterna.

HÄRIGENOM FÖRESKRIVS FÖLJANDE.

Artikel 1

Ansökningar om importlicens för tullkvoten för korn som, i enlighet med artikel 4.1 och 4.2 i förordning (EG) nr 2376/2002, lämnades in och vidarebefordrades till kommissionen den 30 juni 2003, skall utfärdas för 0,715620 av de begärda kvantiteterna.

Artikel 2

Denna förordning träder i kraft den 4 juli 2003.

Denna förordning är till alla delar bindande och direkt tillämplig i alla medlemsstater.

Utfärdad i Bryssel den 3 juli 2003.

På kommissionens vägnar
J. M. SILVA RODRÍGUEZ
Generaldirektör för jordbruk

⁽¹⁾ EGT L 181, 1.7.1992, s. 21.

⁽²⁾ EUT L 158, 27.6.2003, s. 1.

⁽³⁾ EGT L 358, 31.12.2002, s. 92.

⁽⁴⁾ EUT L 158, 27.6.2003, s. 24.

KOMMISSIONENS FÖRORDNING (EG) nr 1198/2003

av den 3 juli 2003

om i vilken utsträckning ansökningar om importrättigheter inlämnade under juni 2003 för unga nötkreatur av hankön avsedda för gödning kan godkännas

EUROPEISKA GEMENSKAPERNAS KOMMISSION HAR ANTAGIT
DENNA FÖRORDNING

med beaktande av Fördraget om upprättandet av Europeiska gemenskapen,

med beaktande av kommissionens förordning (EG) nr 977/2003 av den 7 juni 2003 om öppnande och förvaltning av en tullkvot för import av unga handjur av nötkreatur avsedda för gödning (1 juli 2003–30 juni 2004) ⁽¹⁾, särskilt artikel 4.5 i denna, och

av följande skäl:

I förordning (EG) nr 977/2003, artikel 1.1 i denna, fastställs det antal unga nötkreatur av hankön som kan importeras enligt särskilda villkor under perioden 1 juli 2003–30 juni 2004. De begärda kvantiteterna överstiger de kvantiteter som är tillgängliga i enlighet med artikel 2.1 c i denna förordning. De begärda

kvantiteterna bör därför minskas proportionerligt i enlighet med bestämmelserna i artikel 4.5 i förordning (EG) nr 977/2003.

HÄRIGENOM FÖRESKRIVS FÖLJANDE.

Artikel 1

Alla ansökningar om importrättigheter som lämnats in i alla andra medlemsstater utom Italien och Grekland i enlighet med artikel 2.3 andra stycket tredje strecksatsen i förordning (EG) nr 977/2003 skall beviljas för 2,4324 % av de begärda kvantiteterna.

Artikel 2

Denna förordning träder i kraft den 4 juli 2003.

Denna förordning är till alla delar bindande och direkt tillämplig i alla medlemsstater.

Utfärdad i Bryssel den 3 juli 2003.

På kommissionens vägnar
J. M. SILVA RODRÍGUEZ
Generaldirektör för jordbruk

⁽¹⁾ EUT L 141, 7.6.2003, s. 5.

EUROPAPARLAMENTETS OCH RÅDETS DIREKTIV 2003/42/EG

av den 13 juni 2003

om rapportering av händelser inom civil luftfart

EUROPAPARLAMENTET OCH EUROPEISKA UNIONENS RÅD HAR
ANTAGIT DETTA DIREKTIV

med beaktande av Fördraget om upprättandet av Europeiska gemenskapen, särskilt artikel 80.2 i detta,

med beaktande av kommissionens förslag ⁽¹⁾,

med beaktande av Europeiska ekonomiska och sociala kommitténs yttrande ⁽²⁾,

efter att ha hört Regionkommittén,

i enlighet med förfarandet i artikel 251 i fördraget ⁽³⁾, på grundval av det gemensamma utkast som förlikningskommittén godkände den 9 april 2003, och

av följande skäl:

- (1) Olycksfrekvensen inom den civila luftfarten har varit tämligen konstant under den senaste tioårsperioden. Det kan likväl befaras att den beräknade trafikökningen kan leda till en ökning av antalet olyckor inom den närmaste framtiden.
- (2) Syftet med rådets direktiv 94/56/EG av den 21 november 1994 om grundläggande principer för utredning av flyghaverier och tillbud inom civil luftfart ⁽⁴⁾ är att förebygga olyckor genom att underlätta ett snabbt genomförande av utredningar.
- (3) Erfarenheten visar att en olycka ofta föregås av en rad tillbud och andra fel som visar på brister i flygsäkerheten.
- (4) För att det skall vara möjligt att förbättra säkerheten inom den civila luftfarten krävs bättre kunskaper om dessa händelser, vilket skulle underlätta analyser och göra det lättare att följa utvecklingen så att åtgärder kan vidtas för att komma till rätta med situationen.
- (5) En händelse som inbegriper luftfartyg som är registrerade i en medlemsstat eller handhas av ett företag som är etablerat i en medlemsstat bör rapporteras även om den inträffar utanför gemenskapens territorium.
- (6) Varje medlemsstat bör inrätta system för obligatorisk rapportering av händelser.
- (7) Personalen inom olika delar av den civila luftfarten uppmärksammar händelser som kan vara av intresse för att förebygga olyckor och bör därför rapportera dem.
- (8) Genom ett utbyte av information om sådana händelser skulle det bli betydligt lättare att upptäcka eventuella risker.

- (9) För att kunna utbyta information mellan olika system behövs lämplig programvara.
- (10) Säkerhetsinformationen bör vara tillgänglig för sådana organ som reglerar säkerheten inom den civila luftfarten eller som utreder olyckor och tillbud i gemenskapen och, om det anses lämpligt, för personer som kan dra lärdom av den och som kan vidta eller initiera åtgärder för att förbättra säkerheten.
- (11) På grund av säkerhetsinformationens känsliga natur är insamlingen av den beroende av att sekretessen garanteras, att källan skyddas och att förtroendet hos den personal som arbetar inom den civila luftfarten upprätthålls.
- (12) Allmänheten bör ha tillgång till allmän information om säkerhetsnivån inom luftfarten.
- (13) Lämpliga åtgärder bör vidtas för inrättande av system för konfidentiell rapportering.
- (14) De åtgärder som är nödvändiga för att genomföra detta direktiv bör antas i enlighet med rådets beslut 1999/468/EG av den 28 juni 1999 om de förfaranden som skall tillämpas vid utövandet av kommissionens genomförandebefogenheter ⁽⁵⁾.
- (15) Överensstämmelse med de tekniska rapporteringskrav som utarbetats av nationella experter vid JAA (de gemensamma luftfartsmyndigheterna) och Eurocontrol bör säkerställas. Arbetet inom dessa två europeiska organisationer bör beaktas vid upprättandet av förteckningen över händelser som skall rapporteras. Utvecklingen inom ramen för ICAO (Internationella luftfartsorganisationen) bör också beaktas.
- (16) Eftersom målet för den föreslagna åtgärden, nämligen att förbättra flygsäkerheten, inte i tillräcklig utsträckning kan uppnås av medlemsstaterna, eftersom isolerade rapporteringssystem i medlemsstaterna är mindre effektiva än ett samordnat nätverk där informationsutbyte gör att man tidigare kan upptäcka eventuella säkerhetsproblem, och det därför bättre kan uppnås på gemenskapsnivå, kan gemenskapen vidta åtgärder i enlighet med subsidiaritetsprincipen i artikel 5 i fördraget. I enlighet med proportionalitetsprincipen i samma artikel går detta direktiv inte utöver vad som är nödvändigt för att uppnå detta mål.

⁽¹⁾ EGT C 120 E, 24.4.2001, s. 148 och EGT C 332 E, 27.11.2001, s. 320.

⁽²⁾ EGT C 311, 7.11.2001, s. 8.

⁽³⁾ Europaparlamentets yttrande av den 14 juni 2001 (EGT C 53 E, 28.2.2002, s. 324), rådets gemensamma ståndpunkt av den 17 juni 2002 (EGT C 197 E, 20.8.2002, s. 16) och Europaparlamentets beslut av den 23 oktober 2002 (ännu ej offentliggjort i EUT), Europaparlamentets beslut av den 13 maj 2003 och rådets beslut av den 13 maj 2003.

⁽⁴⁾ EGT L 319, 12.12.1994, s. 14.

⁽⁵⁾ EGT L 184, 17.7.1999, s. 23.

HÄRIGENOM FÖRESKRIVS FÖLJANDE.

Artikel 4

Artikel 1

Syfte

Syftet med detta direktiv är att bidra till att förbättra flygsäkerheten genom att säkerställa att relevant säkerhetsinformation rapporteras, samlas in, lagras, skyddas och sprids.

Det enda syftet med rapportering av händelser är att förebygga olyckor och tillbud, inte att fastställa skuld- eller ansvarsfrågor.

