

# Europeiska unionens officiella tidning

# L 170



Svensk utgåva

## Lagstiftning

femtiotredje årgången

6 juli 2010

Innehållsförteckning

### II Icke-lagstiftningsakter

#### FÖRORDNINGAR

- ★ Kommissionens förordning (EU) nr 588/2010 av den 5 juli 2010 om godkännande av mindre ändringar i produktspecifikationen för en beteckning i registret över skyddade ursprungsbeteckningar och skyddade geografiska beteckningar (Sopressa Vicentina [SUB]) ..... 1
- ★ Kommissionens förordning (EU) nr 589/2010 av den 5 juli 2010 om ändring av rådets förordning (EU) nr 53/2010 när det gäller fångstbegränsningar för fisket efter tobisfiskar i EU-vattnen i område IIIa och EU-vattnen i områdena IIa och IV ..... 7
- ★ Kommissionens förordning (EU) nr 590/2010 av den 5 juli 2010 om ändring av förordning (EG) nr 474/2006 om upprättande av en gemenskapsförteckning enligt kapitel II i Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 2111/2005 över de lufttrafikföretag som har belagts med verksamhetsförbud i gemenskapen <sup>(1)</sup> ..... 9
- Kommissionens förordning (EU) nr 591/2010 av den 5 juli 2010 om fastställande av schablonvärden vid import för bestämning av ingångspriset för vissa frukter och grönsaker ..... 31
- Kommissionens förordning (EU) nr 592/2010 av den 5 juli 2010 om ändring av de representativa priser och tilläggsbelopp för import av vissa sockerprodukter som fastställs genom förordning (EG) nr 877/2009 för regleringsåret 2009/10 ..... 33

Pris: 4 EUR

(forts. på nästa sida)

(<sup>1</sup>) Text av betydelse för EES

# SV

De rättsakter vilkas titlar är tryckta med fin stil är sådana rättsakter som har avseende på den löpande handläggningen av jordbrukspolitiska frågor. De har normalt begränsad giltighetstid.

Beträffande alla övriga rättsakter gäller att titlarna är tryckta med fet stil och föregås av en asterisk.

BESLUT

2010/375/EU:

- ★ **Kommissionens beslut av den 18 juni 2010 om fördelning av de mängder av andra kontrollerade ämnen än klorfluorkolväten som under 2010 tillåts i unionen för viktiga laboratorie- och analysändamål eller laboratorie- och analysändamål av avgörande betydelse enligt Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1005/2009 om ämnen som bryter ned ozonskiktet [delgivet med nr K(2010) 3850].....** 35

2010/376/EU:

- ★ **Kommissionens beslut av den 2 juli 2010 om de säkerhetskrav som Europastandarder ska uppfylla för vissa produkter i barns sovmiljö i enlighet med Europaparlamentets och rådets direktiv 2001/95/EG .....** 39

ARBETSORDNINGAR OCH RÄTTEGÅNGSREGLER

- ★ **Ändringar i Praktiska anvisningar till parterna .....** 49
- ★ **Ändringar i Instruktionen för justitiesekreteraren vid tribunalen .....** 53

## II

(Icke-lagstiftningsakter)

## FÖRORDNINGAR

## KOMMISSIONENS FÖRORDNING (EU) nr 588/2010

av den 5 juli 2010

om godkännande av mindre ändringar i produktspecifikationen för en beteckning i registret över skyddade ursprungsbeteckningar och skyddade geografiska beteckningar (Sopressa Vicentina [SUB])

EUROPEISKA KOMMISSIONEN HAR ANTAGIT DENNA FÖRORDNING

med beaktande av fördraget om Europeiska unionens funktionsätt,

med beaktande av rådets förordning (EG) nr 510/2006 av den 20 mars 2006 om skydd av geografiska beteckningar och ursprungsbeteckningar för jordbruksprodukter och livsmedel<sup>(1)</sup>, särskilt artikel 9.2, andra meningen, och

av följande skäl:

- (1) Kommissionen har i enlighet med artikel 9.1 första stycket och genom tillämpning av artikel 17.2 i förordning (EG) nr 510/2006 granskat Italiens ansökan om ändring av produktspecifikationen för den skyddade ursprungsbeteckningen "Sopressa Vicentina" som registrerats med stöd av kommissionens förordning (EG) nr 2400/96<sup>(2)</sup>, ändrad genom kommissionens förordning 492/2003<sup>(3)</sup>.
- (2) Den föreslagna ändringen av produktspecifikationen gäller märkningen av svin som används som råvara.

- (3) Kommissionen har granskat denna ändring och funnit att den är befogad. Eftersom ändringen är en mindre ändring i den mening som avses i artikel 9 i förordning (EG) nr 510/2006 får kommissionen godkänna ändringen utan det förfarande som anges i artiklarna 5, 6 och 7 i den förordningen.

HÄRIGENOM FÖRESKRIVS FÖLJANDE.

*Artikel 1*

Produktspecifikationen för den skyddade ursprungsbeteckningen "Sopressa Vicentina" ska ändras i enlighet med bilaga I till denna förordning.

*Artikel 2*

En uppdaterad sammanfattning av produktspecifikationen finns i bilaga II till denna förordning.

*Artikel 3*

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 5 juli 2010.

På kommissionens vägnar  
José Manuel BARROSO  
Ordförande

<sup>(1)</sup> EUT L 93, 31.3.2006, s. 12.

<sup>(2)</sup> EGT L 327, 18.12.1996, s. 11.

<sup>(3)</sup> EUT L 73, 19.3.2003, s. 3.

*BILAGA I*

Följande ändring i produktspecifikationen till den skyddade ursprungsbezeichnung "Soprèssa Vicentina" godkänns:

I artikel 2 "Beskrivning av produkten" punkt 2.1.3 "Slaktålder" ska "eller på örat" läggas till.

"Den lägsta slaktåldern är nio månader och skall kunna kontrolleras mot de uppgifter som tatuerats på svinets lår senast 30 dagar efter födseln."

ska ersättas med

"Den lägsta slaktåldern är nio månader och ska kunna kontrolleras mot de uppgifter som tatuerats på svinets lår eller på örat senast 30 dagar efter födseln."

---

## BILAGA II

## SAMMANFATTANDE DOKUMENT

Rådets förordning (EG) nr 510/2006 om skydd av geografiska beteckningar och ursprungsbeteckningar för jordbruksprodukter och livsmedel

## "SOPRÈSSA VICENTINA"

EG-nr: IT-PDO-0105-0145-10.8.2009

SGB ( ) SUB (X)

1. **Beteckning**

"Soprèssa Vicentina"

2. **Medlemsstat eller tredjeland**

Italien

3. **Beskrivning av jordbruksprodukten eller livsmedlet**3.1 *Produkttyp*

Klass 1.2: Köttprodukter

3.2 *Beskrivning av den produkt för vilken beteckningen i (1) är tillämplig*

Beskrivning: "Soprèssa Vicentina" är en torkad och lagrad charkuteriprodukt av korvtyp. Den är mellanstor eller stor och framställs genom bearbetning av de finare styckningsdelarna av fläskkött.

3.3 *Råvaror (endast för bearbetade produkter)*

För framställningen av "Soprèssa Vicentina" används som råvara fläskkött från djur som ska vara födda och uppfödda på gårdar i provinsen Vicenza.

3.4 *Foder (endast för produkter av animaliskt ursprung)*

Det är förbjudet att utfodra små- och spägrisar (från födseln fram till slutet av tillväxtfasen) med kött- och benmjöl, och för att utfodra gödsvin är det förbjudet att använda annat animaliskt foder än mjölkprodukter.

Fodret bör vara flytande eller i vällingform med tillsats av vatten och om möjligt av vassle. För att svinens fettlager ska hålla god kvalitet bör en andel motsvarande cirka 2 % av torrfodret bestå av linolsyra. Ett svin får högst utfodras med 15 liter vassle och kärnmjöl per dag.

Kärnmjöl är en biprodukt från smörframställning och vassle en biprodukt från ostframställning.

3.5 *Särskilda steg i produktionsprocessen som måste äga rum i det avgränsade geografiska området*

Svinuppfödningen: För framställningen av "Soprèssa Vicentina" används som råvara fläskkött från djur som ska vara födda och uppfödda på gårdar i provinsen Vicenza.

Djuren ska antingen vara renrasiga eller av blandras, ingen genmodifiering får förekomma, och djuren ska tillhöra traditionella raser som t.ex. Large White, Landrace och Duroc som finns upptagna i stamboken för Italien (*Libro Genealogico Italiano*) eller i utländska stamböcker som är godkända enligt *Libro Genealogico Italiano* och som innehåller likartade bestämmelser rörande avel av tunga svin.

Svinen ska kunna uppnå höga slaktvikter (130 kg).

Den lägsta slaktåldern är nio månader. Den ska kunna kontrolleras mot de uppgifter som tatueras på svinets lår eller på örat senast 30 dagar efter födseln. Uppfödningens anläggningarna ska vara välisolerade så att de håller en lämplig temperatur, vidare ska ventilationen vara av ett sådant slag att luftväxlingen är god och giftiga gaser elimineras. Golvbeläggningen ska vara vattenavvisande, isolerande och halksäker.

Alla redskap och liknande som används för utfodringen ska vara av rostfritt material som är anpassat efter typen av foder.

Även djur från extensiv betesdrift eller delvis från extensiv betesdrift får komma i fråga.

Slakt av svin: Slakten ska äga rum vid anläggningar som är godkända enligt nationella hygienbestämmelser och gemenskapens bestämmelser på området och anläggningarna ska vara belägna i det område som den skyddade ursprungsbeteckningen avser.

De slaktade svinen får inte väga mindre än 130 kg (slaktvikt).

Kött från svin med av veterinär vid slakten konstaterade muskelsjukdomar (PSE, DFD eller tecken på tidigare inflammationer eller trauman) får inte gå till bearbetning.

Bearbetning av köttet: Bearbetning och mognadslagring ska äga rum vid anläggningar belägna i det avgränsade produktionsområdet. Bearbetningsanläggningarna ska vara godkända enligt nationella hygienbestämmelser och gemenskapens bestämmelser på området.

Recept och ingredienser: För produktionen av "Sopressa Vicentina" används alla ädla delar på slaktkroppen, dvs. skinkan, halsen, bogen, bukens mittdel, fett från halsen och länder.

Följande ingredienser tillsätts i angivna maximala doser:

- Salt: 2 700 g per 100 kg korvsmet.
- Peppar varav  $\frac{1}{4}$  som pepparkorn: 300 g per 100 kg korvsmet.
- Blandning av fint malda kryddor (kanel, kryddnejlika och rosmarin): 50 g per 100 kg korvsmet.
- Vitlök: 100 g per 100 kg korvsmet.
- Socker: 150 g per 100 kg korvsmet.
- Kaliumnitrat i de mängder som är tillåtna.

Bearbetningsmetod. Bearbetningsmetoden är följande:

Slaktkroppshalvorna styckas i mindre delar som kyls ned till en temperatur mellan 0 °C och + 3 °C under minst 24 timmar. Därefter urbenas och rensas köttet och nervtrådarna avlägsnas.

Köttet mals sedan i köttkvarn vars skiva ska ha hål med en diameter av 6–7 mm. Till färsen, som värmts upp till en temperatur på mellan + 3 °C till + 6 °C, tillsätts de övriga ingredienserna som blandats i förväg. Vidare kan lokala bakteriekulturer som startar jäsningsen tillsätts. Därefter blandas allt så pass väl att köttet och fettet nästan integreras med varandra. Därefter fylls smeten i naturfjalster med en diameter av minst 8 cm.

Följande stoppningsvikter förekommer: 1–1,5 kg, 1,5–2,5 kg, 2,5–3,5 kg och 3,5 kg–8 kg.

Torkning: Torkningen sker i följande etapper: a) Avdroppning under 12 timmar vid en temperatur av 20–24 °C. b) Torkning under 4–5 dagar, först vid en temperatur av 22–24 °C som sänks gradvis till 12–14 °C.

Mognadslagring: Lagringsperioden för "Sopressa Vicentina" (inbegripet avdroppning och torkning) varierar beroende på vikten enligt följande:

Minst 60 dagar för produkter med en vikt av 1–1,5 kg.

Minst 80 dagar för produkter med en vikt av 1,5–2,5 kg.

Minst 90 dagar för produkter med en vikt av 2,5–3,5 kg.

Minst 120 dagar för produkter med en vikt av 3,5–8 kg.

### 3.6 Särskilda regler för skivning, rivning, förpackning etc.

—

### 3.7 Särskilda regler för märkning

Beteckningen "Sopressa Vicentina DOP" får inte översättas och måste anges i märkningen med tydlig och outplånlig text.

Logotypen för "Sopressa Vicentina DOP" måste återfinnas i märkningen i enlighet med bestämmelserna om grafisk utformning i bilaga A till produktspecifikationen.

#### 4. Kort beskrivning av det geografiska området

Produktionsområdet för "Soprèssa Vicentina" utgörs av hela provinsen Vicenza.

#### 5. Samband med det geografiska området

##### 5.1 Specifika uppgifter om det geografiska området

Mognadslagringen sker i faser beroende på graden av luftfuktighet, vilken i sin tur beror på temperaturväxlingar. Detta sätter i gång den första och andra jäsningsen av produkten.

##### 5.2 Specifika uppgifter om produkten

"Soprèssa Vicentina" har följande typiska egenskaper vid saluföringen:

##### Fysiska egenskaper

Utseende: Produkten är cylinderformig och ombunden vertikalt med ofärgat, eventuellt elastiskt snöre och horisontellt av en serie ringar i samma material. Nät får inte användas för att binda produkten. När det gäller produkter innehållande vitlök får färgat snöre användas, men endast för änden (öglan). Ringarna ska vara minst tre till antalet och ska sitta med ett avstånd av cirka 2–4 cm. På utsidan täcks produkten av en vit hinna som uppstår naturligt under mognadslagringen.

Snittyttans utseende: Köttet förefaller kompakt, men ändå mört. På snittyttan syns att muskelmassan omges av fettfraktioner vilket gör att produkten håller sig mjuk även efter lång mognadslagring. Snittyttans färger är dova och det är inga skarpa gränser mellan fett och kött. Konsistensen är medelgrov.

##### Kemiska egenskaper

Den totala proteinhalten är högre än 15 %, fetthalten ligger mellan 30 % och 43 %, halten mineralsalter ligger mellan 3,5 % och 5 %, vattenhalten är lägre än 55 % och pH-värdet ligger mellan 5,4 och 6,2.

##### Mikrobiologiska egenskaper

Mesofila bakterier – huvudsakligen mjölksyrabakterier och Micrococcaceae.

##### Organoleptiska egenskaper

*Doft:* kryddig, eventuell örtdoft med eller utan vitlök.

*Smak:* mild, lätt sötaktig och smak av peppar eller vitlök.

*Färg:* rosaröd.

*Konsistens:* medelgrov, inget större tuggmotstånd.

##### 5.3 Orsakssamband mellan det geografiska området och produktens kvalitet eller egenskaper (för SUB) eller en viss kvalitet, ett visst anseende eller en viss annan egenskap som kan hänföras till produkten (för SGB)

Samtliga led i produktionen av "Soprèssa Vicentina" är nära förknippade med det geografiska området.

Vad den mänskliga faktorn beträffar framgår sambandet med produktens miljö av att det i produktionsområdet alltid har funnits ett stort antal bönder och hantverkare som med sina särskilda metoder för svinuppfödning, bearbetning och lagring av grisköttsprodukter har gett upphov till denna helt unika produkt "Soprèssa Vicentina", vars framställning ännu i dag är i det närmaste oförändrad.

Sambandet med miljön framgår av råvarans särskilda egenskaper. Dessa är en följd av att man ger svinen ett foder som traditionellt endast består av kvalitetsspannmål från trakten.

Dessutom återspeglas sambandet med trakten i att man i fodret, som helst ges i vällingform, blandar i vassle, vilket är en biprodukt från mejerinäringen. Denna tradition går långt tillbaka i tiden, och det bör dessutom påpekas att man i provinsen Vicenza framställer två ostar med skyddad ursprungsbezeichnung (Asiago och Grana Padano).

Vasslen är således en biprodukt från framställningen av dessa två ostar.

Den påverkas starkt av själva mjölkens egenskaper, framför allt av den process genom vilken man separerar de substanser som kommer att bilda själva osten och lämnar kvar de övriga som i sin tur ger vasslen dess karakteristiska egenskaper.

När uppfödarna använder denna vassle i fodret överförs egenskaperna till svinens kött och därmed också till slutprodukten.

De ekonomiska aspekterna av användningen av vassle, som på grund av den höga vattenhalten har ett mycket lågt näringsvärde, har resulterat i att vasslen från osttillverkningen endast används lokalt och att det nu är en tradition att använda den i fodret till de svin som används till framställningen av "Soprèssa Vicentina".

Sambandet med området framgår även av det faktum att slakten och bearbetningen äger rum i små anläggningar i området, där man endast använder sig av svin som fötts upp lokalt. De traditionella metoderna i böndernas framställning av "Soprèssa Vicentina" lever vidare än i dag.

Mognadslagringen sker i faser beroende på graden av luftfuktighet, vilken i sin tur beror på temperaturväxlingar. Detta sätter i gång den första och andra jäsningsen av produkten.

Kopplingen till produktionsområdet, både vad gäller naturförhållanden och mänskliga faktorer, ger en produkt med särskilda egenskaper och därför skiljer sig "Soprèssa Vicentina" från liknande produkter som produceras i andra områden. Detta bekräftas i det historiska källmaterialet.

#### **Hänvisning till offentliggörandet av specifikationen**

De italienska myndigheterna inledde det nationella förfarandet för invändningar i och med att ansökan om ändring av den skyddade ursprungsbeteckningen "Soprèssa Vicentina" offentliggjordes i *Gazzetta Ufficiale della Repubblica Italiana* nr 73 av den 28.3.2009.

Produktspecifikationens konsoliderade text finns att på följande webbplats: [www.politicheagricole.it/DocumentiPubblicazioni/Search\\_Documenti\\_Elenco.htm?txtTipoDocumento=Disciplinare%20in%20esame%20UE&txtDocArgomento=Prodotti%20di%20Qualit%E0>Prodotti%20Dop,%20Igp%20e%20Stg](http://www.politicheagricole.it/DocumentiPubblicazioni/Search_Documenti_Elenco.htm?txtTipoDocumento=Disciplinare%20in%20esame%20UE&txtDocArgomento=Prodotti%20di%20Qualit%E0>Prodotti%20Dop,%20Igp%20e%20Stg)

eller kan hämtas direkt från ministeriets webbplats ([www.politicheagricole.it](http://www.politicheagricole.it)), genom att klicka på "Prodotti di Qualità" till vänster på skärmen och sedan på 'Disciplinari di Produzione all'esame dell'UE (Reg CE 510/2006)'.

---



## KOMMISSIONENS FÖRORDNING (EU) nr 589/2010

av den 5 juli 2010

## om ändring av rådets förordning (EU) nr 53/2010 när det gäller fångstbegränsningar för fisket efter tobisfiskar i EU-vattnen i område IIIa och EU-vattnen i områdena IIa och IV

EUROPEISKA KOMMISSIONEN HAR ANTAGIT DENNA  
FÖRORDNING

med beaktande av fördraget om Europeiska unionens funktions-  
sätt,

med beaktande av rådets förordning (EU) nr 53/2010 av den  
14 januari 2010 om fastställande för år 2010 av fiskemöjlighete-  
terna för vissa fiskbestånd och grupper av fiskbestånd i EU-  
vatten och, för EU-fartyg, i andra vatten där fångstbegränsningar  
krävs<sup>(1)</sup>, särskilt artikel 5.3, och

av följande skäl:

- (1) I bilaga IA till förordning (EU) nr 53/2010 fastställs  
fångstbegränsningar för tobisfiskar i Ices-områdena IIa  
och IV.
- (2) Enligt punkt 6 i bilaga IID till förordning (EU) nr  
53/2010 ska kommissionen se över den totala tillåtna  
fångstmängden (TAC) och kvoterna för 2010 för tobis-  
fiskar i dessa områden på grundval av utlåtanden från  
Internationella havsforskningsrådet (Ices) och den veten-  
skapliga, tekniska och ekonomiska kommittén för fiskeri-  
näringen (STECF).
- (3) Enligt uppgift från STECF skulle TAC enligt den funktion  
som anges i punkt 6 i bilaga IID till förordning (EU) nr  
53/2010 uppgå till upp till 400 000 ton.
- (4) Beståndet av tobisfiskar i Nordsjön delas med Norge,  
men det förvaltas för närvarande inte gemensamt. De  
åtgärder som föreskrivs i denna förordning är förenliga  
med resultaten av de samråd som hållits med Norge i  
enlighet med de godkända slutsatserna från fiskesamrå-  
den mellan Europeiska kommissionen och Norge av den  
26 januari 2010. Europeiska unionens andel av den del

av TAC som kan fångas i EU-vattnen i Ices-områdena IIa  
och IV bör följaktligen fastställas till 90 % av 400 000  
ton.

- (5) Till följd av förhandlingar med Norge bör den mängd av  
EU:s del av TAC som tilldelas Norge ökas från 20 000  
ton till 27 500 ton i utbyte mot möjligheter till fiske  
efter andra arter i norska vatten.
- (6) Den vetenskapliga, tekniska och ekonomiska kommittén  
för fiskerinäringen rekommenderar att TAC höjs med  
4,23 % för att täcka EU-vattnen i Ices-område IIIa.
- (7) Bilaga IA till förordning (EU) nr 53/2010 bör därför  
ändras i enlighet med detta.

HÄRIGENOM FÖRESKRIVS FÖLJANDE.

*Artikel 1*

Bilaga IA till förordning (EG) nr 53/2009 ska ändras i enlighet  
med bilagan till den här förordningen.

*Artikel 2*

Denna förordning träder i kraft 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 5 juli 2010.

På kommissionens vägnar  
José Manuel BARROSO  
Ordförande

<sup>(1)</sup> EUT L 21, 26.1.2010, s. 1.

## BILAGA

Bilaga IA till förordning (EU) nr 53/2010 ska ändras på följande sätt:

Uppgifterna om arten tobisfiskar i EU-vattnen i område IIIa och EU-vattnen i områdena IIa och IV ska ersättas med följande:

Art:	Tobisfiskar <i>Ammodytidae</i>	Zon:	EU-vatten i IIIa, EU-vatten i IIa och IV <sup>(1)</sup> SAN/2A3A4.
Danmark	327 250 <sup>(2)</sup>		
Förenade kungariket	7 153 <sup>(3)</sup>		
Tyskland	500 <sup>(4)</sup>		
Sverige	12 017 <sup>(5)</sup>		
EU	346 920 <sup>(6)</sup>		
Norge	27 500 <sup>(7)</sup>		
Färöarna	2 500		
TAC	376 920		

Analytisk TAC.  
 Artikel 3 i förordning (EG) nr 847/96 ska inte tillämpas.  
 Artikel 4 i förordning (EG) nr 847/96 ska inte tillämpas.  
 Artikel 5.2 i förordning (EG) nr 847/96 ska tillämpas.

<sup>(1)</sup> Utom vatten inom 6 sjömil från Förenade kungarikets baslinjer vid Shetland, Fair Isle och Foula.

<sup>(2)</sup> Varav högst 311 289 ton får fiskas i EU-vattnen i områdena IIa och IV. Resterande mängd får endast fiskas i EU-vattnen i Ices-område IIIa. (SAN/\*03A.).

<sup>(3)</sup> Varav högst 6 804 ton får fiskas i EU-vattnen i områdena IIa och IV. Resterande mängd får endast fiskas i EU-vattnen i Ices-område IIIa. (SAN/\*03A.).

<sup>(4)</sup> Varav högst 476 ton får fiskas i EU-vattnen i områdena IIa och IV. Resterande mängd får endast fiskas i EU-vattnen i Ices-område IIIa. (SAN/\*03A.).

<sup>(5)</sup> Varav högst 11 431 ton får fiskas i EU-vattnen i områdena IIa och IV. Resterande mängd får endast fiskas i EU-vattnen i Ices-område IIIa. (SAN/\*03A.).

<sup>(6)</sup> Varav högst 330 000 ton får fiskas i EU-vattnen i områdena IIa och IV. Resterande mängd får endast fiskas i EU-vattnen i Ices-område IIIa. (SAN/\*03A.).

<sup>(7)</sup> Ska fiskas i Ices-område IV.

**KOMMISSIONENS FÖRORDNING (EU) nr 590/2010**

av den 5 juli 2010

**om ändring av förordning (EG) nr 474/2006 om upprättande av en gemenskapsförteckning enligt kapitel II i Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 2111/2005 över de lufttrafikföretag som har belagts med verksamhetsförbud i gemenskapen**

(Text av betydelse för EES)

EUROPEISKA KOMMISSIONEN HAR ANTAGIT DENNA FÖRORDNING

med beaktande av fördraget om Europeiska unionens funktions-sätt,

med beaktande av Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 2111/2005 av den 14 december 2005 om upprättande av en gemenskapsförteckning över alla lufttrafikföretag som förbjudits att bedriva verksamhet inom gemenskapen och om information till flygpassagerare om vilket lufttrafikföretag som utför en viss flygning, samt om upphävande av artikel 9 i direktiv 2004/36/EG<sup>(1)</sup>, särskilt artikel 4, och

av följande skäl:

- (1) Genom kommissionens förordning (EG) nr 474/2006 av den 22 mars 2006 upprättas en gemenskapsförteckning enligt kapitel II i förordning (EG) nr 2111/2005<sup>(2)</sup> över de lufttrafikföretag som har belagts med verksamhetsförbud i Europeiska unionen.
- (2) Vissa medlemsstater har, i enlighet med artikel 4.3 i förordning (EG) nr 2111/2005, lämnat information till kommissionen som är av betydelse för uppdateringen av gemenskapsförteckningen. Relevant information har även lämnats av olika tredjeländer. Gemenskapsförteckningen bör därför uppdateras.
- (3) Kommissionen har informerat alla berörda lufttrafikföretag antingen direkt eller, då detta inte varit praktiskt möjligt, via de berörda tillsynsmyndigheterna, och meddelat de centrala fakta och överväganden som kommer att ligga till grund för beslut om att belägga dem med verksamhetsförbud i Europeiska unionen eller beslut om att ändra villkoren i verksamhetsförbud för lufttrafikföretag som redan finns med i gemenskapsförteckningen.
- (4) Kommissionen har gett lufttrafikföretagen möjlighet att ta del av den dokumentation som medlemsstaterna lämnat in, att inkomma med skriftliga synpunkter och att inom tio arbetsdagar lämna en muntlig redogörelse inför kommissionen och den flygsäkerhetskommitté som inrättats genom rådets förordning (EEG) nr 3922/91 av den

16 december 1991 om harmonisering av tekniska krav och administrativa förfaranden inom området civil luftfart<sup>(3)</sup>.

- (5) Kommissionen, och i särskilda fall även vissa medlemsstater, har samrått med de myndigheter som ansvarar för tillsynen över de berörda lufttrafikföretagen.
- (6) Europeiska byrån för luftfartssäkerhet (nedan kallad EASA) och kommissionen har framfört sina synpunkter till flygsäkerhetskommittén om de tekniska stödprojekt som genomförts i länder som påverkas av förordning (EG) nr 2111/2005. Kommittén har informerats om de förfrågningar om ytterligare tekniskt stöd och samarbete som har gjorts i syfte att förbättra de civila luftfartsmyndigheternas administrativa och tekniska kapacitet för att lösa eventuella fall där tillämpliga internationella normer inte följs.
- (7) Flygsäkerhetskommittén har även fått information om verkställighetsåtgärder som EASA och medlemsstaterna vidtagit för att garantera fortsatt luftvärdighet och underhåll av luftfartyg som är registrerade i Europeiska unionen och som flygs av lufttrafikföretag som är certifierade av civila luftfartsmyndigheter i ett tredjeland.
- (8) Förordning (EG) nr 474/2006 bör därför ändras i enlighet med detta.

**EU-lufttrafikföretag**

- (9) Till följd av information från SAFA-rampinspektioner som utförts på luftfartyg från vissa EU-lufttrafikföretag samt från områdesspecifika inspektioner och kontroller som utförts av nationella luftfartsmyndigheter har en del medlemsstater vidtagit vissa verkställighetsåtgärder. Kommissionen och flygsäkerhetskommittén har informerats om dessa åtgärder. De behöriga myndigheterna i Förenade kungariket drog den 6 april 2010 in driftstillståndet för lufttrafikföretaget Trans Euro Air Limited och drog in driftstillståndet för MK Airlines den 12 april 2010. De behöriga myndigheterna i Spanien drog den 9 juni 2010 in driftstillståndet och den operativa licensen för lufttrafikföretaget Baleares Link Express. De behöriga myndigheterna i Slovakien drog den 11 december 2009 in driftstillståndet för lufttrafikföretaget Seagle air och den 3 maj 2010 för lufttrafikföretaget Air Slovakia.

<sup>(1)</sup> EUT L 344, 27.12.2005, s. 15.<sup>(2)</sup> EUT L 84, 23.3.2006, s. 14.<sup>(3)</sup> EGT L 373, 31.12.1991, s. 4.

**Air Algérie**

- (10) På grundval av en analys av de resultat som framkommit vid de SAFA-inspektioner som gjorts avseende de luftfartyg med vilka Air Algérie driver trafik från och till EU sedan januari 2009 inledde kommissionen den 7 december 2009 och den 5 februari 2010 samråd med de behöriga myndigheterna i Algeriet. Syftet med samråden är att finna lösningar på de problem som konstaterats vad gäller lastsäkerhet, drifts- och luftvärdighet och certifiering av flygbesättningar.
- (11) I sitt svar av den 15 mars 2010 lämnar Algeriets behöriga myndigheter information om vilka åtgärder som har vidtagits till följd av rampinspektioner som har gjorts för att komma tillrätta med de konstaterade bristerna.
- (12) Den 6 maj 2010 bad kommissionen att få ytterligare upplysningar. De behöriga myndigheterna lämnade kompletterande uppgifter den 27 maj 2010. Till följd av ett möte mellan de behöriga myndigheterna i Algeriet och de behöriga myndigheterna i Frankrike och EASA den 9 juni 2010 förband sig de behöriga myndigheterna i Algeriet att före mötet i flygsäkerhetskommittén inkomma med kompletterande uppgifter, inbegripet en förteckning över de kontrollåtgärder som vidtagits avseende Air Algérie. De kompletterande uppgifterna skickades den 18 juni 2010. De algeriska myndigheterna förband sig också att snarast inkomma med en detaljerad förteckning över de korrigerande åtgärder som vidtagits, inbegripet en tidsplan för när åtgärderna ska vara genomförda och hur de ska kontrolleras. Parallellt med detta har de behöriga myndigheterna i Frankrike, på begäran av lufttrafikföretaget, utvecklat ett initiativ vars syfte är att öka medvetenheten och tillhandahålla utbildning inom ramen för EU:s SAFA-program.
- (13) För att säkra att lufttrafikföretagets säkerhetsprestanda övervakas kontinuerligt uppmanade kommissionen de behöriga myndigheterna i Algeriet att även skicka in månatliga rapporter om den tillsynsverksamhet som de bedriver vad gäller fortsatt luftvärdighet, underhåll och drift beträffande Air Algéries luftfartyg, samt om kontrollerna av genomförandet av den plan med korrigerande åtgärder som ska lämnas in. Kommissionen uppmanar de behöriga myndigheterna i Algeriet att fortsätta sina ansträngningar för att se till att de tillämpliga säkerhetsnormerna iakttas.
- (14) Fram till dess att detta är ett faktum ska medlemsstaterna kontrollera att tillämpliga säkerhetsnormer iakttas genom att man prioriterar rampinspektioner på lufttrafikföretagets luftfartyg i enlighet med förordning (EG) nr 351/2008 på ett sådant sätt att man säkrar att antalet inspektioner avseende Air Algérie ökar avsevärt. Resultaten av rampinspektionerna kommer sedan att ligga till grund för en ny bedömning i detta ärende under flygsäkerhetskommitténs nästa möte, vilket kommer att äga rum i november 2010.