Artikel 2

Definitioner

I detta direktiv används följande beteckningar med de betydelser som här anges:

1. *händelse*: driftsavbrott, defekt, fel eller annan onormal omständighet som har eller kan ha inverkat på flygsäkerheten men inte har lett till haverier eller allvarliga tillbud enligt definitionerna i artikel 3 a och k i direktiv 94/56/EG (nedan kallade "haverier eller allvarliga tillbud").
2. *anonymisering*: avlägsnande från inlämnade rapporter av alla personuppgifter angående uppgiftslämnaren liksom tekniska detaljuppgifter som kan få till följd att uppgiftslämnarens, eller tredje parts, identitet röjs.

Artikel 3

Räckvidd

1. Detta direktiv skall tillämpas på händelser som utgör en fara eller som, om de inte åtgärdas, skulle utgöra en fara för luftfartyget, ombordvarande eller andra personer. En förteckning över exempel på sådana händelser återfinns i bilagorna I och II.

2. Kommissionen får i enlighet med förfarandet i artikel 10.2 besluta att ändra bilagorna för att utöka eller ändra exemplen.

3. Detta direktivs tillämpning på flygplatsen i Gibraltar påverkar inte Spaniens eller Förenade kungarikets rättsliga ställning med avseende på tvisten om överhöghet över det territorium där flygplatsen är belägen.

4. Tillämpningen av bestämmelserna i detta direktiv på flygplatsen i Gibraltar skall uppskjutas till dess att ordningen i den gemensamma förklaring som avgavs av Spaniens och Förenade kungarikets utrikesministrar den 2 december 1987 har genomförts. När så sker, skall Spaniens och Förenade kungarikets regeringar underrätta rådet om detta.

Obligatorisk rapportering

1. Medlemsstaterna skall föreskriva att varje nedan förtecknad person vid utövandet av sina funktioner skall rapportera händelser som omfattas av artikel 3 till de behöriga myndigheter som avses i artikel 5.1:

- a) Operatören eller befälhavaren på ett turbindrivet luftfartyg eller ett luftfartyg inom det allmänna transportväsendet som används av en operatör för vars verksamhet en medlemsstat ombesörjer säkerhetsövervakningen.
- b) Den som under övervakning av en medlemsstat bedriver verksamhet avseende konstruktion, tillverkning, underhåll eller modifiering av ett turbindrivet luftfartyg eller ett luftfartyg inom det allmänna transportväsendet, eller av dess utrustning eller delar av denna.
- c) Den som under övervakning av en medlemsstat under-tecknar ett intyg om verkstadsrevision eller idrifttagande av ett turbindrivet luftfartyg eller ett luftfartyg inom det allmänna transportväsendet, eller av dess utrustning eller delar av denna.
- d) Den som utövar en funktion för vilken det från en medlemsstat krävs trafikledartillstånd eller tillstånd att hantera flyginformation.
- e) Den som är chef vid en flygplats som omfattas av rådets förordning (EEG) nr 2408/92 av den 23 juli 1992 om EG-lufttrafikföretags tillträde till flyglinjer inom gemenskapen. (1)
- f) Den som utövar en funktion som har samband med installation, modifiering, underhåll, reparation, översyn, flygkontroll eller inspektion av flygnavigationsanläggningar som en medlemsstat skall ansvara för.
- g) Den som utövar en funktion som har samband med luftfartygets hantering på marken, inbegripet bränslepåfyllning, service, iordningställande av lastbesked, lastning, avisning och bogsering vid en flygplats som omfattas av förordning (EEG) nr 2408/92.

2. Medlemsstaterna får uppmuntra frivillig rapportering av sådana händelser som avses i artikel 3.1 från alla personer som inom annan civil luftfartsverksamhet utövar liknande funktioner som de i punkt 1.

Artikel 5

Insamling och lagring av information

1. Medlemsstaterna skall utse en eller flera behöriga myndigheter som skall inrätta ett system för att samla in, utvärdera, bearbeta och lagra information om händelser som rapporterats i enlighet med artikel 4.

Följande myndigheter som arbetar opartiskt kan anförtros detta ansvar:

- a) Den nationella civila luftfartsmyndigheten, och/eller
- b) det utredningsorgan eller utredningsinstitut som inrättats i enlighet med artikel 6 i direktiv 94/56/EG, och/eller
- c) ett annat oberoende organ eller institut som har tilldelats denna funktion.

(1) EGT L 240, 24.8.1992, s. 8. Förordningen senast ändrad genom 1994 års anslutningsakt.

Om en medlemsstat utser mer än ett organ eller institut, skall den utse ett av dessa som kontaktpunkt för det informationsutbyte som nämns i artikel 6.1.

2. De behöriga myndigheterna skall lagra de insamlade rapporterna i sina databaser.

3. Haverier och allvarliga tillbud skall också lagras i dessa databaser.

Artikel 6

Informationsutbyte

1. Medlemsstaterna skall delta i ett informationsutbyte, vilket innebär att all relevant säkerhetsinformation som lagras i de databaser som avses i artikel 5.2 skall ställas till förfogande för de behöriga myndigheterna i andra medlemsstater och för kommissionen.

Databaserna skall vara kompatibla med den programvara som beskrivs i punkt 3.

2. Den behöriga myndighet, som utsetts i enlighet med artikel 5.1, som tar emot en rapport om en händelse skall lägga in den i databaserna och när det är nödvändigt underrätta den behöriga myndigheten i den medlemsstat där händelsen ägde rum, där luftfartyget är registrerat, där luftfartyget är tillverkat och/eller där operatören har behörighet.

3. Kommissionen skall utveckla särskild programvara för detta direktiv. Kommissionen skall därvid ta hänsyn till behovet av kompatibilitet med befintlig programvara i medlemsstaterna. De behöriga myndigheterna får använda denna programvara för sina egna databaser.

4. Kommissionen skall i enlighet med det förfarande som anges i artikel 10.2 vidta lämpliga åtgärder för att underlätta det informationsutbyte som avses i punkt 1.

Artikel 7

Spridning av information

1. Det organ som ålagts uppdraget att reglera säkerheten och att utreda haverier och tillbud inom den civila luftfarten i gemenskapen skall ha tillgång till sådan information om händelser som samlats in och utbytt i enlighet med artiklarna 5 och 6, så att de kan dra lärdom av de händelser som rapporterats för att förbättra säkerheten.

2. Utan att det påverkar allmänhetens rätt att få tillgång till kommissionens handlingar enligt Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1049/2001 av den 30 maj 2001 om allmänhetens tillgång till Europaparlamentets, rådets och kommissionens handlingar⁽¹⁾, skall kommissionen på eget initiativ och i enlighet med förfarandet i artikel 10.2 besluta om åtgärder och därtill hörande villkor för att sprida den information som avses i punkt 1 till berörda parter. Dessa åtgärder, som kan vara allmänna eller avse ett enskilt fall, skall grunda sig på behovet

— att förse personer och organisationer med den information de behöver för att förbättra säkerheten inom civil luftfart,

— att begränsa spridningen av information till vad som är absolut nödvändigt för användarens ändamål i syfte att säkerställa lämplig sekretess för denna information.

⁽¹⁾ EGT L 145, 31.5.2001, s. 43.

Utan att det påverkar bestämmelserna i artikel 8 skall beslutet att sprida information enligt denna punkt begränsas till vad som är absolut nödvändigt för användarens ändamål.

3. För att informera allmänheten om säkerhetsnivån inom civil luftfart får medlemsstaterna minst en gång per år offentliggöra en säkerhetsöversikt som omfattar information om de typer av händelser som anmälts inom ramen för deras nationella system för obligatorisk rapportering av händelser. Medlemsstaterna får också offentliggöra anonymiserade rapporter.

Artikel 8

Skydd av information

1. Medlemsstaterna skall i enlighet med sin nationella lagstiftning vidta nödvändiga åtgärder för att säkerställa lämplig sekretess för den information som de erhåller i enlighet med artiklarna 6.1 och 7.1. De får endast använda denna information i enlighet med syftet med detta direktiv.

2. Oavsett vilken typ av händelse och olycka eller allvarligt tillbud det är fråga om, och hur den klassificeras, får enskilda personers namn och adress aldrig registreras i den databas som avses i artikel 5.2.

3. Utan att det påverkar tillämpningen av tillämpliga straffrättsliga bestämmelser, skall medlemsstaterna avstå från att inleda rättsliga förfaranden rörande oöverlagda eller oavsiktliga lagöverträdelse som de får kännedom om endast på grund av att de rapporterats inom ramen för det nationella systemet för obligatorisk rapportering av händelser, utom i de fall det rör sig om grov oaktsamhet.

4. Medlemsstaterna skall, i enlighet med sin nationella lagstiftning och praxis, se till att personal som rapporterar om tillbud som de kan känna till inte blir föremål för efterräkningar från arbetsgivarens sida.

5. Denna artikel påverkar inte tillämpningen av nationella bestämmelser om rättsliga myndigheters tillgång till information.

Artikel 9

Frivillig rapportering

1. Utöver det system med obligatorisk rapportering som fastställs i artiklarna 4 och 5 får medlemsstaterna utse ett eller flera organ med uppgift att inrätta ett system med frivillig rapportering för att samla in och analysera information om observerade brister i luftfartssystemet vilka inte behöver rapporteras enligt systemet med obligatorisk rapportering, men som uppgiftslämnaren har uppfattat som en faktisk eller potentiell risk.

2. Om en medlemsstat väljer att inrätta ett system med frivillig rapportering, skall den fastställa villkoren för hur det eller de organ som den har utsett enligt punkt 1 skall anonymisera de frivilliga rapporter som läggs fram i enlighet med detta system.

3. Medlemsstaterna skall se till att relevant anonymiserad säkerhetsinformation som härrör från analysen av den konfidentiella rapporteringen lagras och finns tillgänglig för alla parter så att den kan användas för att öka luftfartssäkerheten.

Artikel 10

Kommitté

1. Kommissionen skall biträdas av den kommitté som inrättats genom artikel 12 i rådets förordning (EEG) nr 3922/91 av den 16 december 1991 om harmonisering av tekniska krav och administrativa förfaranden inom området civil luftfart⁽¹⁾.

2. När det hänvisas till denna punkt skall artiklarna 5 och 7 i beslut 1999/468/EG tillämpas, med beaktande av bestämmelserna i artikel 8 i beslutet.

Den tid som avses i artikel 5.6 i beslut 1999/468/EG skall vara tre månader.

3. Kommittén skall själv anta sin arbetsordning.

Artikel 11

Genomförande

1. Medlemsstaterna skall sätta i kraft de lagar och andra författningar som är nödvändiga för att följa detta direktiv före den 4 juli 2005. De skall genast underrätta kommissionen om detta.

När en medlemsstat antar dessa bestämmelser skall de innehålla en hänvisning till detta direktiv eller åtföljas av en sådan hänvisning när de offentliggörs. Närmare föreskrifter om hur hänvisningen skall göras skall varje medlemsstat själv utfärda.

2. Medlemsstaterna skall till kommissionen överlämna texten till de centrala bestämmelser i nationell lagstiftning som de antar inom det område som omfattas av detta direktiv.

Artikel 12

Ikraftträdande

Detta direktiv träder i kraft samma dag som det offentliggörs i *Europeiska unionens officiella tidning*.

Artikel 13

Adressater

Detta direktiv riktar sig till medlemsstaterna.

Utfärdat i Luxemburg den 13 juni 2003.

På Europaparlamentets vägnar

P. COX

Ordförande

På rådets vägnar

V. PAPANDREOU

Ordförande

⁽¹⁾ EGT L 373, 31.12.1991, s. 4. Förordningen senast ändrad genom kommissionens förordning (EG) nr 2871/2000 (EGT L 333, 29.12.2000, s. 47).

BILAGA I

Förteckning över händelser som inträffar i samband med drift, underhåll, reparation och tillverkning av luftfartyg och som skall rapporteras

- Anm. 1:* Även om denna bilaga omfattar de flesta av de händelser som bör rapporteras kan den inte vara helt uttömmande. Varje annan händelse som av de inblandade bedöms uppfylla kriterierna bör också rapporteras.
- Anm. 2:* Denna bilaga innefattar inte haverier. Förutom övriga krav för haverirapportering bör haverier också registreras i den databas som anges i artikel 5.2.
- Anm. 3:* Denna bilaga innehåller exempel på rapporteringskrav som omfattar drift, underhåll och reparation och tillverkning av luftfartyg.
- Anm. 4:* Händelser som skall rapporteras är sådana där driftens säkerhet har satts i fara eller vilka kunde ha lett till en riskfylld situation. Om uppgiftslämnaren anser att en händelse inte innebar en risk för driftens säkerhet, men att en upprepning av händelsen under andra men sannolika förhållanden skulle utgöra en risk, bör en rapport lämnas. Något som bedöms värt att rapportera när det gäller en typ av produkt, del eller anordning, kanske inte bedöms vara värt att rapportera när det gäller en annan typ, och avsaknaden eller förekomsten av en enstaka mänsklig eller teknisk faktor kan förvandla en händelse till ett haveri eller ett allvarligt tillbud.
- Anm. 5:* Särskilda driftsgodkännanden, till exempel RVSM, ETOPS, RNAV eller ett konstruktions- eller underhållsprogram kan innehålla särskilda rapporteringskrav för fel eller felfunktion som omfattas av dessa godkännanden eller program.

INNEHÅLL

- A: FLYGNING
B: TEKNISKA ASPEKTER
C: UNDERHÅLL OCH REPARATION
D: FLYGTRAFIKLEDNING, ANORDNINGAR OCH MARKTJÄNSTER

A. FLYGNING

i) Luftfartygets framförande

- a) Undanmanövrar
- Risk för kollision med ett annat luftfartyg, terrängen eller ett föremål eller en riskfylld situation då en undanmanöver hade varit lämplig.
 - En undanmanöver som är nödvändig för att undvika kollision med ett annat luftfartyg, terrängen eller ett föremål.
 - En undanmanöver för att undvika andra riskfyllda situationer.
- b) Start- eller landningstillbud, inbegripet landning av säkerhetsskäl och nödlandning. Tillbud såsom för låg inflygning eller då luftfartyget hamnar bortom eller vid sidan av rullbanan. Starter, avbrutna starter, landningar eller landningsförsök på en stängd eller upptagen rullbana eller på fel rullbana. Inkräktande objekt på rullbanan.
- c) Förväntad prestanda under start eller inledande stigning ej möjlig att uppnå.
- d) Kritiskt låg bränslenivå eller omöjlighet att omfördela bränsle eller utnyttja allt tillgängligt bränsle.
- e) Förlorad kontroll (även delvis eller tillfälligt förlorad kontroll), oavsett orsak.
- f) Händelser vid hastigheter i närheten av eller över V_1 , som orsakats av eller leder till en farlig eller potentiellt farlig situation (t.ex. avbruten start, stjärtpartiet slår i marken vid start eller landning, bortfall av motordrag etc.).
- g) Pådrag som leder till en farlig eller potentiellt farlig situation.
- h) Betydande, oavsiktlig avvikelser från flyghastighet, avsedd färdlinje eller flyghöjd (mer än 300 fot), oavsett orsak.
- i) Nedflygning under beslutshöjden eller under den lägsta nedflygningshöjden utan erforderlig visuell referens.
- j) Förlorad kontroll av aktuell position eller position i förhållande till annat luftfartyg.
- k) Brutet förbindelse mellan medlemmarna i flygbesättningen (CRM) eller mellan flygbesättningen och andra personalkategorier (kabinpersonal, flygtrafikkontroll, flygtekniker).
- l) Hård landning – en landning som anses kräva en "kontroll efter hård landning".
- m) Överskridande av gränserna för bränsleobalans.

- n) Felaktig inställning av en SSR-kod eller av en höjdmätare.
- o) Felprogrammering av eller felaktig inmatning till navigeringsutrustning och utrustning för prestandaberäkning eller användning av felaktiga data.
- p) Felaktig mottagning eller tolkning av radiomeddelanden.
- q) Felfunktioner eller defekter i bränslesystemet som har effekt på bränsletillförsel eller bränslefördelning.
- r) Luftfartyget lämnar oavsiktligt området med markbeläggning.
- s) Kollision mellan ett luftfartyg och ett annat luftfartyg, fordon eller annat föremål på marken.
- t) Oavsiktlig och/eller felaktig användning av kontroller.
- u) Inte möjligt att erhålla den avsedda konfigurationen på luftfartyget under någon fas av flygningen (t.ex. landningsställ och tillhörande luckor, klaffar, stabilisatorer, vingframkantsluftledare ("slats") etc.).
- v) En farlig eller potentiellt farlig situation som uppstår till följd av en avsiktlig simulering av en felfunktion i utbildnings-, systemkontroll- eller träningsyfte.
- w) Onormala vibrationer.
- x) Utlösning av ett primärt varningssystem som har samband med luftfartygets manövrering, t.ex. konfigurationsvarning, överstegringsvarning, övervarvsvarning och liknande, såvida inte
 1. besättningen med säkerhet fastställt att indikeringen var felaktig när den utlöstes; den falska varningen får dock inte ha lett till en svårighet eller risk till följd av besättningens reaktion på varningen, eller
 2. systemet utlöstes i utbildnings- eller testsyfte.
- y) GPWS/TAWS-varning när
 1. luftfartyget kommer närmare marken än planerat eller förväntat, eller
 2. varningen utlöses vid instrumentväderförhållanden (IMC) eller på natten och det fastställs att den beror på en hög nedstigningshastighet (status 1), eller
 3. varningen beror på att man underlåtit att välja landningsställ eller landningsklaff vid rätt tillfälle under inflygningen (status 4), eller
 4. en svårighet eller fara uppstår eller skulle ha kunnat uppstå till följd av besättningens reaktion på varningen, t.ex. på grund av ett minskat avstånd till annan trafik; detta kan gälla en varning med vilken status eller av vilken typ som helst, dvs. verklig varning, störning eller falsk varning.
- z) GPWS/TAWS-beredskap när en svårighet eller risk uppstår eller kunde ha uppstått till följd av besättningens reaktion på beredskapen.
 - aa) ACAS RA.
 - bb) Tillbud som har samband med luftflödet från jetmotor eller propeller och som leder till allvarlig skada.