**Air Bangladesh**

- (15) Kommissionen har informerat flygsäkerhetskommittén om resultaten av EASA:s resa till Folkrepubliken Bangladesh för att tillhandahålla tekniskt stöd, vilken gjordes till följd av Internationella civila luftfartsorganisationens USOAP-granskning i maj 2009. Internationella civila luftfartsorganisationens USOAP-granskning visade på allvarliga säkerhetsproblem när det gäller drift och certifiering och när det gäller den tillsyn som utövas av Bangladeshs civila luftfartsstyrelse (nedan kallad CAAB). Under resan noterades att CAAB hade gjort tydliga ansträngningar på alla nivåer för att genomföra en plan med korrigerande åtgärder och att man uppvisade en tydlig önskan om att komma till rätta med de säkerhetsproblem som framkommit vid ICAO:s granskning. Kommissionen välkomnar dessa framsteg, men kommer att fortsätta att nära följa hur CAAB framskrider med arbetet att genomföra planen med korrigerande åtgärder för att komma till rätta med de nuvarande säkerhetsbristerna så snart som möjligt.
- (16) Under besöket informerade CAAB också om att ett luftfartyg av typen B747-269B, med registreringsnummer S2-ADT, hade avlägsnats från landets register och om att lufttrafikföretaget Air Bangladesh inte finns längre. CAAB skickade en formell underrättelse om detta till kommissionen den 16 maj 2010.
- (17) Med hänsyn till detta konstateras det på grundval av de gemensamma kriterierna att lufttrafikföretaget ifråga bör strykas från bilaga B.

**Blue Wing Airlines**

- (18) Det finns styrkta bevis för att lufttrafikföretaget Blue Wing Airlines, som är certifierat i Surinam, uppvisar allvarliga säkerhetsbrister. Bland annat har lufttrafikföretaget haft ett antal olyckor nyligen och säkerhetsbrister har rapporterats från de rampinspektioner som genomförts i medlemsstaterna.
- (19) Blue Wing Airlines hade en olycka där 19 personer omkom den 3 april 2008, en olycka den 15 oktober 2009 som ledde till personsador och ytterligare en olycka den 15 maj 2010 där åtta personer omkom. Det stora antal olyckor som lufttrafikföretaget ifråga har haft under de senaste två åren ger upphov till stora tvivel beträffande säkerheten, men inga lärdomar har kunnat dras från tidigare olyckor då det inte finns några officiella undersökningsrapporter avseende olyckorna.
- (20) Det finns dessutom styrkta bevis för allvarlig bristande överensstämmelse med säkerhetsnormerna i Chicagokonventionen. Den bristande överensstämmelsen framkom vid de rampinspektioner<sup>(1)</sup> som de behöriga myndigheterna i Frankrike genomförde nyligen inom ramen för SAFA-programmet.

<sup>(1)</sup> DGAC/F-2010-818.

- (21) De behöriga myndigheterna i Frankrike (nedan kallade DGAC) har uppmanat de behöriga myndigheterna i Surinam och Blue Wing Airlines att tillhandahålla nödvändiga garantier avseende säkerheten i samband med lufttrafikföretagets flygningar. Eftersom det varken på grundval av svaret från de behöriga myndigheterna i Surinam eller svaret från Blue Wing Airlines har varit möjligt att identifiera grundorsakerna bakom olyckorna eller grundorsakerna till de brister som påvisats vid rampinspektionerna beslutade DGAC att vidta undantagsåtgärder för att införa verksamhetsförbud för Blue Wing Airlines på det franska territoriet från och med den 1 juni 2010 och att omedelbart underrätta kommissionen om detta i enlighet med artikel 6 i förordning (EG) nr 473/2006.
- (22) Kommissionen inledde omedelbart samråd med de behöriga myndigheterna i Surinam och Blue Wing Airlines i syfte att, vid flygsäkerhetskommitténs möte, fatta brådskande beslut om utvidgning av Frankrikes åtgärder till att omfatta hela Europeiska unionen. Kommissionen och medlemsstaterna hörde Blue Wing Airlines den 25 juni 2010. Lufttrafikföretaget åtföljdes av företrädare för de behöriga myndigheterna i Surinam. Varken svaret från de behöriga myndigheterna i Surinam eller svaret från Blue Wing Airlines gjorde det möjligt att identifiera grundorsakerna bakom olyckorna eller grundorsakerna till de brister som påvisats vid rampinspektionerna och inte heller att förebygga nya olyckor.
- (23) Med tanke på lufttrafikföretagets historia och med tanke på det faktum att det redan tidigare har belagts med verksamhetsförbud i EU <sup>(1)</sup>, <sup>(2)</sup> samt det antal allvarliga olyckor som det haft, de säkerhetsbrister som har konstaterats och det faktum att bristerna är återkommande gör att man på grundval av de gemensamma kriterierna måste göra bedömningen att det skulle innebära en allvarlig säkerhetsrisk att låta lufttrafikföretaget fortsätta att flyga i EU och att riskerna inte i tillräcklig mån kan åtgärdas genom de åtgärder som har vidtagits av en medlemsstat i enlighet med artikel 6 i förordning (EG) nr 2111/2005. Följaktligen bör lufttrafikföretaget Blue Wing Airlines föras upp i bilaga A.
- (25) EASA meddelade att DGCA hade tagit fram en omfattande åtgärdsplan och denna befanns vara godtagbar och godkändes den 29 april 2010. Planen innehåller en rad avhjälpande åtgärder som ska genomföras stegvis fram till slutet av 2011 samt omedelbara åtgärder för att komma till rätta med säkerhetsbristerna.
- (26) Vidare har de behöriga myndigheterna i Italien påbörjat ett omfattande samarbetsprojekt med de behöriga myndigheterna i Albanien, vilket startar i september 2010 och med vilket syftet är att hjälpa myndigheterna i Albanien att bygga upp teknisk och administrativ kapacitet.
- (27) Vid det samråd som den 28 maj 2010 hölls mellan de behöriga myndigheterna i Albanien, EASA och de behöriga myndigheterna i Italien bekräftades att samarbetet är på gång och kommer att löpa i enlighet med planen. En serie åtgärder har vidtagits och dessa innebär redan stora förändringar i förhållande till den tidigare situationen: Det har inrättats en oberoende albansk civil luftfartsstyrelse (nedan kallad ACAA) och denna är operationell sedan maj 2010. Den nyinrättade civila luftfartsstyrelsen har dragit in alla de undantag som luftfartsindustrin beviljats tidigare och den har också gjort klart för lufttrafikföretagen att varje fall av bristande efterlevnad av tillämplig lagstiftning från och med den 1 juni 2010 kommer att innebära verkställighetsåtgärder som indragning, begränsning och återkallelse av de tillstånd som lufttrafikföretagen innehar. ACAA har bjudits in till flygsäkerhetskommittén för att rapportera om omcertifieringen av lufttrafikföretagen.
- (28) ACAA hördes av flygsäkerhetskommittén den 21 juni 2010 och bekräftade då att Belle Air och Albanian Airlines omcertifierats i juni 2010 i enlighet med tillämpliga säkerhetsbestämmelser. ACAA informerade också om att driftstillståndet för Star Airways dragits in. Dessutom förband sig ACAA att för tillfället inte utfärda några fler driftstillstånd.

### Lufttrafikföretag från Albanien

- (24) Till följd av de presentationer som de behöriga myndigheterna i Albanien gjorde vid flygsäkerhetskommitténs möte i mars 2010 och i enlighet med bestämmelserna i förordning (EU) nr 273/2010 <sup>(3)</sup> har kommissionen, biträdd av Europeiska byrån för luftfartssäkerhet (EASA), fortsatt samråden med de behöriga myndigheterna i Albanien i syftet att följa upp resultaten av den omfattande standardiseringsinspektion i Albanien som ägde rum i januari 2010. Den slutgiltiga inspektionsrapporten, som offentliggjordes den 7 mars 2010, avslöjade allvarliga brister inom alla områden och dessa brister krävde omedelbara åtgärder.
- (29) ACAA uppmanas att vidta nödvändiga åtgärder för att se till att den åtgärdsplan som man enats om tillsammans EASA genomförs effektivt och snabbt, och att ACAA därvid prioriterar åtgärder för att åtgärda de brister som innebär säkerhetsrisker om de inte åtgärdas så fort som möjligt. ACAA uppmanas att skynda på arbetet med att utöka sin kapacitet och säkra att det görs tillsyn av alla lufttrafikföretag som är certifierade i Albanien i enlighet med tillämplig säkerhetslagstiftning och att verkställighetsåtgärder vidtas vid behov.
- (30) ACCA har förbundit sig att regelbundet rapportera om de framsteg som görs i genomförandet av den planen med korrigerande åtgärder. Kommissionen kommer, med bistånd av EASA och medlemsstaterna, att fortsätta att verifiera hur effektiva ACAA:s åtgärder är och säkerhetsprestandan för lufttrafikföretag som är certifierade i Albanien.

<sup>(1)</sup> Skälen 20–22 i förordning (EG) nr 910/2006 av den 20 juni 2006, EUT L 168, 21.6.2006, s. 17.

<sup>(2)</sup> Skälen 7–8 i förordning (EG) nr 1400/2007 av den 28 november 2007, EUT L 311, 29.11.2007, s. 12.

<sup>(3)</sup> Skälen 55–58 i förordning (EG) nr 273/2010 av den 30 mars 2010, EUT L 84, 31.3.2010, s. 30.

**Luftrafikföretag från Konungariket Kambodja**

- (31) De behöriga myndigheterna i Kambodja (nedan kallade SSCA) har rapporterat om ytterligare framsteg i arbetet med att genomföra den plan med korrigerande åtgärder som antogs för att åtgärda de brister som identifierades vid den granskning som ICAO utförde 2007 inom ramen för sitt allmänna program för granskning av säkerhetstillsynen
- (32) Vid ICAO:s samordnade valideringsbesök (Coordinated Validation Mission-ICVM) som genomfördes mellan den 26 och den 29 oktober 2009 bekräftades att det har gjorts vissa framsteg med att förbättra det bristande genomförandet av ICAO:s normer, vilket hade konstaterats i oktober 2009, och att genomförandet 2009 låg på 58 % jämfört med 71% under 2007. Vid besöket påpekades också att landet måste se till att man fortsätter att genomföra de korrigerande åtgärderna, särskilt vad gäller organisationen av SSCA och utökandet av dess kapacitet.
- (33) SSCA rapporterade att de återstående luftrafikföretag som certifierats i Kambodja hade fått sina driftstillstånd indragna eller återkallade. Bland annat löfte driftstillståndet för Helicopter Cambodia ut den 15 oktober 2009 och förnyades inte. Driftstillståndet för Sokha Airlines återkallades den 27 oktober 2009. Driftstillståndet för Angkor Airways och PMT Air återkallades den 21 april 2010. ICAO har därför strukit punkten om allvarliga säkerhetsproblem vad gäller luftrafikföretag som licensieras i Konungariket Kambodja <sup>(1)</sup>.
- (34) SSCA informerade också om att det sedan januari 2009 pågår ett omcertifieringsförfarande för Siem Reap International Airways, vars driftstillstånd har dragits in. SSCA uppgav att luftrafikföretaget hade ytterligare fyra månader på sig att avsluta omcertifieringsförfarandet, och att om förfarandet misslyckas, kommer luftrafikföretagets driftstillstånd att återkallas. Med hänsyn till att situationen är osäker vad gäller Siem Reap International Airways och på grundval av de gemensamma kriterierna görs bedömningen att detta luftrafikföretag även fortsättningsvis bör uppföras i bilaga A.
- (35) Kommissionen noterar de verkställighetsåtgärder som SSCA har vidtagit hittills och de framsteg som har gjorts när det gäller genomförandet av den plan med korrigerande åtgärder som syftar till att åtgärda de brister som ICAO identifierat och kommissionen är beredd att stödja uppbyggnaden av de kambodjanska behöriga myndigheternas kapacitet genom riktat tekniskt stöd.

**Luftrafikföretag från Demokratiska republiken Kongo**

- (36) Alla luftrafikföretag som certifierats i Demokratiska republiken Kongo är belagda med totalt verksamhetsförbud i EU och uppförda i bilaga A. Kommissionen har fått information om att de behöriga myndigheterna i Demokratiska republiken Kongo har beviljat driftstillstånd till luftrafikföretaget Congo Express. Kommissionen har

vänt sig till de behöriga myndigheterna i Demokratiska republiken Kongo för att få bekräftat att uppgiften stämmer. Myndigheterna har inte besvarat förfrågan.

- (37) Då det inte finns några bevis för att det skulle ha förekommit några förändringar vad gäller den kapacitet som de behöriga myndigheterna i Demokratiska republiken Kongo har för att se till att det görs tillsyn av att samtliga luftrafikföretag som beviljas driftstillstånd i landet iakttar gällande säkerhetsnormer gör kommissionen, på grundval av de gemensamma kriterierna, bedömningen att Congo Express bör föras upp i bilaga A.

**Luftrafikföretag från Republiken Gabon**

- (38) På begäran av kommissionen genomförde EASA en resa till Gabon mellan den 11 och den 15 januari 2010 för att tillhandahålla tekniskt stöd. Rapporten från resan, som färdigställdes den 6 april 2010, visar att de behöriga myndigheterna i Gabon (nedan kallade ANAC) arbetar med att åtgärda de brister som ICAO identifierade i maj 2007 inom ramen för sitt allmänna program för granskning av säkerhetstillsynen. Rapporten visar emellertid också att det är nödvändigt att fortsätta uppbyggnaden av ANAC:s kapacitet genom att myndigheten ges en adekvat budget och genom att det rekryteras och utbildas kvalificerade inspektörer, samt att det är nödvändigt att säkra att det fortsättningsvis görs ordentlig tillsyn av luftrafikföretag som licensieras i Gabon. I rapporten ingår en plan, som utarbetats i samarbete med ANAC, i vilken man fastställer de åtgärder som är nödvändiga och lämpliga för arbetet med att åtgärda de brister som identifierats av ICAO. Enligt planen kommer arbetet med att genomföra de nödvändiga åtgärderna inte att kunna avslutas förrän i början av 2011.
- (39) De behöriga myndigheterna i Gabon (ANAC), har begärt att bli hörda av flygsäkerhetskommittén för att presentera vilka framsteg som gjorts hittills. Kommittén hörde ANAC den 21 juni 2010. ANAC informerade om att man för närvarande håller på att se över lagstiftningen på området och bland annat arbetar med att omarbota luftfartslagen, vilken kommer att antas den 31 december 2010. Dessutom arbetar man med att ta fram ett omfattande paket med luftfartsbestämmelser, som kommer att träda kraft stegvis fram till 2011. ANAC rapporterade om ytterligare framsteg i arbetet med att bygga upp myndighetens kapacitet. Bland annat har nya inspektörer anställts och sju av dessa håller på att ackrediteras. Vidare har ANAC rapporterat att det gjorts framsteg när det gäller tillsynen av luftrafikföretagen och när det gäller genomförandet av gällande säkerhetslagstiftning, vilket bland annat bevisas genom det faktum att SCD Aviation fick sitt driftstillstånd indraget den 16 oktober 2009, genom de varningar som utfärdats för luftrafikföretagen Air Service, Gabon Airlines, National Regional Transport och SN2AG och genom de böter som man ålagt luftrafikföretagen Allegiance och Sky Gabon. Vissa av de identifierade bristerna är så pass många och av en sådan art att det kan komma att krävas fler verkställighetsåtgärder, om luftrafikföretagen underlåter att tillämpa gällande säkerhetsnormer.

<sup>(1)</sup> Skäl 12 i förordning (EG) nr 1131/2008 av den 14 november 2008, EUT L 306, 15.11.2009, s. 48.