ii) Nödsituationer

- a) Brand, explosion, rök eller giftiga eller skadliga ångor, även när branden släckts.
- b) Flygbesättningens eller kabinpersonalens användning av icke standardrutiner för att hantera en nödsituation när
 1. rutinerna finns men inte används,
 2. rutiner inte finns,
 3. rutiner finns men är ofullständiga eller olämpliga,
 4. rutinerna är felaktiga,
 5. felaktiga rutiner används.
- c) Otillfredsställande nödfallsrutiner, även när dessa används i underhålls-, utbildnings- eller testsyfte.
- d) En händelse som leder till nödutrymning.
- e) Tryckfall.
- f) Användning av nödutrustning eller fastställda nödfallsrutiner för att hantera en viss situation.
- g) En händelse som leder till anmälan av nödsituation – ("Mayday" eller "Pan").
- h) Bristfällig funktion hos nödsystem eller nödutrustning, inbegripet nödutgångar och nödbelysning, även när de används i underhålls-, utbildnings- eller testsyfte.
- i) Händelser där någon medlem i flygbesättningen tvingas använda syrgas i en nödsituation.

iii) Förlorad arbetsförmåga hos besättningen

- a) Förlorad arbetsförmåga hos någon flygbesättningsmedlem, även före avgång om den skulle ha kunnat leda till arbetsförmåga efter start.
- b) Förlorad arbetsförmåga hos någon medlem av kabinpersonalen som gör att han eller hon inte kan vidta viktiga nödtåtgärder.

iv) Personskador

Händelser som leder till eller kunde ha lett till att passagerarna eller besättningen blev allvarligt skadade, men som inte anses utgöra ett sådant haveri som skall rapporteras.

v) Väderförhållanden

- a) Ett blixtnedslag som leder till skada på luftfartyget eller till att en viktig funktion slås ut eller fungerar dåligt.
- b) En hagelskur som leder till skada på luftfartyget eller till att en viktig funktion slås ut eller fungerar dåligt.
- c) Allvarlig turbulens som leder till att ombordvarande skadas eller som bedöms kräva en "turbulenskontroll" av luftfartyget.
- d) Vindskjuvning inträffar.
- e) Nedisning inträffar som gör att luftfartyget blir svårhanterligt, skadar luftfartyget eller leder till att en viktig funktion slås ut eller fungerar dåligt.

vi) Säkerhet

- a) Olaglig störning i luftfartyget, t.ex. bombhot eller kapning.
- b) Svårighet att kontrollera drogpåverkade, våldsamma eller oreglerliga passagerare.
- c) Upptäckt av en fripassagerare.

vii) Andra händelser

- a) Upprepning av en viss typ av händelse, som, om den inträffade en enda gång, inte skulle anses vara värd att rapportera men som på grund av den frekvens med vilken den inträffar utgör en potentiell fara.
- b) En fågelkollision som leder till skada på luftfartyget eller till att en viktig funktion slås ut eller fungerar dåligt.
- c) Vakturbulens.
- d) Varje annan händelse som anses ha försatt eller som hade kunnat försätta luftfartyget eller ombordvarande i fara ombord på luftfartyget eller på marken.

B. TEKNISKA ASPEKTER**i) Struktur**

Inte alla strukturskador måste rapporteras. Det krävs en teknisk bedömning för att avgöra om skadan är så allvarlig att den bör rapporteras. Följande exempel kan tjäna som referens:

- a) Skada på ett viktigt strukturelement som inte har klassats som skadetolerant (element med begränsad livslängd). Viktiga strukturelement är element som ingår i den bärande konstruktionen och upptar flyg-, mark- och tryckbelastning och som, om de skadas, kan leda till att luftfartyget totalhavererar.
- b) Defekt eller skada som överskrider de tillåtna gränserna för viktiga strukturelement som har klassats som skadetoleranta.
- c) Skada eller defekt som överskrider toleranserna för ett strukturelement och kan minska konstruktionens styvhet i sådan grad att marginal till fladder eller avvikande styregenskaper inte längre erhålles.
- d) Skada på eller defekt hos ett strukturelement som kan leda till att föremål som kan skada luftfartyget eller ombordvarande lossnar.
- e) Skada på eller defekt hos ett strukturelement som kan äventyra systemets funktion. Se nedan punkt ii.
- f) Förlust av delar av luftfartyget under flygningen.

ii) System

Följande allmänna kriterier föreslås kunna tillämpas på alla system:

- a) Bortfall av eller väsentligt fel eller defekt hos ett system, delsystem eller utrustning som innebär att standardrutiner, övningar etc. inte kunnat genomföras på ett tillfredsställande sätt.

- b) Problem för besättningen att kontrollera systemet, t.ex.
 - 1. obeordrad aktivering,
 - 2. felaktig eller ofullständig respons, t.ex. begränsad rörlighet eller styvhet,
 - 3. rusning,
 - 4. mekaniskt brott eller fel.
- c) Bortfall av eller fel i systemets viktigaste funktion(er) (ett system kan ha flera funktioner).
- d) Interferens i eller mellan system.
- e) Fel eller felfunktion i den skyddsanordning eller det nödsystem som är kopplat till systemet.
- f) Förlust av systemredundans.
- g) Varje händelse som orsakas av att ett system uppträder på ett oförutsett vis.
- h) För luftfartygstyper med ett enda huvudsystem, delsystem eller en enda utrustningssats:
Bortfall av eller väsentligt fel eller defekt hos ett huvudsystem, delsystem eller en utrustningssats.
- i) För luftfartygstyper med flera oberoende huvudsystem, delsystem eller utrustningssats:
Bortfall av eller väsentligt fel eller defekt hos mer än ett huvudsystem, delsystem eller en utrustningssats.
- j) Utlösning av ett primärt varningssystem som rör luftfartygets system eller utrustning, om inte besättningen med säkerhet fastställt att indikeringen var falsk och under förutsättning att den falska varningen inte ledde till en svårighet eller risk till följd av besättningens reaktion på varningen.
- k) Läckage av hydraulvätska, bränsle, olja eller andra vätskor som leder till brandfara eller eventuell farlig förorening av luftfartygets struktur, system eller utrustning eller fara för de ombordvarande.
 - l) Funktionsbortfall eller defekt hos ett indikeringsystem som innebär en risk för att besättningen får missvisande indikationer.
- m) Bortfall, felfunktion eller defekt som inträffar under en kritisk fas av flygningen och som påverkar driften av systemet i fråga.
- n) Betydande prestandabortfall jämfört med godkända prestanda – bromsverkan, bränsleförbrukning osv. – om detta leder till en farlig situation (med beaktande av beräkningsmetodens noggrannhet).
- o) Bristande symmetri i styrsystem, t.ex. klaffar, vingframkantsluftledare ("slats"), spoilers etc.

Tillägget till denna bilaga innehåller en förteckning över exempel på händelser som skall rapporteras till följd av en tillämpning av dessa allmänna kriterier på specifika system.

iii) **Framdrivning (t.ex. motorer, propellrar och rotorsystem) och reservkraftsaggregat**

- a) Utslockning (flameout), kupering eller fel hos någon av motorerna.
- b) högvarv eller okontrollerbart varvtal hos någon komponent som roterar med hög hastighet (t.ex. reservkraftsaggregat, tryckluftstartmotor, luftkonditioneringsenhet, luftturbinmotor, propeller eller rotor).
- c) Funktionsbortfall eller fel i någon del av motorn eller motoranläggningen som leder till något av följande:
 - 1. Minskat yttre skydd för vissa komponenter/debris.
 - 2. Okontrollerad invändig eller utvändig brand, eller utsläpp av het gas.
 - 3. Dragkraft i en annan riktning än piloten begär.
 - 4. Funktionsbortfall av kraftreversering eller bristande funktion.
 - 5. Omöjligt att kontrollera kraft, dragkraft eller varvtal.
 - 6. Skada på motorns infästningsstruktur.
 - 7. Bortfall, helt eller delvis, av en stor del av motoranläggningen.
 - 8. Täta synliga ångor eller en koncentration av giftiga ämnen i sådan grad att besättningens eller passagerarnas handlingsförmåga minskas.
 - 9. Omöjligt att på normalt sätt stänga av en motor.
 - 10. Omöjligt att åter starta en funktionsduglig motor.
- d) En icke begärd dragkraft/kraftförlust, växling eller vibration som kan klassificeras som en dragkraftsförlust eller förlust av effektkontroll (LOTC)
 - 1. för ett enmotorigt luftfartyg, eller
 - 2. där det betraktas som överdimensionerat för användningen, eller

3. där det kan påverka mer än en motor i ett flermotorigt luftfartyg, i synnerhet i fråga om tvåmotoriga luftfartyg, eller
 4. för ett flermotorigt luftfartyg där samma eller liknande motortyp används i ett sammanhang där händelsen skulle anses vara riskfylld eller kritisk.
- e) Varje defekt som konstateras i en del med begränsad livslängd och som gör att denna del måste bytas ut i förtid.
 - f) Defekter med samma ursprung, vilka kan leda till en sådan snabb kupering under flygning att det finns en risk för att mer än en motor kuperas under samma flygning.
 - g) Funktionsbortfall hos eller oavsiktlig aktivering av en motorbegränsare eller styranordning.
 - h) Överskridande av motorparametrar.
 - i) FOD som leder till skada.