- (40) Afrijet Business Services, som är licensierat i Gabon, har begärt att bli hört av flygsäkerhetskommittén. Lufttrafikföretaget önskar få de nuvarande begränsningarna på ett luftfartyg av typen Falcon 900B med registreringsnummer TR-AFR upphävida, och har också lämnat i en skriftlig förfrågan om detta. Lufttrafikföretaget lämnade garantier för att driften och underhållet av luftfartyget sker i enlighet med gällande säkerhetsnormer och detta bekräftades av ANAC. Följaktligen görs, på grundval av de gemensamma kriterierna, bedömningen att det inte finns något skäl att begränsa Afrijet Business Services användning av luftfartyget av typen Falcon 900B med registreringsnummer TR-AFR och att luftfartyget ifråga bör läggas till bland de luftfartyg i bilaga B med vilka lufttrafikföretaget får bedriva trafik i EU.
- (41) Det har hittills inte inkommit några uppgifter till kommissionen som skulle kunna bekräfta att övriga lufttrafikföretag som är upptagna i gemenskapsförteckningen eller de myndigheter som ansvarar för tillsynen över dessa lufttrafikföretag skulle ha vidtagit lämpliga korrigerande åtgärder. På grundval av de gemensamma kriterierna görs därför bedömningen att dessa lufttrafikföretag även i fortsättningen bör vara belagda med verksamhetsförbud (bilaga A) eller driftsrestriktioner (bilaga B).
- (42) Kommissionen välkomnar de framsteg som har gjorts när det gäller genomförandet av planen för korrigerande åtgärder, vars syfte är att åtgärda de brister som identifierats av ICAO, och när det gäller att bygga upp gabonska behöriga myndigheternas kapacitet. Kommissionen är beredd att understödja arbetet, bland annat i form av ett besök på plats för att se vilka framsteg som görs, så snart den rättsliga ramen har införts.
- Lufttrafikföretag från Republiken Indonesien**
- (43) Indonesiens behöriga myndigheter (DGCA) har rapporterat att stora framsteg har gjorts för att lösa de problem som ICAO fastställde vid sin granskning i februari 2007 inom ramen för sitt allmänna program för granskning av säkerhetstillsynen (Universal Safety Oversight Audit Programme). Vid ICAO:s besök (*Coordination and Validation Mission, ICVM*) som genomfördes i augusti 2009 konstaterades det att avsevärda framsteg hade gjorts i och med att det bristande genomförandet av ICAO:s standarder hade minskat till 20 %. Den 19 mars 2010 rapporterade DGCA till ICAO att de återstående korrigerande åtgärderna hade genomförts.
- (44) DGCA informerade om hur deras luftsäkerhetstillsyn har förbättrats. Budgeten har ökat kraftigt 2009 och 2010, och 25 nya flyginspektörer och 8 inspektörer av säkerheten i kabinen har anställts, samtidigt som man har fått omfattande teknisk assistans av ICAO och Australiens och Nederländernas luftfartsmyndigheter. Detta har lett till att bestämmelserna om civil luftfartssäkerhet (*Civil Aviation Safety Regulations, CASR*) har kunnat uppdateras ytterligare och att tillsynen av fler lufttrafikföretag har kunnat stärkas.
- (45) DGCA begärde att få bli hörda av flygsäkerhetskommittén för att få de nuvarande restriktionerna upphävida för följande tre lufttrafikföretag: Indonesia Air Asia, Metro Batavia och Lion Air. De yttrade sig i detta sammanhang skriftligt och muntligt den 22 juni 2010.
- (46) Indonesia Air Asias och DGCA:s redogörelser bekräftade att detta lufttrafikföretag certifierats på nytt den 30 september 2009 i enlighet med CASR, och att företaget är föremål för en lämplig tillsyn av DGCA. DGCA bekräftade att lufttrafikföretaget till fullo iakttar gällande säkerhetsnormer. På grundval av de gemensamma kriterierna bedöms det därför att Indonesia Air Asia bör strykas från bilaga A.
- (47) Metro Batavias och DGCA:s redogörelser bekräftade att även detta lufttrafikföretag certifierats på nytt den 30 september 2009 i enlighet med CASR, och att företaget är föremål för en lämplig tillsyn av DGCA. DGCA bekräftade att lufttrafikföretaget till fullo iakttar gällande säkerhetsnormer. På grundval av de gemensamma kriterierna bedöms det därför att Metro Batavia bör strykas från bilaga A.
- (48) Av Lion Airs redogörelse framgick det att flygtrafikföretaget, som för närvarande har en flotta på 50 luftfartyg, har varit utsatt för 2 olyckor och 2 allvarliga tillbud sedan 2004. Företaget har inte tillhandahållit tillräcklig information om dessa olyckor och tillbud och om vad som orsakat dem, och man har inte heller visat att lämpliga åtgärder vidtagits för att undvika fler olyckor och tillbud, särskilt med tanke på att flottan kommer att utökas betydligt under de närmaste åren. Det har dessutom inte kunnat fastställas att DGCA har utövat lämplig tillsyn över verksamheten, eftersom det inte finns några uppgifter om påpekanden i samband med över 100 flyginspektioner under 2009 och 2010. På grundval av de gemensamma kriterierna bedöms det därför att Lion Air även fortsättningsvis bör uppföras i bilaga A.
- (49) Kommissionen har fram till nu inte fått några uppgifter om att övriga lufttrafikföretag som är uppförda på gemenskapsförteckningen har vidtagit lämpliga korrigerande åtgärder. På grundval av de gemensamma kriterierna bedöms det därför att dessa lufttrafikföretag även fortsättningsvis bör omfattas av verksamhetsförbud (bilaga A).

- (50) Kommissionen uppmuntrar de insatser och framsteg som Indonesiens behöriga myndigheter har gjort för att på ett varaktigt sätt avhjälpa säkerhetsbristerna.

#### Luftrafikföretag från Filippinerna

- (51) I enlighet med förordning (EU) nr 273/2010<sup>(1)</sup> har kommissionen fortsatt samråden med de behöriga myndigheterna i Filippinerna (nedan kallade CAAP) om de åtgärder som dessa har vidtagit för att förbättra luftfartssäkerheten i Filippinerna och se till att de tillämpliga säkerhetsnormerna iakttas.
- (52) De behöriga myndigheterna i Filippinerna har informerat om att de har inlett en serie åtgärder, som bland annat inbegriper en omarbetning av de nuvarande tillämpningsföreskrifterna och förordningarna (denna förväntas vara klar i slutet av 2010), ytterligare uppbyggnad av CAAP:s kapacitet genom att kvalificerade inspektörer som för närvarande arbetar för ICAO inom ramen för projektet för tekniskt stöd, (som beräknas vara slutfört i slutet av 2010), överförs till CAAP, och genom att man anställer mer personal. Vidare kommer man att genomföra nya granskningar och omcertifiering för alla luftrafikföretag, även avseende de luftrafikföretag som CAAP certifierade före mars 2010. Dessutom kommer man att utarbeta planer för kontinuerlig övervakning av samtliga luftrafikföretag och att stärka de verkställighetsåtgärder som vidtas vid identifierade säkerhetsbrister.
- (53) CAAP har informerat om att man den 19 mars 2010 drog in driftstillståndet för Pacific East Asia Cargo Airlines (PEAC), ett luftrafikföretag som hade fortsatt att bedriva trafik utan någon adekvat certifiering från de behöriga myndigheterna i Filippinerna.
- (54) Luftrafikföretaget Interisland Airlines Inc., som certifierades av CAAP den 16 mars 2010, drabbades av en allvarlig olycka den 21 april 2010. Luftfartyget omfattades av luftrafikföretagets driftstillstånd och var av typen Antonov 12BP, med registreringsnummer UP-AN216. CAAP gjorde en utredning av olyckan och beslutade den 23 april 2010 att dra in driftstillståndet för Interisland Airlines Inc, och luftrafikföretaget ställde därefter in all trafik. På grundval av de gemensamma kriterierna görs därför bedömningen att Interisland Airlines Inc. bör utgå ur bilaga A.
- (55) Luftrafikföretaget Philippine Airlines har begärt att bli hört av flygsäkerhetskommittén för att rapportera om den senaste utvecklingen. Luftrafikföretaget hördes den 22 juni 2010. Luftrafikföretaget meddelade att det genomgått ett omfattande förfarande för omcertifiering via CAAP, att alla korrigerande åtgärder har avslutats och att

ett nytt driftstillstånd hade utfärdats den 17 juni 2010. Emellertid var det inte möjligt att på plats verifiera detta eftersom omcertifieringsprocessen avslutats ganska nyligen och de styrkande handlingarna lämnats in sent.

- (56) Luftrafikföretaget Cebu Pacific Airlines begärde att bli hört av flygsäkerhetskommittén för att rapportera om den senaste utvecklingen. Luftrafikföretaget hördes den 22 juni 2010. Luftrafikföretaget meddelade att det genomgått ett omfattande förfarande för omcertifiering via CAAP, att man höll på med att genomföra de nödvändiga korrigerande åtgärderna, men att vissa säkerhetsproblem fortfarande var olösta. Trots detta hade ett nytt driftstillstånd utfärdats den 7 juni 2010, med begränsningar i form av förbud för transport av farligt gods och bestämmelser om precisionsinflygningar för ATR-72-flotans kategori II. Emellertid gjorde det faktum att de styrkande handlingarna lämnats in sent och att vissa säkerhetsproblem fortfarande var olösta att det inte var möjligt att verifiera situationen på plats som det var tänkt.
- (57) Det allvarliga säkerhetsproblem som ICAO identifierade vid sin USOAP-granskning i oktober 2009 och som meddelats alla medlemmar av Chicagokonventionen och som påverkar tillsynen av luftrafikföretag som är licensierade i Filippinerna<sup>(2)</sup> har fortfarande inte åtgärdats. CAAP informerade om att man lämnat in en omfattande åtgärdsplan till ICAO, vars syfte är att åtgärda de brister som ICAO har identifierat. CAAP underlät emellertid att skicka en kopia av planen och av ICAO:s bedömning av den. CAAP informerade också om att Filippinerna inte kommer att kunna ansöka om någon översyn av den nuvarande klassificeringen hos Förenta staternas luftfartsmyndighet FAA före sista kvartalet 2010.
- (58) Kommissionen välkomnar de åtgärder som de behöriga myndigheterna har vidtagit för att reformera luftfartssystemet i Filippinerna. I väntan på att man faktiskt vidtar lämpliga korrigerande åtgärder för att ta itu med de allvarliga säkerhetsbrister som Förenta staternas luftfartsmyndighet FAA och ICAO påpekat anser kommissionen på grundval av de gemensamma kriterierna att de behöriga myndigheterna i Filippinerna i dagsläget inte kan tillämpa och genomföra nödvändiga säkerhetsnormer när det gäller de luftrafikföretag som faller under deras myndighetskontroll. På grundval av de gemensamma kriterierna görs därför bedömningen att alla luftrafikföretag som är licensierade i Filippinerna, förutom Interisland Airlines Inc, även fortsättningsvis bör uppföras i bilaga A.
- (59) Kommissionen är beredd att understödja Filippinernas ansträngningar, bland annat genom ett kontrollbesök i samarbete med ICAO, medlemsstaterna och EASA, om möjligt före nästa möte i flygsäkerhetskommittén. Syftet med ett sådant kontrollbesök är att kontrollera de framsteg som CAAP har gjort, inbegripet vad gäller luftrafikföretagens säkerhetsprestanda.

<sup>(1)</sup> Skäl 74–87 i förordning (EU) nr 273/2010 av den 30 mars 2010, EUT L 84, 31.3.2010, s. 33.

<sup>(2)</sup> ICAO:s påpekande OPS/01.



**Iran Air**

- (60) I enlighet med förordning (EU) nr 273/2010<sup>(1)</sup>, genomförde kommissionen tillsammans med EASA och i samarbete med medlemsstaterna ett kontrollbesök i Islamiska republiken Iran mellan den 29 maj och den 3 juni 2010 för att kontrollera att de korrigerande åtgärder som de behöriga myndigheterna (nedan kallade CAO-IRI) och Iran Air hade förbundit sig att genomföra verkligen genomförts på ett tillfredsställande sätt.
- (61) Under kontrollbesöket kunde CAO-IRI bevisa att man har infört ett tillsynssystem för luftfartssektorn som överensstämmer med vad som krävs enligt ICAO:s dokument 8335 - *Manual of Procedures for Operations Inspection, Certification and Continued Surveillance* (handledning för förfaranden för drifttillsyn, certifiering och fortsatt tillsyn). Dessutom hade myndigheten åtgärdat en tidigare identifierad brist avseende förfarandena för uppföljning av granskningar genom att man antagit ett trenivåsystem för klassificering av identifierade brister som gör det möjligt för myndigheten att utan dröjsmål ta itu med allvariga säkerhetsfrågor. Myndigheten visade också att man vidtagit åtgärder för att komma till rätta med de iranska lufttrafikföretagens säkerhetsproblem, särskilt Iran Air.
- (62) När det gäller luftvärdighet och underhåll av luftfartyg kunde man emellertid konstatera ett flertal brister i CAO-IRI:s tillsyn av Iran Air, bland annat bristande övervakning av underhållsprogrammen och minimiutrustningslistorna, vilket leder till att det finns risk för att man inte upptäcker misstag som lufttrafikföretaget gör.
- (63) CAO-IRI kunde inte heller tillhandahålla någon konsoliderad förteckning över incidenter som drabbat Iran Airs flygningar och det är därför inte möjligt att göra någon övergripande bedömning av lufttrafikföretagets säkerhetsprestanda. CAO-IRI kunde dock bevisa att man gör ingående utredningar av alla större incidenter och utfärdar rekommendationer.
- (64) Vid kontrollbesöket noterades att CAO-IRI har en stark vilja att införa moderna metoder för säkerhetsstyrning och att man gjort avsevärda framsteg under de senaste sex månaderna. Kontrollteamet noterade också att CAO-IRI har en öppen, samarbetsvillig och konstruktiv inställning när det gäller att komma till rätta med bristerna i myndighetens förfaranden.
- (65) När det gäller Iran Air visar rapporten på avsevärda brister i förvaltningen av luftvärdighet och underhåll. Grundläggande fel hade gjorts när det gäller underhållsprogrammen och detta hade lett till att man missat brister i förhållande till programmen för säkerhetsutrustning ombord på Airbus A-320-flottan och fraktfartyget Boeing 747-200. Vidare hade brister i underhållssystemet för Airbus A-320-flottan gjort att utestående säkerhetsproblem inte åtgärdats inom den fastställda tiden. Dessutom skedde ingen övervakning av flygdata för Airbus A-320-flottan och den omfattning i vilken det samlas in flygdata för övriga flottor är väldigt liten. I rapporten anges dessutom att lufttrafikföretaget inte klarar av att åtgärda grundläggande brister för att säkra fortsatt luftvärdighet för sina luftfartyg. Detta gäller särskilt förvaltningen av luftfartyg av typerna Airbus A320, Boeing 727 och Boeing 747.
- (66) Rapporten tar emellertid också upp att det gjorts tydliga framsteg när det gäller Iran Airs system för kvalitets- och säkerhetsstyrning, särskilt tack vare användningen av flygbolagsinriktade säkerhetskontroller och tack vare det säkerhetsråd som inrättats, med lufttrafikföretagets verkställande direktör som ordförande. Säkerhetsrådets uppgift är att samordna och övervaka arbetet med att genomföra goda säkerhetsnormer inom de avdelningar som har hand om den faktiska driften. Kontrollteamet noterade också att det råder har en öppen och samarbetsvillig inställning när det gäller att komma till rätta med de identifierade säkerhetsbristerna och att lufttrafikföretaget är villigt att införa moderna metoder för säkerhetsstyrning.
- (67) Iran Air har gjort framställningar till flygsäkerhetskommittén och har lämnat in uppgifter om en plan med korrigerande åtgärder med vilken syftet är att åtgärda de problem som konstaterades vid besöket på plats.
- (68) De rampinspektioner som medlemsstaterna har gjort inom ramen för SAFA-programmet under de senaste 14 månaderna visar på en stadig förbättring av prestandan. Emellertid får luftfartygen av typen A-320 avsevärt sämre resultat än lufttrafikföretagets övriga luftfartyg.
- (69) Mot bakgrund av de konstaterade bristerna när det gäller fortsatt luftvärdighet och underhåll, samt resultaten av SAFA-inspektionerna, konstateras, på grundval av de gemensamma kriterierna, att alla luftfartyg av typerna A-320, Boeing B-727, Boeing B-747100-serien, Boeing B-747200-serien och Boeing B-747-SP om omfattas av Iran Airs driftstillstånd inte bör få tillåtas att bedriva flygverksamhet på Europeiska unionen, och att luftfartygen ifråga bör föras upp i bilaga B. Lufttrafikföretaget bör tillåtas att flyga till Europeiska unionen under förutsättning att verksamheten begränsas sig till nuvarande nivå (frekvenser och destinationer) och bedrivs med de luftfartyg som är tillåtna enligt bilaga B.
- (70) Kommissionen kommer att fortsätta att noggrant övervaka Iran Airs resultat. Mot bakgrund av den situation som råder beträffande de iranska behöriga myndigheternas tillsyn uppmanar flygsäkerhetskommittén kommissionen att intensifiera samråden med myndigheterna i syfte att finna hållbara lösningar på de identifierade säkerhetsbristerna. Kommissionen uppmanar därför CAO-IRI att sända in månatliga rapporter om de kontroller som görs av genomförandet av planen med korrigerande åtgärder och tillhandahålla information om all tillsyn som görs avseende fortsatt luftvärdighet och underhåll, samt om alla andra åtgärder som CAO-IRI vidtar beträffande Iran Air.

<sup>(1)</sup> Skäl 49 i förordning (EG) nr 273/2010 av den 30 mars 2010, EUT L 84, 31.3.2010, s. 29.

(71) Medlemsstaterna kommer att fortsätta att kontrollera att Iran Air uppfyller gällande säkerhetsnormer genom att prioritera rampinspektioner på detta lufttrafikföretags luftfartyg i enlighet med förordning (EG) nr 351/2008.

#### **Lufttrafikföretag från Ryssland**

(72) Rysslands behöriga myndigheter informerade vid sitt möte den 22 juni 2010 flygsäkerhetskommittén om att de vidtagit en rad åtgärder för att förbättra tillsynen över vissa lufttrafikföretag efter det att man den 6 maj fått uppgifter från kommissionen om att det vid rampinspektioner framförts ett ökat antal påpekanden rörande säkerheten.

(73) Myndigheterna upplyste bl.a. om att de hade fattat beslut om att lufttrafikföretaget YAK Service från och med den 18 maj 2010 inte längre tillåts trafikera ECAC-ländernas luftrum. Skulle det emellertid visa sig att detta beslut inte tillämpas har kommissionen rätt att vidta lämpliga åtgärder i enlighet med förordning (EG) nr 2111/2005 i fråga om detta lufttrafikföretag.

(74) Precis som vid tidigare uppdateringar av förordning (EG) nr 474/2006 upplyste de ryska behöriga myndigheterna också flygsäkerhetskommittén om att man vid den löpande tillsynen av luftvärdigheten för luftfartyg i deras register ändrat sitt beslut av den 25 april 2008, så att 13 ryska lufttrafikföretag inte längre får trafikera Europeiska unionen med sina luftfartyg inom ramen för driftstillståndet. Dessa luftfartyg var inte utrustade för internationella flygningar enligt ICAO-normerna (saknade TAWS/E-GPWS) och/eller deras luftvärdighetscertifikat hade gått ut och/eller inte förnyats. Flygsäkerhetskommittén fick därmed en förteckning över alla luftfartyg med driftstillstånd i Ryssland, och med därtill hörande utrustning. På grundval av dessa uppgifter får följande luftfartyg inte flyga till, inom eller från Europeiska unionen, eftersom de inte är utrustade med den utrustning som ICAO kräver enligt bilaga 6:

a) Aircompany Yakutia: Antonov AN-140: RA-41250; AN-24RV: RA-46496, RA-46665, RA-47304, RA-47352, RA-47353, RA-47360; AN-26: RA-26660; AN-24-RB: RA-46470, RA-46496, RA-46510, RA-46665, RA-47304, RA-47352, RA-47353, RA-47360, RA-47363.

b) Atlant Soyuz: Tupolev TU-154M: RA-85672 och RA-85682 som för närvarande drivs av andra lufttrafikföretag som har certifierats i Ryssland.

c) Gazpromavia: Tupolev TU-154M: RA-85625 och RA-85774; Yakovlev Yak-40: RA-87511 och RA-88186; Yak-40K: RA-21505, RA-98109 och RA-88300; Yak-42D: RA-42437; alla (22) helikoptrar av typen Kamov Ka-26 (registrering okänd); alla (49) helikoptrar

av typen Mi-8 (registrering okänd); alla (11) helikoptrar av typen Mi-171 (registrering okänd); alla (8) helikoptrar av typen Mi-2 (registrering okänd); alla (1) helikoptrar av typen EC-120B: RA-04116.

d) Kavminvodyavia: Tupolev TU-154B: RA-85494 och RA-85457.

e) Krasnoyarsky Airlines: Luftfartyg av typen TU-154M RA-85682 tidigare på Krasnoyarsky Airlines drifttillstånd, vilket drogs in 2009, används nu av ett annat lufttrafikföretag som är certifierat i Ryssland.

f) Kuban Airlines: Yakovlev Yak-42: RA-42331, RA-42336, RA-42350, RA-42538 och RA-42541.

g) Orenburg Airlines: Tupolev TU-154B: RA-85602; alla TU-134 (registrering okänd); alla Antonov An-24 (registrering okänd); alla An-2 (registrering okänd); alla helikoptrar av typen Mi-2 (registrering okänd); alla helikoptrar av typen Mi-8 (registrering okänd).

h) Siberia Airlines: Tupolev – inget luftfartyg.

i) Tatarstan Airlines: Yakovlev Yak-42D: RA-42374, RA-42433; alla Tupolev TU-134A inbegripet: RA-65065 och RA-65102; alla Antonov AN-24RV inbegripet: RA-46625 och RA-47818; luftfartygen av typen AN24RV med registrering RA-46625 och RA-47818 flyger idag för ett annat ryskt lufttrafikföretag.

j) Ural Airlines: Tupolev TU-154B: RA-85508 (luftfartyg RA-85319, RA-85337, RA-85357, RA-85375, RA-85374 och RA-85432 är för närvarande inte i trafik av finansiella skäl).

k) UTAir: Tupolev TU-154M: RA-85733, RA-85755, RA-85806, RA-85820; alla (25) TU-134: RA-65024, RA-65033, RA-65127, RA-65148, RA-65560, RA-65572, RA-65575, RA-65607, RA-65608, RA-65609, RA-65611, RA-65613, RA-65616, RA-65620, RA-65622, RA-65728, RA-65755, RA-65777, RA-65780, RA-65793, RA-65901, RA-65902, och RA-65977; luftfartygen RA-65143 och RA-65916 flyger idag för ett annat ryskt lufttrafikföretag; alla (1) TU-134B: RA-65726; alla (10) Yakovlev Yak-40: RA-87348 (för närvarande inte i trafik av finansiella skäl), RA-87907, RA-87941, RA-87997, RA-88209, RA-88227 och RA-88280; alla helikoptrar av typen Mil-26: (registrering okänd); alla helikoptrar av typen Mil-10: (registrering okänd); alla helikoptrar av typen Mil-8 (registrering okänd); alla helikoptrar av typen AS-355 (registrering okänd); alla helikoptrar av typen BO-105 (registrering okänd); luftfartyg av typen AN-24B: RA-46388, luftfartyg RA-46267 och RA-47289 och luftfartyg av typen AN-24RV RA-46509, RA-46519 och RA-47800 flyger idag för ett annat ryskt lufttrafikföretag.

- l) *Rossija* (STC Russia): Tupolev TU-134: RA-65979, luftfartyg RA-65904, RA-65905, RA-65911, RA-65921 och RA-65555 flyger idag för ett annat ryskt lufttrafikföretag; Ilyushin IL-18: luftfartyget RA\_75454 flyger idag för ett annat ryskt lufttrafikföretag; Yakovlev Yak-40: RA-87203, RA-87968, RA-87971, RA-87972 och RA-88200 flyger idag för ett annat ryskt lufttrafikföretag.
- (75) För att förbättra samarbetet med kommissionen och medlemsstaterna bad flygsäkerhetskommittén de ryska behöriga myndigheterna att dels utse en kontaktpunkt för all kommunikation med flygsäkerhetskommitténs ledamöter i frågor som rör resultaten av rampinspektioner som genomförts hos ryska lufttrafikföretag på flygplatser i EU och hos EU:s lufttrafikföretag på flygplatser i Ryssland, dels arbeta för en ökad öppenhet genom utbyte av säkerhetsdata.
- (76) Inom ramen för det förbättrade samarbetet samt för att säkerställa klarhet angående rättsläget och ett ändamålsenligt genomförande av åtgärder för att utesluta lufttrafikföretag och luftfartyg som inte uppfyller de relevanta säkerhetsnormerna, enades man om att de ryska behöriga myndigheterna tillsammans med kommissionen och medlemsstaterna ska se över Europeiska kommissionens och dessa myndigheters gemensamma beslut av den 24 april 2008 före flygsäkerhetskommitténs nästa möte. Flygsäkerhetskommittén förklarade sig beredd att utvärdera de framsteg som görs vid nästa möte och vid behov be kommissionen att lägga fram nödvändiga åtgärder inom ramen för förordning (EG) nr 2111/2005.
- (77) Under tiden ska medlemsstaterna fortsätta att kontrollera att tillämpliga säkerhetsnormer iakttas genom att man prioriterar rampinspektioner på lufttrafikföretagens luftfartyg i enlighet med förordning (EG) nr 351/2008 på ett

sådant sätt att man säkrar att antalet inspektioner avseende ryska lufttrafikföretag ökar avsevärt. Resultaten av rampinspektionerna kommer sedan att ligga till grund för en ny bedömning av deras arbete under flygsäkerhetskommitténs nästa möte, vilket kommer att äga rum i november 2010.

#### **Allmänna anmärkningar om övriga lufttrafikföretag i bilagorna A och B**

- (78) Trots kommissionens uppmaning har det hittills inte inkommit några uppgifter som styrker att bristerna fullt ut åtgärdats av övriga lufttrafikföretag som är uppförda på EU:s förteckning som uppdaterades den 30 mars 2010 och av de myndigheter som ansvarar för tillsynen över dessa lufttrafikföretag. På grundval av de gemensamma kriterierna görs därför bedömningen att dessa lufttrafikföretag även i fortsättningen bör vara belagda med verksamhetsförbud (bilaga A) eller driftsrestriktioner (bilaga B).
- (79) De åtgärder som föreskrivs i denna förordning är förenliga med yttrandet från flygsäkerhetskommittén.

HÄRIGENOM FÖRESKRIVS FÖLJANDE.

#### *Artikel 1*

Förordning (EG) nr 474/2006 ska ändras på följande sätt:

1. Bilaga A ska ersättas med bilaga A till denna förordning.
2. Bilaga B ska ersättas med bilaga B till denna förordning.

#### *Artikel 2*

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

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

Utfärdad i Bryssel den 5 juli 2010

För kommissionen,  
på ordförandens vägnar  
DacianCILOȘ  
Ledamot av kommissionen

## BILAGA A

FÖRTECKNING ÖVER DE LUFTRAFIKFÖRETAG SOM ÄR BELAGDA MED TOTALT  
VERKSAMHETSFÖRBUD I EU <sup>(1)</sup>

Luftrafikföretagets namn som juridisk person enligt driftstillståndet (AOC) (plus eventuellt avvikande firmanamn)	Nummer på driftstillstånd (AOC) eller operativ licens	ICAO-flygbolagskod	Operatörens hemmastat
ARIANA AFGHAN AIRLINES	AOC 009	AFG	Afghanistan
BLUE WING AIRLINES	SRBWA-01/2002	BWI	Surinam
SIEM REAP AIRWAYS INTERNATIONAL	AOC/013/00	SRH	Konungariket Kambodja
SILVERBACK CARGO FREIGHTERS	Okänt	VRB	Republiken Rwanda
<b>Alla luftrafikföretag som godkänts av Angolas tillsynsmyndigheter, med undantag för TAAG Angola Airlines, som uppförts i bilaga B, däribland</b>			Republiken Angola
AEROJET	015	Okänd	Republiken Angola
AIR26	004	DCD	Republiken Angola
AIR GEMINI	002	GLL	Republiken Angola
AIR GICANGO	009	Okänd	Republiken Angola
AIR JET	003	MBC	Republiken Angola
AIR NAVE	017	Okänd	Republiken Angola
ALADA	005	RAD	Republiken Angola
ANGOLA AIR SERVICES	006	Okänd	Republiken Angola
DIEXIM	007	Okänd	Republiken Angola
GIRA GLOBO	008	GGL	Republiken Angola
HELIANG	010	Okänd	Republiken Angola
HELIMALONGO	011	Okänd	Republiken Angola
MAVEWA	016	Okänd	Republiken Angola
PHA	019	Okänd	Republiken Angola
RUI & CONCEICAO	012	Okänd	Republiken Angola
SAL	013	Okänd	Republiken Angola
SERVISAIR	018	Okänd	Republiken Angola
SONAIR	014	SOR	Republiken Angola
<b>Alla luftrafikföretag som godkänts av Benins tillsynsmyndigheter, däribland</b>		—	Republiken Benin
AERO BENIN	PEA No 014/ MDCTTTATP-PR/ANAC/ DEA/SCS	Okänd	Republiken Benin

<sup>(1)</sup> Luftrafikföretag som förtecknas i bilaga A kan få tillstånd att utöva trafikrättigheter om de använder sig av luftfartyg som hyrts in med besättning ("wet-leased") från ett luftrafikföretag som inte omfattas av verksamhetsförbud, förutsatt att gällande säkerhetsnormer är uppfyllda.