Propellrar och propellertransmission

- j) Funktionsbortfall eller fel i någon del av en propeller eller motoranläggning som kan resultera i ett eller flera av följande missöden:
 1. För hög hastighet för propellern.
 2. Utveckling av överdriven långsamhet.
 3. Dragkraft i motsatt riktning mot den som piloten angett.
 4. Förlust av propellern eller någon viktig del av propellern.
 5. Fel som resulterar i häftig obalans.
 6. Propellerbladens oavsiktliga rörelse under den fastställda minimipositionen för flygning.
 7. Omöjligt att flöjla propellern.
 8. Omöjlighet att reglera en förändring i propellerstigningen.
 9. Oavsiktlig förändring av stigningen.
 10. Okontrollerat propellermotstånd eller förändring av hastigheten.
 11. Förlust av lågenergidelar.

Rotorer och rotortransmission

- k) Skada eller defekt hos huvudrotorns växellåda/infästning som kan leda till att rotorenheten lossnar under flygning och/eller funktionsbortfall i rotorstyrningen.
- l) Skada på akterrotorn, transmissionen och motsvarande system.

Reservkraftsaggregat (APU)

- m) Avstängning eller fel när det av driftsmässiga orsaker krävs tillgång till reservkraftsaggregatet, t.ex. ETOPS eller MEL.
- n) När det inte är möjligt att stänga ned reservkraftsaggregatet.
- o) Övervarv.
- p) När reservkraftsaggregatet behövs av driftsmässiga orsaker och det inte går att starta det.

iv) **Mänskliga faktorer**

Varje tillbud där någon faktor eller brist i luftfartygets utformning kunde ha orsakat en felanvändning med en eventuell vådlig eller katastrofal effekt.

v) **Andra händelser**

- a) Varje tillbud där någon faktor eller brist i luftfartygets utformning kunde ha orsakat en felanvändning med en eventuell vådlig eller katastrofal effekt.
- b) En händelse som normalt inte skulle anses vara värd att rapportera (t.ex. inredning, kabinutrustning eller vattensystem) om omständigheterna i samband med händelsen lett till att luftfartyget eller ombordvarande utsatts för fara.
- c) Brand, explosion, rök eller giftiga eller skadliga ångor.
- d) Varje annan händelse som kan försätta luftfartyget i fara eller påverka säkerheten för ombordvarande eller personer eller egendom i närheten av luftfartyget eller på marken.
- e) Fel eller defekt i högtalarsystemet som gör att det inte fungerar eller att meddelanden inte kan uppfattas av passagerarna.
- f) Fel på styrreglagen på pilotens stol under flygning.

C. UNDERHÅLL OCH REPARATION AV LUFTFARTYG

- i) Felaktigt monterade delar eller komponenter i luftfartyget, som upptäcks i samband med inspektions- eller testrutiner som görs i något annat syfte.
- ii) Läckage av het avtappningsluft som leder till strukturella skador.
- iii) Defekt som konstateras i en del med begränsad livslängd och som gör att denna del måste bytas ut i förtid.
- iv) Skada eller förslitning (t.ex. brott, sprickor, korrosion, delaminering, släppning och liknande) oavsett orsak (t.ex. vibration, bristande styvhet eller strukturella svagheter) på
 - a) primärstrukturen eller på ett viktigt strukturelement (enligt definitionen i tillverkarens reparationshandbok) där denna skada eller förslitning överskrider de tillåtna gränser som anges i reparationshandboken och det krävs att elementet i fråga repareras eller helt eller delvis byts ut,
 - b) sekundärstrukturen, vilket inneburit eller skulle kunna innebära en fara för luftfartyget,
 - c) motor-, propeller- eller rotorsystemet.
- v) **Funktionsbortfall, fel eller defekt hos, skada eller förslitning av luftfartygets system eller utrustning som upptäcks på grund av att man följt ett luftvärdighetsdirektiv eller annan obligatorisk instruktion som utfärdats av en tillsynsmyndighet, om**
 - a) det första gången upptäcks av den rapporterande organisation som kontrollerar efterlevnaden,
 - b) vid en påföljande kontroll, de tillåtna gränser som anges i instruktionen överskrids och/eller skriftliga reparations-/rektifieringsrutiner inte finns tillgängliga.
- vi) Funktionsbortfall hos nödsystem och nödutrustning, inbegripet nödutgångar och nödbelysning, även när de används i underhålls-, utbildnings- och testsyfte.
- vii) Bristande eller felaktig efterlevnad av erforderliga underhållsrutiner.
- viii) Produkter, delar, apparater och material av okänt eller misstänkt ursprung.
- ix) Vilsledande, inkorrekta eller otillräckliga uppgifter om eller rutiner för underhåll som skulle kunna leda till underhållsfel.
- x) **Funktionsbortfall, fel eller defekt hos den markutrustning som används för att testa/kontrollera luftfartygets system och utrustning då problemet inte upptäcks vid obligatoriska rutininspektioner och testförfaranden och detta leder till att en riskfylld situation uppstår.**

D. FLYGNAVIGERINGSTJÄNSTER, ANLÄGGNINGAR OCH MARKTJÄNSTER

- i) **Flygnavigerings-tjänster**

Se bilaga II – Förteckning över händelser som rör flygnavigerings-tjänster och som skall rapporteras.
- ii) **Flygfält och flygfältsanläggningar**
 - a) Större bränslespill i samband med bränslepåfyllning.
 - b) Påfyllning av felaktiga bränslemängder vilket väsentligt skulle kunna påverka luftfartygets räckvidd, prestanda, balans eller konstruktionshållfasthet.
- iii) **Hantering av passagerare, bagage och gods**
 - a) Betydande förorening av luftfartygets struktur, system eller utrustning, som härrör från medfört bagage eller gods.
 - b) Felaktig lastning av passagerare, bagage eller gods vilket skulle kunna få en betydande inverkan på luftfartygets vikt och/eller balans.
 - c) Felaktig lastning av bagage eller gods (även handbagage) vilket skulle kunna innebära en fara för luftfartyget, dess utrustning eller ombordvarande, eller som kan störa en nödutrymning.
 - d) Olämplig förvaring av lastcontainrar eller annat större gods.
 - e) Fraktning eller försök till fraktning av farligt gods i strid med tillämpliga bestämmelser, även felaktig märkning och förpackning av farligt gods.
- iii) **Hantering av luftfartyget på marken/marktjänster**
 - a) Funktionsbortfall, fel eller defekt hos den markutrustning som används för att testa/kontrollera luftfartygets system och utrustning, när problemet inte upptäckts vid obligatoriska rutininspektioner och testförfaranden och detta leder till att en riskfylld situation uppstår.
 - b) Bristande eller felaktig efterlevnad av erforderliga servicerutiner.
 - c) Påfyllning av bränsle och andra viktiga vätskor (inklusive syre och dricksvatten) som är förorenade eller av fel typ.

Tillägg till BILAGA I

Följande punkter innehåller exempel på händelser som skall rapporteras till följd av en tillämpning av allmänna kriterier på de specifika system som anges i punkt B ii i bilaga I.

1. Luftkonditionering/ventilation

- a) Fullständigt bortfall av kylningen av den elektroniska utrustningen i luftfartyget.
- b) Tryckfall.

2. Automatiskt styrsystem

- a) Det automatiska styrsystemet ger inte avsett resultat när det aktiveras.
- b) Betydande, rapporterad svårighet för besättningen att styra luftfartyget som har samband med det automatiska styrsystemets funktion.
- c) Fel i någon anordning för bortkoppling av det automatiska styrsystemet.
- d) Ej avsedd förändring av flygskede i det automatiska styrsystemet.

3. Kommunikationer

- a) Fel eller defekt i högtalarsystemet som gör att det inte fungerar eller att meddelanden inte kan uppfattas av passagerarna.
- b) Totalt kommunikationsbortfall under flygning.

4. Elsystemet

- a) Bortfall av ett av elsystemets fördelningsnät (likström eller växelström).
- b) Totalt bortfall eller bortfall av mer än ett elkraftsystem.
- c) Fel i reservkraftsystemet (nödsystemet).

5. Förarkabin/kabin/lastutrymme

- a) Fel på styrreglagen på pilotens stol under flygning.
- b) Fel på nödsystem eller nödutrustning, inbegripet signalsystem för nödutrymning, nödutgångar, nödbelysning etc.
- c) Lastningssystemet blir inte kvar i inställt läge.

6. Brandskyddssystem

- a) Brandvarning, såvida den inte omedelbart konstateras vara falsk.
- b) Icke upptäckta fel eller defekter i brand- respektive rökvarningssystem och brand- respektive rökskyddssystem som kan leda till funktionsbortfall eller försämrade funktion hos brandvarnings- och brandskyddssystemet.
- c) Utebliven varning vid brand eller rök.

7. Roder

- a) Bristande symmetri hos klaffar, vingframkantsluftledare (slats), spoilers etc.
- b) Begränsad rörlighet, stelhet eller dålig eller fördröjd respons vid drift av primärt rodersystem eller av tillhörande säkrings- och låssystem.
- c) Okontrollerbara roderytor.
- d) Vibrationer i roderytorna som uppfattas av besättningen.
- e) Funktionsbortfall eller frånkoppling av det mekaniska rodersystemet.
- f) Betydande interferens med den normala styrningen av luftfartyget eller försämrade flygegenskaper.

8. Bränslesystem

- a) Fel i det system som anger bränslemängd, vilket leder till totalt funktionsbortfall eller till felaktig indikering av bränslemängd ombord.
- b) Bränsleläckage som leder till större bränsleförlust, brandfara eller betydande förorening.
- c) Fel eller defekter i bränsledumpningsystemet som leder till en oavsiktlig förlust av en betydande bränslemängd, brandfara eller farlig förorening av luftfartygets utrustning, eller till att bränsle inte kan dumpas.
- d) Fel eller defekter i bränslesystemet som har en betydande effekt på bränsletillförsel och/eller bränslefördelning.
- e) Omöjligt att omfördela bränsle eller utnyttja allt tillgängligt bränsle.

9. Hydraulsystem

- a) Bortfall av ett hydraulsystem (endast ETOPS).
- b) Isoleringssystemet fungerar inte.
- c) Bortfall av mer än en hydraulkrets.
- d) Fel i reservhydraulsystemet.
- e) Oavsiktlig utvidgning av rammluftsturbin.

10. System för isvarning respektive nedisningskydd

- a) Icke känt bortfall av eller reducerad prestanda hos varmlufts-/avisningssystemet.
- b) Bortfall av mer än ett av de givarstyrda värmesystemen.
- c) Omöjligt att uppnå symmetrisk avisning av vingarna.
- d) Onormal isbildning som leder till betydande konsekvenser för luftfartygets prestanda eller manöverduglighet.
- e) Besättningens synfält kraftigt påverkat.

11. Indikerings-/varnings-/registreringssystem

- a) Fel eller defekt hos ett indikeringsystem om det finns en möjlighet att grovt missvisande indikationer till besättningen kan leda till olämpliga åtgärder från besättningen avseende ett viktigt system.
- b) Bortfall av röd varningsfunktion hos ett system.
- c) För förarkabiner i glas: bortfall av eller felfunktion hos mer än en kontrollpanel eller dator som används för en visnings- eller varningsfunktion.

12. Landningsställ/bromsar/däck

- a) Brand i bromsar.
- b) Betydande förlust av bromsverkan.
- c) Osymmetrisk inbromsning vilket leder till betydande avvikelse från färdvägen.
- d) Fel i systemet för s.k. free fall extension av landningsställ (även under planerade tester).
- e) Oönskad utfällning/infällning av landningsställ eller luckor.
- f) Flera däck går sönder.

13. Navigeringssystem (även system för precisionsinflygning) luftdatasystem

- a) Bortfall av eller flera fel i navigeringssystemet.
- b) Totalt bortfall av eller flera fel i luftdatasystemet.
- c) Grovt missvisande indikationer.
- d) Väsentliga navigationsfel på grund av felaktiga uppgifter eller kodningsfel i en databas.
- e) Övåntad avvikelse i sida eller höjdläge som inte orsakats av pilotens agerande.
- f) Problem med navigeringsanordningar på marken som orsakar väsentliga navigationsfel som inte beror på övergång från tröghetsnavigering till radionavigering.

14. Syrgas för luftfartyg med övertryckskabin

- a) Förlust av syretillförsel i förarkabinen.
- b) Förlust av syretillförsel för en stor del av passagerarna (mer än 10 %), även när detta upptäcks i samband med underhåll, utbildning eller test.

15. System för avtappningsluft

- a) Läckage av het avtappningsluft som leder till brandvarning eller strukturella skador.
 - b) Bortfall av samtliga system för avtappningsluft.
 - c) Fel i systemet för detektering av läckage av avtappningsluft.
-

BILAGA II

Förteckning över händelser som rör flygnavigeringsjänster och som skall rapporteras

- Anm. 1:* Även om denna bilaga omfattar de flesta av de händelser som bör rapporteras kan den inte vara helt uttömmande. Varje annan händelse som av de inblandade bedöms uppfylla kriterierna bör också rapporteras.
- Anm. 2:* Denna bilaga innefattar inte haverier och allvarliga tillbud. Förutom övriga krav för haverirapportering bör haverier också registreras i de databaser som anges i artikel 5.2.
- Anm. 3:* Denna bilaga omfattar sådana händelser inom flygnavigeringsjänster som utgör ett verkligt eller ett potentiellt hot mot flygsäkerheten eller kan äventyra tillhandahållandet av säkra flygnavigeringsjänster.
- Anm. 4:* Innehållet i denna bilaga skall inte hindra rapportering av varje händelse, situation eller förhållande som, om de upprepas under andra men sannolika omständigheter eller tillåts fortsätta utan korrigering, skulle kunna medföra fara för flygsäkerheten.
- i) **Tillbud – nästan kollision (Omfattar särskilda situationer där ett luftfartyg och ett annat luftfartyg/marken/ett fordon/en person eller ett föremål uppfattas vara för nära varandra):**
- Överträdelse av minimiavståndet.
 - Otillräckligt avstånd.
 - Nära kontrollerad flygning med markkontakt.
 - Inbrytning på rullbana där en undvikande manöver var nödvändig.
- ii) **Tillbud – Potentiell kollision eller kollisionsrisk (gäller särskilda situationer med potential att leda till ett haveri eller risk för kollision om ett annat luftfartyg finns i närheten):**
- Inbrytning på rullbana där en undvikande manöver inte är nödvändig.
 - Avåkning från rullbana av luftfartyg.
 - Luftfartygs avvikelse från start-landningstillstånd från flygtrafikkontrollen.
 - Luftfartygs avvikelse från tillämplig ATM-reglering (ATM – Air Traffic Management).
 - Luftfartygs avvikelse från tillämpliga offentliggjorda ATM-förfaranden.
 - Otillåtet intrång i luftrummet.
 - Avvikelse från tillämplig(a) bestämmelse(r) om att medföra och hantera ATM-relaterad luftfartygsutrustning.
- iii) **ATM-specifika händelser (Gäller de situationer som påverkar möjligheten att tillhandahålla säkra ATM-tjänster, inklusive situationer när, tillfälligtvis, säker drift av luftfartyget inte har äventyrats). Detta skall omfatta följande:**
- Oförmåga att tillhandahålla ATM-tjänster.
 - Oförmåga att tillhandahålla luftfartstjänster.
 - Oförmåga att tillhandahålla tjänster som rör förvaltning av luftrummet.
 - Oförmåga att tillhandahålla tjänster som rör ledningen av lufttrafikflödet.
 - Icke fungerande kommunikation.
 - Icke fungerande övervakning.
 - Icke fungerande databehandling och fördelning.
 - Icke fungerande navigation.
 - Säkerheten i ATM-systemet.
-

Tillägg till BILAGA II

Följande punkter innehåller exempel på ATM-händelser som skall rapporteras till följd av en tillämpning på framförande av luftfartyg av de allmänna kriterier som anges i punkt iii i bilaga II.

1. Information från källor på marken som i väsentlig utsträckning är felaktig, inadekvat eller missledande, exempelvis från flygtrafikkontrollen (ATC), automatisk terminalinformation (ATIS), väderlekstjänsten, navigeringsdatabaser, kartor, diagram, handböcker och liknande.
 2. Tilldelning av lägre flyghöjd än den föreskrivna.
 3. Angivelse av felaktiga tryckreferensuppgifter (dvs. höjdmätarinställning).
 4. Felaktig överföring, mottagning eller tolkning av viktiga meddelanden när detta leder till en farlig situation.
 5. Kränkning av avståndminimum.
 6. Otillåten kränkning av luftrum.
 7. Otillåtna radiokommunikationsöverföringar.
 8. Fel i mark- och satellitbaserade navigationsanordningar.
 9. Allvarligt fel i ATC/ATM eller betydande försämring av flygfältets infrastruktur.
 10. Flygfältets manöverytor blockerade av luftfartyg, fordon, djur eller främmande föremål vilket leder till en farlig eller potentiellt farlig situation.
 11. Fel eller brister i markeringen av hinder eller faror inom flygfältets manöverytor vilket leder till en farlig situation.
 12. Fel eller betydande felfunktion hos eller avsaknad av flygfältsbelysning.
-

II

(Rättsakter vilkas publicering inte är obligatorisk)