Luftrafikföretagets namn som juridisk person enligt driftstillståndet (AOC) (plus eventuellt avvikande firmanamn)	Nummer på driftstillstånd (AOC) eller operativ licens	ICAO-flygbolagskod	Operatörens hemmastat
AFRICA AIRWAYS	Okänt	AFF	Republiken Benin
ALAFIA JET	PEA No 014/ANAC/ MDCTTTATP-PR/DEA/SCS	N/A	Republiken Benin
BENIN GOLF AIR	PEA No 012/MDCTTP-PR/ ANAC/DEA/SCS.	Okänd	Republiken Benin
BENIN LITTORAL AIRWAYS	PEA No 013/ MDCTTTATP-PR/ANAC/ DEA/SCS.	LTL	Republiken Benin
COTAIR	PEA No 015/ MDCTTTATP-PR/ANAC/ DEA/SCS.	COB	Republiken Benin
ROYAL AIR	PEA No 11/ANAC/ MDCTTP-PR/DEA/SCS	BNR	Republiken Benin
TRANS AIR BENIN	PEA No 016/ MDCTTTATP-PR/ANAC/ DEA/SCS	TNB	Republiken Benin
<b>Alla luftrafikföretag som godkänts av Republiken Kongos tillsynsmyndigheter, däribland</b>			Republiken Kongo
AERO SERVICE	RAC06-002	RSR	Republiken Kongo
EQUAFLIGHT SERVICES	RAC 06-003	EKA	Republiken Kongo
SOCIETE NOUVELLE AIR CONGO	RAC 06-004	Okänd	Republiken Kongo
TRANS AIR CONGO	RAC 06-001	Okänd	Republiken Kongo
<b>Alla luftrafikföretag som godkänts av tillsynsmyndigheterna i Demokratiska republiken Kongo (RDC), däribland</b>		—	Demokratiska republiken Kongo
AFRICAN AIR SERVICES COMMUTER	409/CAB/MIN/TVC/051/ 09	Okänd	Demokratiska republiken Kongo
AIR KASAI	409/CAB/MIN/TVC/036/ 08	Okänd	Demokratiska republiken Kongo
AIR KATANGA	409/CAB/MIN/TVC/031/ 08	Okänd	Demokratiska republiken Kongo
AIR TROPIQUES	409/CAB/MIN/TVC/029/ 08	Okänd	Demokratiska republiken Kongo
BLUE AIRLINES	409/CAB/MIN/TVC/028/ 08	BUL	Demokratiska republiken Kongo
BRAVO AIR CONGO	409/CAB/MIN/TC/0090/ 2006	BRV	Demokratiska republiken Kongo
BUSINESS AVIATION	409/CAB/MIN/TVC/048/ 09	Okänd	Demokratiska republiken Kongo
BUSY BEE CONGO	409/CAB/MIN/TVC/052/ 09	Okänd	Demokratiska republiken Kongo
CETRACA AVIATION SERVICE	409/CAB/MIN/TVC/026/ 08	CER	Demokratiska republiken Kongo

Lufttrafikföretagets namn som juridisk person enligt driftstillståndet (AOC) (plus eventuellt avvikande firmanamn)	Nummer på driftstillstånd (AOC) eller operativ licens	ICAO-flygbolagskod	Operatörens hemmastat
CHC STELLAVIA	409/CAB/MIN/TC/0050/2006	Okänd	Demokratiska republiken Kongo
CONGO EXPRESS	409/CAB/MIN/TVC/083/2009	EXY	Demokratiska republiken Kongo
COMPAGNIE AFRICAINE D'AVIATION (CAA)	409/CAB/MIN/TVC/035/08	Okänd	Demokratiska republiken Kongo
DOREN AIR CONGO	409/CAB/MIN/TVC/0032/08	Okänd	Demokratiska republiken Kongo
ENTREPRISE WORLD AIRWAYS (EWA)	409/CAB/MIN/TVC/003/08	EWS	Demokratiska republiken Kongo
FILAIR	409/CAB/MIN/TVC/037/08	Okänd	Demokratiska republiken Kongo
GALAXY KAVATSI	409/CAB/MIN/TVC/027/08	Okänd	Demokratiska republiken Kongo
GILEMBE AIR SOUTENANCE (GISAIR)	409/CAB/MIN/TVC/053/09	Okänd	Demokratiska republiken Kongo
GOMA EXPRESS	409/CAB/MIN/TC/0051/2006	Okänd	Demokratiska republiken Kongo
GOMAIR	409/CAB/MIN/TVC/045/09	Okänd	Demokratiska republiken Kongo
HEWA BORA AIRWAYS (HBA)	409/CAB/MIN/TVC/038/08	ALX	Demokratiska republiken Kongo
INTERNATIONAL TRANS AIR BUSINESS (ITAB)	409/CAB/MIN/TVC/033/08	Okänd	Demokratiska republiken Kongo
KIN AVIA	409/CAB/MIN/TVC/042/09	Okänd	Demokratiska republiken Kongo
LIGNES AÉRIENNES CONGOLAISES (LAC)	Ministerial signature (ordonnance No. 78/205)	LCG	Demokratiska republiken Kongo
MALU AVIATION	409/CAB/MIN/TVC/04008	Okänd	Demokratiska republiken Kongo
MANGO AVIATION	409/CAB/MIN/TVC/034/08	Okänd	Demokratiska republiken Kongo
SAFE AIR COMPANY	409/CAB/MIN/TVC/025/08	Okänd	Demokratiska republiken Kongo
SERVICES AIR	409/CAB/MIN/TVC/030/08	Okänd	Demokratiska republiken Kongo
SWALA AVIATION	409/CAB/MIN/TVC/050/09	Okänd	Demokratiska republiken Kongo
TMK AIR COMMUTER	409/CAB/MIN/TVC/044/09	Okänd	Demokratiska republiken Kongo
TRACEP CONGO AVIATION	409/CAB/MIN/TVC/046/09	Okänd	Demokratiska republiken Kongo
TRANS AIR CARGO SERVICES	409/CAB/MIN/TVC/024/08	Okänd	Demokratiska republiken Kongo
WIMBI DIRA AIRWAYS	409/CAB/MIN/TVC/039/08	WDA	Demokratiska republiken Kongo

Lufttrafikföretagets namn som juridisk person enligt driftstillståndet (AOC) (plus eventuellt avvikande firmanamn)	Nummer på driftstillstånd (AOC) eller operativ licens	ICAO-flygbolagskod	Operatörens hemmstat
ZAABU INTERNATIONAL	409/CAB/MIN/TVC/049/09	Okänd	Demokratiska republiken Kongo
<b>Alla lufttrafikföretag som godkänts av Djiboutis tillsynsmyndigheter, däribland</b>			Djibouti
DAALLO AIRLINES	Okänt	DAO	Djibouti
<b>Alla lufttrafikföretag som godkänts av Ekvatorialguineas tillsynsmyndigheter, däribland</b>			Ekvatorialguinea
CRONOS AIRLINES	Okänt	Okänd	Ekvatorialguinea
CEIBA INTERCONTINENTAL	Okänt	CEL	Ekvatorialguinea
EGAMS	Okänt	EGM	Ekvatorialguinea
EUROGUINEANA DE AVIACION Y TRANSPORTES	2006/001/MTTCT/DGAC/SOPS	EUG	Ekvatorialguinea
GENERAL WORK AVIACION	002/ANAC	n/a	Ekvatorialguinea
GETRA-GUINEA ECUATORIAL DE TRANSPORTES AEREOS	739	GET	Ekvatorialguinea
GUINEA AIRWAYS	738	n/a	Ekvatorialguinea
STAR EQUATORIAL AIRLINES	Okänt	Okänd	Ekvatorialguinea
UTAGE – UNION DE TRANSPORT AEREO DE GUINEA ECUATORIAL	737	UTG	Ekvatorialguinea
<b>Alla lufttrafikföretag som godkänts av Indonesiens tillsynsmyndigheter, med undantag för Garuda Indonesia, Airfast Indonesia, Mandala Airlines, Ekspres Transportasi Antarbenua, Indonesia Air Asia and Metro Batavia, däribland</b>			Republiken Indonesien
AIR PACIFIC UTAMA	135-020	Okänd	Republiken Indonesien
ALFA TRANS DIRGANTATA	135-012	Okänd	Republiken Indonesien
ASCO NUSA AIR	135-022	Okänd	Republiken Indonesien
ASI PUDJIASTUTI	135-028	Okänd	Republiken Indonesien
AVIASTAR MANDIRI	135-029	Okänd	Republiken Indonesien
CARDIG AIR	121-013	Okänd	Republiken Indonesien
DABI AIR NUSANTARA	135-030	Okänd	Republiken Indonesien
DERAYA AIR TAXI	135-013	DRY	Republiken Indonesien
DERAZONA AIR SERVICE	135-010	DRZ	Republiken Indonesien
DIRGANTARA AIR SERVICE	135-014	DIR	Republiken Indonesien
EASTINDO	135-038	Okänd	Republiken Indonesien
GATARI AIR SERVICE	135-018	GHS	Republiken Indonesien
INDONESIA AIR TRANSPORT	135-034	IDA	Republiken Indonesien

Lufttrafikföretagets namn som juridisk person enligt driftstillståndet (AOC) (plus eventuellt avvikande firmanamn)	Nummer på driftstillstånd (AOC) eller operativ licens	ICAO-flygbolagskod	Operatörens hemmastat
INTAN ANGKASA AIR SERVICE	135-019	Okänd	Republiken Indonesien
JOHNLIN AIR TRANSPORT	135-043	Okänd	Republiken Indonesien
KAL STAR	121-037	KLS	Republiken Indonesien
KARTIKA AIRLINES	121-003	KAE	Republiken Indonesien
KURA-KURA AVIATION	135-016	KUR	Republiken Indonesien
LION MENTARI AIRLINES	121-010	LNI	Republiken Indonesien
MANUNGGAL AIR SERVICE	121-020	Okänd	Republiken Indonesien
MEGANTARA	121-025	MKE	Republiken Indonesien
MERPATI NUSANTARA AIRLINES	121-002	MNA	Republiken Indonesien
MIMIKA AIR	135-007	Okänd	Republiken Indonesien
NATIONAL UTILITY HELICOPTER	135-011	Okänd	Republiken Indonesien
NUSANTARA AIR CHARTER	121-022	Okänd	Republiken Indonesien
NUSANTARA BUANA AIR	135-041	Okänd	Republiken Indonesien
NYAMAN AIR	135-042	Okänd	Republiken Indonesien
PELITA AIR SERVICE	121-008	PAS	Republiken Indonesien
PENERBANGAN ANGKASA SEMESTA	135-026	Okänd	Republiken Indonesien
PURA WISATA BARUNA	135-025	Okänd	Republiken Indonesien
REPUBLIC EXPRESS AIRLINES	121-040	RPH	Republiken Indonesien
RIAU AIRLINES	121-016	RIU	Republiken Indonesien
SAMPOERNA AIR NUSANTARA	135-036	SAE	Republiken Indonesien
SAYAP GARUDA INDAH	135-004	Okänd	Republiken Indonesien
SKY AVIATION	135-044	Okänd	Republiken Indonesien
SMAC	135-015	SMC	Republiken Indonesien
SRIWIJAYA AIR	121-035	SJY	Republiken Indonesien
SURVEI UDARA PENAS	135-006	Okänd	Republiken Indonesien
TRANSWISATA PRIMA AVIATION	135-021	Okänd	Republiken Indonesien
TRAVEL EXPRESS AVIATION SERVICE	121-038	XAR	Republiken Indonesien
TRAVIRA UTAMA	135-009	Okänd	Republiken Indonesien
TRI MG INTRA ASIA AIRLINES	121-018	TMG	Republiken Indonesien
TRIGANA AIR SERVICE	121-006	TGN	Republiken Indonesien
UNINDO	135-040	Okänd	Republiken Indonesien
WING ABADI AIRLINES	121-012	WON	Republiken Indonesien



Lufttrafikföretagets namn som juridisk person enligt driftstillståndet (AOC) (plus eventuellt avvikande firmanamn)	Nummer på driftstillstånd (AOC) eller operativ licens	ICAO-flygbolagskod	Operatörens hemmstat
<b>Alla lufttrafikföretag som godkänts av Kazakstans tillsynsmyndigheter, med undantag för Air Astana, som uppförts i bilaga B, däribland,</b>			Republiken Kazakstan
AERO AIR COMPANY	Okänt	Okänd	Republiken Kazakstan
AEROPRAKT KZ	Okänt	APK	Republiken Kazakstan
AIR ALMATY	AK-0331-07	LMY	Republiken Kazakstan
AIR COMPANY KOKSHETAU	AK-0357-08	KRT	Republiken Kazakstan
AIR DIVISION OF EKA	Okänt	Okänd	Republiken Kazakstan
AIR FLAMINGO	Okänt	Okänd	Republiken Kazakstan
AIR TRUST AIRCOMPANY	Okänt	Okänd	Republiken Kazakstan
AK SUNKAR AIRCOMPANY	Okänt	AKS	Republiken Kazakstan
ALMATY AVIATION	Okänt	LMT	Republiken Kazakstan
ARKHABAY	Okänt	KEK	Republiken Kazakstan
ASIA CONTINENTAL AIRLINES	AK-0345-08	CID	Republiken Kazakstan
ASIA CONTINENTAL AVIALINES	AK-0371-08	RRK	Republiken Kazakstan
ASIA WINGS	AK-0390-09	AWA	Republiken Kazakstan
ASSOCIATION OF AMATEUR PILOTS OF KAZAKHSTAN	Okänt	Okänd	Republiken Kazakstan
ATMA AIRLINES	AK-0372-08	AMA	Republiken Kazakstan
ATYRAU AYE JOLY	AK-0321-07	JOL	Republiken Kazakstan
AVIA-JAYNAR	Okänt	Okänd	Republiken Kazakstan
BEYBARS AIRCOMPANY	Okänt	Okänd	Republiken Kazakstan
BERKUT AIR/BEK AIR	AK-0311-07	BKT/BEK	Republiken Kazakstan
BERKUT KZ	Okänt	Okänd	Republiken Kazakstan
BURUNDAYAVIA AIRLINES	AK-0374-08	BRY	Republiken Kazakstan
COMLUX	AK-0352-08	KAZ	Republiken Kazakstan
DETA AIR	AK-0344-08	DET	Republiken Kazakstan
EAST WING	AK-0332-07	EWZ	Republiken Kazakstan
EASTERN EXPRESS	AK-0358-08	LIS	Republiken Kazakstan
EURO-ASIA AIR	AK-0384-09	EAK	Republiken Kazakstan
EURO-ASIA AIR INTERNATIONAL	Okänt	KZE	Republiken Kazakstan
FENIX	Okänt	Okänd	Republiken Kazakstan
FLY JET KZ	AK-0391-09	FJK	Republiken Kazakstan
IJT AVIATION	AK-0335-08	DVB	Republiken Kazakstan
INVESTAVIA	AK-0342-08	TLG	Republiken Kazakstan

Lufttrafikföretagets namn som juridisk person enligt driftstillståndet (AOC) (plus eventuellt avvikande firmanamn)	Nummer på driftstillstånd (AOC) eller operativ licens	ICAO-flygbolagskod	Operatörens hemmastat
IRTYSH AIR	AK-0381-09	MZA	Republiken Kazakstan
JET AIRLINES	AK-0349-09	SOZ	Republiken Kazakstan
JET ONE	AK-0367-08	JKZ	Republiken Kazakstan
KAZAIR JET	AK-0387-09	KEJ	Republiken Kazakstan
KAZAIRTRANS AIRLINE	AK-0347-08	KUY	Republiken Kazakstan
KAZAIRWEST	Okänt	Okänd	Republiken Kazakstan
KAZAVIA	Okänt	KKA	Republiken Kazakstan
KAZAVIASPAS	Okänt	KZS	Republiken Kazakstan
KOKSHETAU	AK-0357-08	KRT	Republiken Kazakstan
MEGA AIRLINES	AK-0356-08	MGK	Republiken Kazakstan
MIRAS	AK-0315-07	MIF	Republiken Kazakstan
NAVIGATOR	Okänt	Okänd	Republiken Kazakstan
ORLAN 2000 AIRCOMPANY	Okänt	KOV	Republiken Kazakstan
PANKH CENTER KAZAKHSTAN	Okänt	Okänd	Republiken Kazakstan
PRIME AVIATION	Okänt	Okänd	Republiken Kazakstan
SALEM AIRCOMPANY	Okänt	KKS	Republiken Kazakstan
SAMAL AIR	Okänt	SAV	Republiken Kazakstan
SAYAKHAT AIRLINES	AK-0359-08	SAH	Republiken Kazakstan
SEMEYAVIA	Okänt	SMK	Republiken Kazakstan
SCAT	AK-0350-08	VSV	Republiken Kazakstan
SKYBUS	AK-0364-08	BYK	Republiken Kazakstan
SKYJET	AK-0307-09	SEK	Republiken Kazakstan
SKYSERVICE	Okänt	Okänd	Republiken Kazakstan
TYAN SHAN	Okänt	Okänd	Republiken Kazakstan
UST-KAMENOGORSK	AK-0385-09	UCK	Republiken Kazakstan
ZHETYSU AIRCOMPANY	Okänt	JTU	Republiken Kazakstan
ZHERSU AVIA	Okänt	RZU	Republiken Kazakstan
ZHEZKAZGANAIR	Okänt	Okänd	Republiken Kazakstan
<b>Alla lufttrafikföretag som godkänts av Kirgizistans tillsynsmyndigheter, däribland</b>			Republiken Kirgizistan
AIR MANAS	17	MBB	Republiken Kirgizistan
ASIAN AIR	Okänt	AAZ	Republiken Kirgizistan
AVIA TRAFFIC COMPANY	23	AVJ	Republiken Kirgizistan