KOMMISSIONEN

KOMMISSIONENS BESLUT

av den 25 juni 2003

om skyddsåtgärder mot Newcastlejuka i Australien

[delgivet med nr K(2003) 1948]

(Text av betydelse för EES)

(2003/489/EG)

EUROPEISKA GEMENSKAPERNAS KOMMISSION HAR FATTAT
DETTA BESLUT

av följande skäl:

med beaktande av Fördraget om upprättandet av Europeiska gemenskapen,

med beaktande av rådets direktiv 97/78/EG av den 18 december 1997 om principerna för organisering av veterinärkontroller av produkter från tredje land som förs in i gemenskapen⁽¹⁾, särskilt artikel 22.1 i detta,

med beaktande av rådets direktiv 91/496/EEG av den 15 juli 1991 om fastställande av regler för hur veterinärkontroller skall organiseras för djur som importeras till gemenskapen från tredje land och om ändring av direktiven 89/662/EEG, 90/425/EEG och 90/675/EEG⁽²⁾, senast ändrat genom direktiv 96/43/EG⁽³⁾, särskilt artikel 18.1 i detta,

med beaktande av rådets direktiv 91/494/EEG av den 26 juni 1991 om djurhälsovillkor för handel med färskt kött av fjäderfä inom gemenskapen och import av sådant kött från tredje land⁽⁴⁾, senast ändrat genom direktiv 1999/89/EG⁽⁵⁾, särskilt artiklarna 11.1, 12.2, 14.1 och artikel 14a i detta,

med beaktande av Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1774/2002 av den 3 oktober 2002 om hälsobestämmelser för animaliska biprodukter som inte är avsedda att användas som livsmedel⁽⁶⁾, ändrad genom kommissionens förordning (EG) nr 808/2003⁽⁷⁾, särskilt artiklarna 28 och 29 i denna, och

- (1) På grund av utbrott av Newcastlejuka i delstaterna Victoria and New South Wales antog kommissionen beslut 2002/537/EG⁽⁸⁾, ändrat genom beslut 2002/942/EG⁽⁹⁾.
- (2) Genom det beslutet förbjöds med vissa undantag import från Australien av levande fjäderfä och kläckägg, levande ratiter och kläckägg, färskt kött av fjäderfä, ratiter, fågelvilt i hägn och viltelevande fågelvilt, produkter av fjäderfäkött och beredningar av kött fram till och med den 1 maj 2003.
- (3) Inga nya fall av Newcastlejuka har rapporterats och de australiska myndigheterna har lämnat epidemiologiska uppgifter.
- (4) Eftersom beslut 2002/537/EG har upphört att gälla, och uppgifterna från de australiska myndigheterna ännu inte har analyserats färdigt, är det nödvändigt att, med vissa undantag, vidmakthålla ett allmänt förbud mot import från Australien av levande fjäderfä och kläckägg, levande ratiter och kläckägg, färskt kött av fjäderfä, ratiter, fågelvilt i hägn och viltelevande fågelvilt, produkter av fjäderfäkött och beredningar av kött av de uppräknade arterna.

⁽¹⁾ EGT L 24, 31.1.1998, s. 9.

⁽²⁾ EGT L 268, 24.9.1991, s. 56.

⁽³⁾ EGT L 162, 1.7.1996, s. 1.

⁽⁴⁾ EGT L 268, 24.9.1991, s. 35.

⁽⁵⁾ EGT L 300, 23.11.1999, s. 17.

⁽⁶⁾ EGT L 273, 10.10.2002, s. 1.

⁽⁷⁾ EUT L 117, 13.5.2003, s. 1.

⁽⁸⁾ EGT L 173, 3.7.2002, s. 33.

⁽⁹⁾ EGT L 325, 30.11.2002, s. 49.

- (5) I kommissionens beslut 97/222/EG ⁽¹⁾, senast ändrat genom beslut 2002/464/EG ⁽²⁾, fastställs en förteckning över tredje länder från vilka medlemsstaterna får tillåta import av köttprodukter och upprättas regler för behandling för att minska risken att sjukdom sprids via dessa produkter. Vilken behandling som produkten skall genomgå beror på hälsoläget i ursprungslandet för den art som köttet härrör från. Produkter av fjäderfäkött från Australien bör behandlas.
- (6) Förordning (EG) nr 1774/2002 gäller för import av råvara för tillverkning av foder och för kanaliserad import av råvara för tillverkning av farmaceutiska eller tekniska produkter. De genomförandebestämmelser som fastställs i artikel 29 i den förordningen har emellertid ännu inte antagits. Fram till dess skall i enlighet med artikel 29.7 bestämmelserna i direktiv 97/78/EG om kontrollvillkor gälla och de nationella intygen fortsätta att tillämpas.
- (7) De nationella intygen för import av de ovan nämnda råvaror som inte är avsedda att användas som livsmedel skall vara i överensstämmelse med kapitel 10 i bilaga I till rådets direktiv 92/118/EEG ⁽³⁾, senast ändrat genom kommissionens beslut 2003/42/EG ⁽⁴⁾.
- (8) Detta beslut skall ses över mot bakgrund av uppgifterna från de australiska myndigheterna.
- (9) De åtgärder som föreskrivs i detta beslut är förenliga med yttrandet från Ständiga kommittén för livsmedelskedjan och djurhälsa.

HÄRIGENOM FÖRESKRIVS FÖLJANDE.

Artikel 1

Medlemsstaterna skall förbjuda import från Australien av levande fjäderfä och kläckägg, levande ratiter och kläckägg, färskt kött av fjäderfä, ratiter, fågelvilt i hägn och viltlevande fågelvilt, produkter av fjäderfäkött och beredningar som består av eller innehåller kött av de uppräknade arterna, utom för råvara som uppfyller intygskraven i de nationella intygsförslagen som utfärdats i enlighet med kraven i kapitel 10 i bilaga I till numera upphävda direktiv 92/118/EEG.

Artikel 2

Genom undantag från artikel 1 skall färskt ratitkött godkännas för import enligt kraven i djurhälsointyget i bilagan till det här beslutet.

Artikel 3

Genom undantag från artikel 1 skall medlemsstaterna tillåta import av produkter av fjäderfäkött, om fjäderfäköttet i produkten har genomgått den särskilda behandling som avses i B, C eller D i del IV i bilagan till beslut 97/222/EG.

Artikel 4

Medlemsstaterna skall ändra de åtgärder som de tillämpar för handel så att dessa överensstämmer med detta beslut och skall omedelbart på lämpligt sätt offentliggöra och informera om de åtgärder som vidtagits. De skall genast underrätta kommissionen om detta.

Artikel 5

Detta beslut skall tillämpas från och med den 7 juli 2003.

Artikel 6

Detta beslut skall gälla fram till den 1 januari 2004.

Artikel 7

Detta beslut riktar sig till medlemsstaterna.

Utfärdat i Bryssel den 25 juni 2003.

På kommissionens vägnar

David BYRNE

Ledamot av kommissionen

⁽¹⁾ EGT L 98, 4.4.1997, s. 39.

⁽²⁾ EGT L 161, 19.6.2002, s. 16.

⁽³⁾ EGT L 62, 15.3.1993, s. 49.

⁽⁴⁾ EGT L 13, 18.1.2003, s. 24.

BILAGA

DJURHÄLSO- OCH HYGIENINTYG FÖR FÄRSKT KÖTT FRÅN AUSTRALISKA RATITER I HÄGN AVSEDDA ATT ANVÄNDAS SOM LIVSMEDEL ⁽¹⁾

Till importören: Detta intyg är bara avsett för veterinära ändamål och originalet måste medfölja sändningen till dess att den kommer fram till gränskontrollstationen.

1. AVSÄNDARE (namn och fullständig adress):	2. SUNDHETSINTYG Nr ORIGINAL
4. MOTTAGARE (namn och fullständig adress):	3. Ursprungsland: AUSTRALIEN
8. Lastningsplats:	5. BEHÖRIG CENTRAL MYNDIGHET: 5.1 Ministerium 5.2 Avdelning
9.1 Transportsätt ⁽²⁾ : 9.2. Plomberingens nummer ⁽³⁾ :	6. BEHÖRIG LOKAL MYNDIGHET:
10.1 Bestämmelsemedlemsstat: 10.2 Slutdestination:	7. Anläggningens/anläggningarnas adress: 7.1 Slakteri: 7.2 Styckningsanläggning ⁽⁴⁾ : 7.3 Kylhus ⁽⁴⁾ :
12.1 Ratitart: 12.2 Typ av styckning:	11. Anläggningens/-arnas godkännandenummer: 11.1 Slakteri: 11.2 Styckningsanläggning ⁽⁴⁾ : 11.3 Kylhus ⁽⁴⁾ :
13.1 Typ av förpackning: 13.2 Uppgifter för att identifiera sändningen:	14. Kvantitet: 14.1 Nettovikt (kg): 14.2 Antal förpackningar:

Anmärkning: Varje sändning med kött från ratiter i hägn måste ha ett separat intyg.