Luftrafikföretagets namn som juridisk person enligt driftstillståndet (AOC) (plus eventuellt avvikande firmanamn)	Nummer på driftstillstånd (AOC) eller operativ licens	ICAO-flygbolagskod	Operatörens hemmstat
AEROSTAN (EX BISTAIR-FEZ BISHKEK)	08	BSC	Republiken Kirgizistan
CLICK AIRWAYS	11	CGK	Republiken Kirgizistan
DAMES	20	DAM	Republiken Kirgizistan
EASTOK AVIA	15	EEA	Republiken Kirgizistan
GOLDEN RULE AIRLINES	22	GRS	Republiken Kirgizistan
ITEK AIR	04	IKA	Republiken Kirgizistan
KYRGYZ TRANS AVIA	31	KTC	Republiken Kirgizistan
KYRGYZSTAN	03	LYN	Republiken Kirgizistan
KYRGYZSTAN AIRLINE	Okänt	KGA	Republiken Kirgizistan
MAX AVIA	33	MAI	Republiken Kirgizistan
S GROUP AVIATION	6	SGL	Republiken Kirgizistan
SKY GATE INTERNATIONAL AVIATION	14	SGD	Republiken Kirgizistan
SKY WAY AIR	21	SAB	Republiken Kirgizistan
TENIR AIRLINES	26	TEB	Republiken Kirgizistan
TRAST AERO	05	TSJ	Republiken Kirgizistan
VALOR AIR	07	VAC	Republiken Kirgizistan
<b>Alla luftrafikföretag som godkänts av Liberias tillsynsmyndigheter</b>		—	Liberia
<b>Alla luftrafikföretag som certifierats av Gabons tillsynsmyndigheter, med undantag av Gabon Airlines, Afrijet och SN2AG, som förts upp i bilaga B, däribland</b>			Republiken Gabon
AIR SERVICES SA	004/MTAC/ANAC-G/DSA	RVS	Republiken Gabon
AIR TOURIST (ALLEGIANCE)	007/MTAC/ANAC-G/DSA	LGE	Republiken Gabon
NATIONALE ET REGIONALE TRANSPORT (NATIONALE)	008/MTAC/ANAC-G/DSA	NRG	Republiken Gabon
SCD AVIATION	005/MTAC/ANAC-G/DSA	SCY	Republiken Gabon
SKY GABON	009/MTAC/ANAC-G/DSA	SKG	Republiken Gabon
SOLENTA AVIATION GABON	006/MTAC/ANAC-G/DSA	Okänd	Republiken Gabon
<b>Alla luftrafikföretag som godkänts av Filippinernas tillsynsmyndigheter, däribland</b>			Republiken Filippinerna
AEROWURKS AERIAL SPRAYING SERVICES	4AN2008003	Okänd	Republiken Filippinerna
Air Philippines CORPORATION	2009006	Okänd	Republiken Filippinerna
AIR WOLF AVIATION INC.	200911	Okänd	Republiken Filippinerna
AIRTRACK AGRICULTURAL CORPORATION	4AN2005003	Okänd	Republiken Filippinerna
ASIA AIRCRAFT OVERSEAS PHILIPPINES INC.	4AN9800036	Okänd	Republiken Filippinerna

Lufttrafikföretagets namn som juridisk person enligt driftstillståndet (AOC) (plus eventuellt avvikande firmanamn)	Nummer på driftstillstånd (AOC) eller operativ licens	ICAO-flygbolagskod	Operatörens hemmastat
AVIATION TECHNOLOGY INNOVATORS, INC.	4AN2007005	Okänd	Republiken Filippinerna
AVIATOUR'S FLY'N INC.	200910	Okänd	Republiken Filippinerna
AYALA AVIATION CORP.	4AN9900003	Okänd	Republiken Filippinerna
BEACON	Okänt	Okänd	Republiken Filippinerna
BENDICE TRANSPORT MANAGEMENT INC.	4AN2008006	Okänd	Republiken Filippinerna
CANADIAN HELICOPTERS PHILIPPINES INC.	4AN9800025	Okänd	Republiken Filippinerna
CEBU PACIFIC AIR	2009002	Okänd	Republiken Filippinerna
CHEMTRAD AVIATION CORPORATION	2009018	Okänd	Republiken Filippinerna
CM AERO	4AN2000001	Okänd	Republiken Filippinerna
CORPORATE AIR	Okänt	Okänd	Republiken Filippinerna
CYCLONE AIRWAYS	4AN9900008	Okänd	Republiken Filippinerna
FAR EAST AVIATION SERVICES	2009013	Okänd	Republiken Filippinerna
F.F. CRUZ AND COMPANY, INC.	2009017	Okänd	Republiken Filippinerna
HUMA CORPORATION	2009014	Okänd	Republiken Filippinerna
INAEC AVIATION CORP.	4AN2002004	Okänd	Republiken Filippinerna
ISLAND AVIATION	2009009	Okänd	Republiken Filippinerna
ISLAND TRANSVOYAGER	2010022	Okänd	Republiken Filippinerna
LION AIR, INCORPORATED	2009019	Okänd	Republiken Filippinerna
MACRO ASIA AIR TAXI SERVICES	4AN9800035	Okänd	Republiken Filippinerna
MINDANAO RAINBOW AGRICULTURAL DEVELOPMENT SERVICES	2009016	Okänd	Republiken Filippinerna
MISIBIS AVIATION & DEVELOPMENT CORP	2010020	Okänd	Republiken Filippinerna
OMNI AVIATION CORP.	4AN2002002	Okänd	Republiken Filippinerna
PACIFIC EAST ASIA CARGO AIRLINES, INC.	4AS9800006	Okänd	Republiken Filippinerna
PACIFIC AIRWAYS CORPORATION	Okänt	Okänd	Republiken Filippinerna
PACIFIC ALLIANCE CORPORATION	Okänt	Okänd	Republiken Filippinerna
PHILIPPINE AIRLINES	2009001	Okänd	Republiken Filippinerna
PHILIPPINE AGRICULTURAL AVIATION CORP.	4AN9800015	Okänd	Republiken Filippinerna
ROYAL AIR CHARTER SERVICES INC.	4AN2003003	Okänd	Republiken Filippinerna
ROYAL STAR AVIATION, INC.	4AN9800029	Okänd	Republiken Filippinerna
SOUTH EAST ASIA INC.	2009004	Okänd	Republiken Filippinerna
SOUTHSTAR AVIATION COMPANY, INC.	4AN9800037	Okänd	Republiken Filippinerna
SPIRIT OF MANILA AIRLINES CORPORATION	2009008	Okänd	Republiken Filippinerna
SUBIC INTERNATIONAL AIR CHARTER	4AN9900010	Okänd	Republiken Filippinerna

Luftrafikföretagets namn som juridisk person enligt driftstillståndet (AOC) (plus eventuellt avvikande firmanamn)	Nummer på driftstillstånd (AOC) eller operativ licens	ICAO-flygbolagskod	Operatörens hemmastat
SUBIC SEAPLANE, INC.	4AN2000002	Okänd	Republiken Filippinerna
TOPFLITE AIRWAYS, INC.	Okänt	Okänd	Republiken Filippinerna
TRANSGLOBAL AIRWAYS CORPORATION	2009007	Okänd	Republiken Filippinerna
WORLD AVIATION, CORP.	Okänt	Okänd	Republiken Filippinerna
WCC AVIATION COMPANY	2009015	Okänd	Republiken Filippinerna
YOKOTA AVIATION, INC.	Okänt	Okänd	Republiken Filippinerna
ZENITH AIR, INC.	2009012	Okänd	Republiken Filippinerna
ZEST AIRWAYS INCORPORATED	2009003	Okänd	Republiken Filippinerna
<b>Alla luftrafikföretag som godkänts av tillsynsmyndigheterna i São Tomé och Príncipe, däribland</b>	—	—	São Tomé och Príncipe
AFRICA CONNECTION	10/AOC/2008	Okänd	São Tomé och Príncipe
BRITISH GULF INTERNATIONAL COMPANY LTD	01/AOC/2007	BGI	São Tomé och Príncipe
EXECUTIVE JET SERVICES	03/AOC/2006	EJZ	São Tomé och Príncipe
GLOBAL AVIATION OPERATION	04/AOC/2006	Okänd	São Tomé och Príncipe
GOLIAF AIR	05/AOC/2001	GLE	São Tomé och Príncipe
ISLAND OIL EXPLORATION	01/AOC/2008	Okänd	São Tomé och Príncipe
STP AIRWAYS	03/AOC/2006	STP	São Tomé och Príncipe
TRANSAFRIK INTERNATIONAL LTD	02/AOC/2002	TFK	São Tomé och Príncipe
TRANSCARG	01/AOC/2009	Okänd	São Tomé och Príncipe
TRANSLIZ AVIATION (TMS)	02/AOC/2007	TMS	São Tomé och Príncipe
<b>Alla luftrafikföretag som godkänts av Sierra Leones tillsynsmyndigheter, däribland</b>	—	—	Sierra Leone
AIR RUM, LTD	Okänt	RUM	Sierra Leone
DESTINY AIR SERVICES, LTD	Okänt	DTY	Sierra Leone
HEAVYLIFT CARGO	Okänt	Okänd	Sierra Leone
ORANGE AIR SIERRA LEONE LTD	Okänt	ORJ	Sierra Leone
PARAMOUNT AIRLINES, LTD	Okänt	PRR	Sierra Leone
SEVEN FOUR EIGHT AIR SERVICES LTD	Okänt	SVT	Sierra Leone
TEEBAH AIRWAYS	Okänt	Okänd	Sierra Leone
<b>Alla luftrafikföretag som godkänts av Sudans tillsynsmyndigheter</b>			Republiken Sudan
SUDAN AIRWAYS	Okänt		Republiken Sudan
SUN AIR COMPANY	Okänt		Republiken Sudan

Luftrafikföretagets namn som juridisk person enligt driftstillståndet (AOC) (plus eventuellt avvikande firmanamn)	Nummer på driftstillstånd (AOC) eller operativ licens	ICAO-flygbolagskod	Operatörens hemmastat
MARSLAND COMPANY	Okänt		Republiken Sudan
ATTICO AIRLINES	Okänt		Republiken Sudan
FOURTY EIGHT AVIATION	Okänt		Republiken Sudan
SUDANESE STATES AVIATION COMPANY	Okänt		Republiken Sudan
ALMAJARA AVIATION	Okänt		Republiken Sudan
BADER AIRLINES	Okänt		Republiken Sudan
ALFA AIRLINES	Okänt		Republiken Sudan
AZZA TRANSPORT COMPANY	Okänt		Republiken Sudan
GREEN FLAG AVIATION	Okänt		Republiken Sudan
ALMAJAL AVIATION SERVICE	Okänt		Republiken Sudan
<b>Alla luftrafikföretag som godkänts av Swazilands tillsynsmyndighet, däribland</b>	—	—	Swaziland
SWAZILAND AIRLINK	Okänt	SZL	Swaziland
<b>Alla luftrafikföretag som godkänts av Zambias tillsynsmyndigheter, däribland</b>			Zambia
ZAMBEZI AIRLINES	Z/AOC/001/2009	ZMA	Zambia

## BILAGA B

FÖRTECKNING ÖVER DE LUFTRAFIKFÖRETAG SOM ÄR BELAGDA MED DRIFTSRESTRIKTIONER I EU <sup>(1)</sup>

Luftrafikföretagets namn som juridisk person enligt driftstillståndet (AOC) (plus eventuellt avvikande firmanamn)	Drifttillståndnummer (AOC-nummer)	ICAO-flygbolagskod	Operatörens hemmastat	Typ av luftfartyg	Registreringsnummer och serienummer, om tillgängligt	Registreringsstat
AIR KORYO	GAC-AOC/KOR-01		DPRK	Hela flottan förutom: 2 luftfartyg av typen Tu-204	Hela flottan förutom: P-632, P-633	Demokratiska folkrepubliken Korea
AFRIJET <sup>(1)</sup>	002/MTAC/ANAC-G/DSA		Republiken Gabon	Hela flottan förutom: 2 luftfartyg av typen Falcon 50; 2 luftfartyg av typen Falcon 900;	Hela flottan förutom: TR-LGV; TR-LGY; TR-AFJ; TR-AFJ	Republiken Gabon
AIR ASTANA <sup>(2)</sup>	AK-0388-09	KZR	Kazakstan	Hela flottan förutom: 2 luftfartyg av typen B767; 4 luftfartyg av typen B757; 10 luftfartyg av typen A319/320/321; 5 luftfartyg av typen Fokker 50	Hela flottan förutom: P4-KCA, P4-KCB; P4-EAS, P4-FAS, P4-GAS, P4-MAS; P4-NAS, P4-OAS, P4-PAS, P4-SAS, P4-TAS, P4-UAS, P4-VAS, P4-WAS, P4-YAS, P4-XAS; P4-HAS, P4-IAS, P4-JAS, P4-KAS, P4-LAS	Aruba (Konungariket Nederländerna)
AIR SERVICE COMORES	06-819/TA-15/DGACM	KMD	Komorererna	Hela flottan förutom: LET 410 UVP	Hela flottan förutom: D6-CAM (851336)	Komorererna
GABON AIRLINES <sup>(3)</sup>	001/MTAC/ANAC	GBK	Republiken Gabon	Hela flottan förutom: 1 luftfartyg av typen Boeing B-767-200	Hela flottan förutom: TR-LHP	Republiken Gabon
IRAN AIR <sup>(4)</sup>	FS100	IRA	Islamiska republiken Iran	Hela flottan förutom: 14 luftfartyg av typen A300, 8 luftfartyg av typen A310 och 1 luftfartyg av typen B737,	Hela flottan förutom: EP-IBA EP-IBB EP-IBC EP-IBD EP-IBG EP-IBH EP-IBI EP-IBJ EP-IBM EP-IBN EP-IBO EP-IBS EP-IBT EP-IBV EP-IBX	Islamiska republiken Iran

<sup>(1)</sup> Luftrafikföretag som förtecknas i bilaga B kan få tillstånd att utöva trafikrättigheter om de använder sig av luftfartyg som hyrts in med besättning ("wet-leased") från ett luftrafikföretag som inte omfattas av verksamhetsförbud, förutsatt att gällande säkerhetsnormer är uppfyllda.

Luftrafikföretagets namn som juridisk person enligt drifttillståndet (AOC) (plus eventuellt avvikande firmanamn)	Drifttillståndsnummer (AOC-nummer)	ICAO-flygbolagskod	Operatörens hemmastat	Typ av luftfartyg	Registreringsnummer och serienummer, om tillgängligt	Registreringsstat
					EP-IBZ EP-ICE EP-ICF EP-IBK EP-IBL EP-IBP EP-IBQ EP-AGA	
NOUVELLE AIR AFFAIRES GABON (SN2AG)	003/MTAC/ANAC-G/DSA	NVS	Republiken Gabon	Hela flottan förutom: 1 luftfartyg av typen Challenger CL601; 1 luftfartyg av typen HS-125-800	Hela flottan förutom: TR-AAG, ZS-AFG	Republiken Gabon; Republiken Sydafrika
TAAG ANGOLA AIRLINES	001	DTA	Republiken Angola	Hela flottan förutom: 3 luftfartyg av typen Boeing B-777 och 4 luftfartyg av typen B-737-700	Hela flottan förutom: D2-TED, D2-TEE, D2-TEF, D2-TBF, D2, TBG, D2-TBH, D2-TBJ	Republiken Angola
UKRAINIAN MEDITERRANEAN	164	UKM	Ukraina	Hela flottan förutom ett luftfartyg av typen MD-83	Hela flottan förutom: UR-CFF	Ukraina

(<sup>1</sup>) Afrijet får endast använda det specifika luftfarkost som anges för sin trafik inom Europeiska unionen.

(<sup>2</sup>) Air Astana får endast använda det specifika luftfarkost som anges för sin trafik inom Europeiska unionen.

(<sup>3</sup>) Gabon Airlines får endast använda det specifika luftfarkost som anges för sin trafik inom Europeiska unionen.

(<sup>4</sup>) Iran Air får trafikera Europeiska unionen med det specifika luftfartyget på de villkor som anges i skäl 69 i denna förordning.