⁽¹⁾ Med färskt kött från ratiter avses alla delar, förutom slaktbiprodukter, av hägnade ratiter som är lämpliga som livsmedel och som inte har genomgått någon konserverande behandling förutom kylning. Även vakuumpförpackat kött och kött som förpackats i kontrollerad atmosfär skall åtföljas av intyg som överensstämmer med denna mall.

⁽²⁾ Ange transportmedel och registreringsnummer eller inregistrerat namn, beroende på omständigheterna.

⁽³⁾ Frivilligt.

⁽⁴⁾ Stryk om ej tillämpligt.

FÖRLAGE**Hälsointyg**

I. DJURHÄLSOINTYG

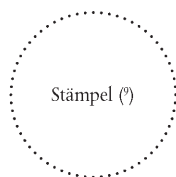
I egenskap av officiell veterinär intygar jag härmed följande:

1. Att Australien är fritt från hönsinfluensa enligt definitionen i den internationella smittskyddskoden enligt OIE (Internationella byrån för bekämpning av epizootiska sjukdomar).
2. Att det urbenade och avhudade färska kött som beskrivs ovan kommer från ratiter i hägn.
 - 2.1 Djuren har före slakt eller efter kläckning utan avbrott i minst tre månader hållits i Australien.
 - 2.2 Djuren har under minst tre månader före slakt fötts upp eller vistats vid anläggningar
 - 2.2.1 där regelbundna veterinärkontroller genomförs för att diagnostisera sjukdomar som kan överföras till människor och djur,
 - 2.2.2 som inte varit föremål för smittskyddsrestriktioner i samband med någon sjukdom som drabbar fjäderfä och/eller ratiter,
 - 2.2.3 där det under de senaste sex månaderna inte förekommit några utbrott av aviär influensa eller Newcastlejuka och runt vilka det under åtminstone tre månader inte förekommit några utbrott av aviär influensa eller Newcastlejuka inom en radie på 10 km från det område där ratiter hålls.
 - 2.3 Djuren har inte slaktats som ett resultat av något smittskyddsåtgärd för bekämpning eller utrotning av sjukdomar som drabbar fjäderfä och/eller ratiter.
 - 2.4 Djuren
 - 2.4.1 har inte vaccinerats mot Newcastlejuka ⁽¹⁾,
 - 2.4.2 har vaccinerats mot Newcastlejuka med inaktiverat vaccin som uppfyller kraven i kommissionens beslut 93/152/EEG ⁽²⁾ ⁽¹⁾,
 - 2.4.3 har vaccinerats mot Newcastlejuka med ett levande vaccin som inte uppfyller kraven i beslut 93/152/EEG men har inte vaccinerats under de 30 dagar som föregått slakt ⁽¹⁾,
 - 2.5 Djuren
 - 2.5.1 har testats genom ett virusisoleringstest för Newcastlejuka, där man inte kunnat påvisa något aviärt paramyxovirus med ett intracerebralt patogenitetsindex (ICPI) över 0,4, antingen på grundval av
 - 2.5.1.1 stickprover vid slakt av lufrörsprover från minst 60 fåglar i varje besättning med ursprung i Australien, utom delstaterna Victoria och New South Wales ⁽¹⁾,
 - 2.5.1.2 enskilda lufrörsprover för fåglar med ursprung i delstaterna Victoria och New South Wales ⁽¹⁾,eller:
 - 2.5.2 kommer från anläggningar som kontrollerats med avseende på Newcastlejuka och där kontroller enligt en statistisk provtagningsplan visat negativa resultat ⁽³⁾ under minst sex månader ⁽¹⁾,
 - 2.5.3 har genomgått det virusisoleringstest som beskrivs i punkt 2.5.1 och 2.5.2 i ett officiellt laboratorium som utsetts av den behöriga myndigheten och i testet har de diagnostiska förfarandena enligt bilaga III till rådets direktiv 92/66/EEG ⁽⁴⁾ använts,
 - 2.5.4 har under 30 dagar före slakt inte kommit i kontakt med ratiter eller andra fjäderfän som inte uppfyller garantierna enligt 2.5.1 och 2.5.2.
 - 2.6 Djuren har under transporten till slakteriet inte kommit i kontakt med fjäderfä och/eller ratiter som var infekterade med aviär influensa eller Newcastlejuka.
 - 2.7 Djuren har före och under slakt behandlats på ett sätt som uppfyller de villkor som anges i rådets direktiv 93/119/EEG ⁽⁵⁾.
 3. Följande gäller för det urbenade och avhudade färska kött som beskrivs ovan:
 - 3.1 Köttet kommer från godkända slakterier som vid tidpunkten för slakt inte var föremål för smittskyddsrestriktioner på grund av ett misstänkt eller fastställt utbrott av aviär influensa eller Newcastlejuka och runt vilka det de senaste 30 dagar inte förekommit några utbrott av aviär influensa eller Newcastlejuka inom en radie på 10 km.
 - 3.2 Köttet har inte vid något tillfälle under slakt, styckning, lagring eller transport kommit i kontakt med ratiter eller kött som inte uppfyller villkoren i direktiv 91/494/EEG.

II. HYGIENINTYG

4. Garantierna rörande levande djur och animaliska produkter i de planer för kontroll av rests substanser som skall läggas fram i enlighet med artikel 29 i rådets direktiv 96/23/EG ⁽⁶⁾ är uppfyllda.
5. Det ovan beskrivna urbanade och avhudade färskt kött kommer från ratiter som antingen
- vid ankomsten till slakteriet åtföljdes av ett veterinärintyg som utfärdats av den veterinär som ansvarar för ursprungsanläggningen och som visar att de genomgått veterinärbesiktning före slakt i enlighet med kraven i artikel 8 i rådets direktiv 91/495/EEG ⁽⁷⁾. Besiktningen skall ha utförts på ursprungsanläggningen högst 72 timmar före lastning, eller
 - som på det godkända slakteriet genomgått en veterinärbesiktning före slakt i enlighet med kraven i artikel 8 i direktiv 91/495/EEG. Besiktningen skall ha utförts högst 72 timmar före slakt.
6. Ratiterna är slaktade i ett slakteri som godkänts i enlighet med artikel 8 i direktiv 91/495/EEG och som har lämplig utrustning för detta ändamål.
7. De anläggningar där slakt, hantering och styckning äger rum har genomgått en grundlig rengöring och desinfektion under tillsyn av en offentlig myndighet innan de används för bearbetning av det kött som avses i detta intyg.
8. Det kött som beskrivs ovan
- 8.1 har hanterats under hygieniska förhållanden som uppfyller villkoren i artikel 8 i direktiv 91/495/EEG,
 - 8.2 har genomgått en besiktning efter slakt i enlighet med kraven i artikel 8 i direktiv 91/495/EEG och har som ett resultat av denna undersökning befunnits vara lämpligt som livsmedel,
 - 8.3 styckades ⁽⁸⁾ och lagrades ⁽⁸⁾ i anläggningar som godkänts för detta ändamål av den behöriga myndigheten i Australien, enligt kraven i artikel 8 i direktiv 91/495/EEG, förutsatt att dessa har lämplig utrustning för detta ändamål.
 - 8.4 har inte vid något tillfälle under slakt, styckning, lagring eller transport kommit i kontakt med kött som inte uppfyller kraven i direktiv 91/495/EEG.
9. Det kött som avses i detta intyg ⁽⁸⁾/förpackningen till det kött som avses i detta intyg ⁽⁸⁾ har en märkning som bekräftar att ⁽¹⁾:
- köttet kommer från djur som slaktats och besiktigats i ett godkänt slakteri
 - köttet är styckat i en godkänd styckningsanläggning.
10. Transportsättet och förhållandena vid lastning av det parti kött som beskrivs ovan uppfyller hygienkraven i artikel 8 i direktiv 91/495/EEG.

Ort den



.....
(den officiella veterinärens underskrift) ⁽⁹⁾

.....
(Namn med versaler samt behörighet och titel)

⁽¹⁾ Kryssa för minst ett svarsalternativ.

⁽²⁾ EGT L 59, 12.3.1993, s. 35.

⁽³⁾ I flockar som inte vaccinerats skall undersökningen utföras serologiskt och i vaccinerade flockar skall den utföras på luftrörsprover från ratiter.

⁽⁴⁾ EGT L 260, 5.9.1993, s. 1.

⁽⁵⁾ EGT L 340, 31.12.1993, s. 21.

⁽⁶⁾ EGT L 125, 23.5.1996, s. 10.

⁽⁷⁾ EGT L 268, 24.9.1991, s. 41.

⁽⁸⁾ Stryk det som inte är tillämpligt.

⁽⁹⁾ Underskriftens och stämpelns färg måste vara i en annan färg än trycket.

RÄTTELSER**Rättelse till kommissionens förordning (EG) nr 1170/2003 av den 30 juli 2003 om fastställande av världsmarknadspriset på orensad bomull**

(Europeiska unionens officiella tidning L 162 av den 1 juli 2003)

I innehållsförteckningen, på sidan 65 i titeln och i slutformuleringen skall det
i stället för: "30 juli 2003"
vara: "30 juni 2003".