**KOMMISSIONENS FÖRORDNING (EU) nr 591/2010****av den 5 juli 2010****om fastställande av schablonvärden vid import för bestämning av ingångspriset för vissa frukter och grönsaker**

EUROPEISKA KOMMISSIONEN HAR ANTAGIT DENNA FÖRORDNING

med beaktande av fördraget om Europeiska unionens funktions-sätt,

med beaktande av rådets förordning (EG) nr 1234/2007 av den 22 oktober 2007 om upprättande av en gemensam organisation av jordbruksmarknaderna och om särskilda bestämmelser för vissa jordbruksprodukter ("enda förordningen om de gemensamma organisationerna av marknaden")<sup>(1)</sup>,

med beaktande av kommissionens förordning (EG) nr 1580/2007 av den 21 december 2007 om tillämpningsföreskrifter för rådets förordningar (EG) nr 2200/96, (EG) nr 2201/96 och (EG) nr 1182/2007 avseende sektorn för frukt och grönsaker<sup>(2)</sup>, särskilt artikel 138.1, och

av följande skäl:

I förordning (EG) nr 1580/2007 anges som tillämpning av resultaten av de multilaterala förhandlingarna i Uruguayrundan kriterierna för kommissionens fastställande av schablonvärdena vid import från tredje land för de produkter och de perioder som anges i bilaga XV, del A till den förordningen.

HÄRIGENOM FÖRESKRIVS FÖLJANDE.

*Artikel 1*

De schablonvärden vid import som avses i artikel 138 i förordning (EG) nr 1580/2007 ska fastställas i bilagan till den här förordningen.

*Artikel 2*

Denna förordning träder i kraft den 6 juli 2010.

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

Utfärdad i Bryssel den 5 juli 2010.

För kommissionen,  
på ordförandens vägnar

Jean-Luc DEMARTY

Generaldirektör för jordbruk och  
landsbygdsutveckling

<sup>(1)</sup> EUT L 299, 16.11.2007, s. 1.

<sup>(2)</sup> EUT L 350, 31.12.2007, s. 1.

## BILAGA

## Fastställande av schablonvärden vid import för bestämning av ingångspriset för vissa frukter och grönsaker

(EUR/100 kg)

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

<sup>(1)</sup> Landsbeteckningar som fastställs i kommissionens förordning (EG) nr 1833/2006 (EUT L 354, 14.12.2006, s. 19). Koden "ZZ" betecknar "övrigt ursprung".

**KOMMISSIONENS FÖRORDNING (EU) nr 592/2010**

av den 5 juli 2010

**om ändring av de representativa priser och tilläggsbelopp för import av vissa sockerprodukter som fastställs genom förordning (EG) nr 877/2009 för regleringsåret 2009/10**

EUROPEISKA KOMMISSIONEN HAR ANTAGIT DENNA FÖRORDNING

med beaktande av fördraget om Europeiska unionens funktions-sätt,

med beaktande av rådets förordning (EG) nr 1234/2007 av den 22 oktober 2007 om upprättande av en gemensam organisation av jordbruksmarknaderna och om särskilda bestämmelser för vissa jordbruksprodukter (enda förordningen om de gemensamma organisationerna av marknaden) <sup>(1)</sup>,

med beaktande av kommissionens förordning (EG) nr 951/2006 av 30 juni 2006 om tillämpningsföreskrifter till rådets förordning (EG) nr 318/2006 för handel med tredjeländer i sockersektorn <sup>(2)</sup>, särskilt artikel 36.2 andra stycket andra meningen, och

av följande skäl:

- (1) De representativa priserna och tilläggsbeloppen för import av vitsocker, råsocker och vissa sockerlösningar för

regleringsåret 2009/10 har fastställts genom kommissionens förordning (EG) nr 877/2009 <sup>(3)</sup>. Priserna och tilläggen ändrades senast genom kommissionens förordning (EU) nr 577/2010 <sup>(4)</sup>.

- (2) De uppgifter som kommissionen för närvarande har tillgång till medför att dessa belopp bör ändras i enlighet med bestämmelserna i förordning (EG) nr 951/2006,

HÄRIGENOM FÖRESKRIVS FÖLJANDE.

*Artikel 1*

De representativa priser och tilläggsbelopp för import av de produkter som avses i artikel 36 i förordning (EG) nr 951/2006, och som fastställs i förordning (EG) nr 877/2009 för regleringsåret 2009/10, ska ändras i enlighet med bilagan till den här förordningen.

*Artikel 2*

Denna förordning träder i kraft den 6 juli 2010.

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

Utfärdad i Bryssel den 5 juli 2010.

För kommissionen,  
på ordförandens vägnar

Jean-Luc DEMARTY

Generaldirektör för jordbruk och  
landsbygdsutveckling

<sup>(1)</sup> EUT L 299, 16.11.2007, s. 1.

<sup>(2)</sup> EUT L 178, 1.7.2006, s. 24.

<sup>(3)</sup> EUT L 253, 25.9.2009, s. 3.

<sup>(4)</sup> EUT L 166, 1.7.2010, s. 14.

## BILAGA

**De ändrade representativa priser och tilläggsbelopp för import av vitsocker, råsocker och produkter enligt KN-nummer 1702 90 95 som gäller från och med den 6 juli 2010**

(EUR)

KN-nummer	Representativt pris per 100 kg netto av produkten i fråga	Tilläggsbelopp per 100 kg netto av produkten i fråga
1701 11 10 <sup>(1)</sup>	41,21	0,00
1701 11 90 <sup>(1)</sup>	41,21	2,54
1701 12 10 <sup>(1)</sup>	41,21	0,00
1701 12 90 <sup>(1)</sup>	41,21	2,24
1701 91 00 <sup>(2)</sup>	44,93	3,99
1701 99 10 <sup>(2)</sup>	44,93	0,86
1701 99 90 <sup>(2)</sup>	44,93	0,86
1702 90 95 <sup>(3)</sup>	0,45	0,24

<sup>(1)</sup> Fastställande för den standardkvalitet som definieras i punkt III i bilaga IV till förordning (EG) nr 1234/2007.<sup>(2)</sup> Fastställande för den standardkvalitet som definieras i punkt II i bilaga IV till förordning (EG) nr 1234/2007.<sup>(3)</sup> Fastställande per 1 % sackarosinnehåll.

# BESLUT

## KOMMISSIONENS BESLUT

av den 18 juni 2010

**om fördelning av de mängder av andra kontrollerade ämnen än klorfluorkolväten som under 2010 tillåts i unionen för viktiga laboratorie- och analysändamål eller laboratorie- och analysändamål av avgörande betydelse enligt Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1005/2009 om ämnen som bryter ned ozonskiktet**

[delgivet med nr K(2010) 3850]

(Endast de engelska, estniska, franska, italienska, nederländska, spanska och tyska texterna är giltiga)

(2010/375/EU)

EUROPEISKA KOMMISSIONEN HAR ANTAGIT DETTA BESLUT

med beaktande av fördraget om Europeiska unionens funktions-sätt,

med beaktande av Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1005/2009 av den 16 september 2009 om ämnen som bryter ned ozonskiktet <sup>(1)</sup>, särskilt artikel 10.2, och

av följande skäl:

(1) Unionen har redan avvecklat tillverkningen och förbrukningen av klorfluorkarboner, andra fullständigt halogenerade klorfluorkarboner, haloner, koltetraklorid, 1,1,1-trikloretan, bromfluorkolväten och bromklormetan för flertalet användningsområden. Kommissionen ska fastställa viktiga laboratorie- och analysändamål för dessa kontrollerade ämnen, de kvantiteter som får användas och vilka företag som får använda dem.

(2) Enligt beslut XIX/18 av parterna i Montrealprotokollet får de kontrollerade ämnen som anges i bilagorna A, B och C (grupp II- och grupp III-ämnena) till Montrealprotokollet produceras och förbrukas i den utsträckning som krävs för viktiga laboratorie- och analysändamål enligt bilaga IV till rapporten från sjunde partsmötet, om villkoren i bilaga II till rapporten från sjätte partsmötet och i besluten VI/9, VII/11, XI/15, XV/5, XVI/16 och XXI/16 av parterna i Montrealprotokollet är uppfyllda.

(3) Enligt beslut XVII/10 av parterna i Montrealprotokollet får metylbromid enligt bilaga E till Montrealprotokollet produceras och förbrukas i den utsträckning som krävs för avgörande laboratorie- och analysverksamhet med metylbromid.

(4) Enligt Montrealprotokollet ska det allmänna undantaget för laboratorie- och analysändamål ses över regelbundet, och det förlängdes senast till och med den 31 december 2014 genom beslut XXI/6.

(5) I beslut VI/25 anges att ett användningsområde bara kan betraktas som viktigt om det inte finns några tillgängliga tekniskt och ekonomiskt genomförbara alternativ eller ersättningsmetoder som är godtagbara från miljö- och hälsosynpunkt. Det bör upprättas en bilaga med en förteckning över de användningsområden för vilka parterna i Montrealprotokollet anser att det finns tillgängliga alternativ. Denna bilaga bör även innehålla en positivlista över tillåtna viktiga användningsområden för metylbromid enligt parternas överenskommelse i beslut XVIII/15.

(6) Kommissionen har offentliggjort ett meddelande till företag som avser att 2010 till eller från Europeiska unionen importera eller exportera kontrollerade ämnen som bryter ned ozonskiktet och till företag som avser att ansöka om en kvot för 2010 för dessa ämnen avsedda för laboratorie- och analysverksamhet <sup>(2)</sup>, och har mottagit deklARATIONER ANGÅENDE planerad viktig laboratorie- och analysverksamhet med kontrollerade ämnen för 2009.

(7) De åtgärder som föreskrivs i detta beslut är förenliga med yttrandet från den förvaltningskommitté som inrättats genom artikel 25.1 i förordning (EG) nr 1005/2009.

HÄRIGENOM FÖRESKRIVS FÖLJANDE.

### Artikel 1

Produktion och import av andra kontrollerade ämnen än klorfluorkolväten får tillåtas för de viktiga laboratorie- och analysändamål som anges i bilaga I.

<sup>(1)</sup> EUT L 286, 31.10.2009, s. 1.

<sup>(2)</sup> EUT C 132, 11.6.2009, s. 19.

*Artikel 2*

Den mängd andra kontrollerade ämnen än klorfluorkolväten enligt förordning (EG) nr 1005/2009 som får produceras eller importeras för viktiga laboratorie- och analysändamål i unionen under 2010 ska vara 63 843,371 kg ozonnedbrytande potential.

*Artikel 3*

Kvoter för användning av andra kontrollerade ämnen än klorfluorkolväten för viktiga laboratorie- och analysändamål under 2010 ska tilldelas de företag som anges i bilaga II. De maximala

Acros Organics bvba  
Janssen Pharmaceuticaaan 3a  
2440 Geel  
BELGIEN

Estonian Environmental Research Centre  
Marja 4D  
10617 Tallinn  
ESTLAND

Honeywell Specialty Chemicals GmbH  
Wunstorfer Strasse 40  
Postfach 100262  
30918 Seelze  
TYSKLAND

LGC Standards GmbH  
Mercatorstr. 51  
46485 Wesel  
TYSKLAND

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

Sicor Spa  
Via Terazzano 77  
20017 Rho (MI)  
ITALIEN

Sigma Aldrich Company Ltd  
The Old Brickyard, New Road  
Gillingham SP8 4XT  
FÖRENADE KUNGARIKET

Sigma Aldrich Logistik GmbH  
Riedstrasse 2  
89555 Steinheim  
TYSKLAND

mängder som respektive företag ska få producera eller importera under 2010 för laboratorie- och analysändamål ska anges i bilaga III.

*Artikel 4*

Detta beslut ska tillämpas från och med den 1 januari 2010 och upphör att gälla den 31 december 2010.

*Artikel 5*

Detta beslut riktar sig till följande företag:

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

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

Harp International Ltd  
Gellihirion Industrial Estate, Rhondda, Cynon Taff,  
Pontypridd CF37 5SX  
FÖRENADE KUNGARIKET

Ineos Fluor Ltd  
PO Box 13, The Heath  
Runcorn Cheshire WA7 4QF  
FÖRENADE KUNGARIKET

Merck KGaA  
Frankfurter Strasse 250  
64271 Darmstadt  
TYSKLAND

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

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

Sigma Aldrich Laborchemikalien GmbH  
Wunstorfer Strasse 40  
Postfach 100262  
30918 Seelze  
TYSKLAND

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

Utfärdat i Bryssel den 18 juni 2010.

*På kommissionens vägnar*  
Connie HEDEGAARD  
*Ledamot av kommissionen*

## BILAGA I

**Användning av andra kontrollerade ämnen än klorfluorkolväten för viktiga laboratorie- och analysändamål**

1. Kontrollerade ämnen i grupp I (klorfluorkarboner 11, 12, 113, 114 och 115), grupp II (andra fullständigt halogenerade klorfluorkarboner), grupp III (haloner), grupp IV (koltetraklorid), grupp V (1,1,1-triklorethan), grupp VII (bromfluorkolväten) och grupp IX (bromklormetan) får tillåtas för alla laboratorie- och analysändamål, med undantag av följande:
    - a) Provning av olja, fett och helt mineraloljebaserade kolväten i vatten.
    - b) Provning av tjära i gatubeläggningsmaterial.
    - c) Kriminalteknisk fingeravtryckstagning.
    - d) Provning av organiskt material i kol.
    - e) Varje användning för vilken ett tekniskt och ekonomiskt genomförbart alternativ finns.
  2. Metylbromid (grupp VI) får tillåtas för följande viktiga laboratorie- och analysändamål:
    - a) Som en referens eller standard för att kalibrera utrustning som använder metylobromid, för att övervaka nivåer av metylobromidutsläpp eller fastställa nivåer av metylobromidåterstoder i varor, växter och råvaror.
    - b) Toxikologiska laboriestudier.
    - c) För en effektivitetsjämförelse mellan metylobromid och dess alternativ i ett laboratorium.
    - d) Som en laboratorieagens som likt ett råmaterial förstörs i en kemisk reaktion.
  3. Följande användningsområden ska inte betraktas som viktiga laboratorie- och analysändamål:
    - a) Kyl- och luftkonditioneringsutrustning som används i laboratorier, inbegripet kyld laborieutrustning som ultracentrifuger.
    - b) Rengöring, omarbeting, reparation eller ombyggnad av elektroniska komponenter eller elektronisk apparatur.
    - c) Bevarande av publikationer och arkiv.
    - d) Sterilisering av material i ett laboratorium.
-

## BILAGA II

**Företag som har rätt att producera eller importera för viktiga laboratorie- och analysändamål**

Följande företag tilldelas kvoter för att producera eller importera andra kontrollerade ämnen än klorfluorkolväten som får användas för viktiga laboratorie- och analysändamål:

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

## BILAGA III

[Denna bilaga innehåller konfidentiella affärsuppgifter och offentliggörs inte.]

---



## KOMMISSIONENS BESLUT

av den 2 juli 2010

## om de säkerhetskrav som Europastandarder ska uppfylla för vissa produkter i barns sovmiljö i enlighet med Europaparlamentets och rådets direktiv 2001/95/EG

(2010/376/EU)

EUROPEISKA KOMMISSIONEN HAR ANTAGIT DETTA BESLUT

med beaktande av fördraget om Europeiska unionens funktions-sätt,

med beaktande av Europaparlamentets och rådets direktiv 2001/95/EG av den 3 december 2001 om allmän produktsäkerhet<sup>(1)</sup>, särskilt artikel 4.1 a, och

av följande skäl:

- (1) Enligt direktiv 2001/95/EG ska Europastandarder fastställas av de europeiska standardiseringsorganen. Dessa standarder bör garantera att produkterna överensstämmer med de allmänna säkerhetskraven i direktivet.
- (2) Enligt direktiv 2001/95/EG anses en produkt vara säker, när det gäller de risker och riskkategorier som omfattas av nationella standarder, om den uppfyller sådana icke bindande nationella standarder som införlivar Europa-standarder.
- (3) Under 2006 lät Europeiska kommissionen utföra en studie<sup>(2)</sup> för bedömning av säkerheten hos flera produkter som vanligen används till spädbarn och småbarn upp till fem års ålder. Studien genomfördes i samarbete med nationella myndigheter, nationella standardiseringsorgan, konsumentorganisationer, organisationer för produktsäkerhet, ekonomiska aktörer och provningslaboratorier.
- (4) Studien bestod av insamlad statistik om dessa produkter rörande olyckor och skador inom unionen och i resten av världen och omfattade en fullständig riskbedömning med utgångspunkt i de största farorna och en bedömning av exponeringsscenarioer.
- (5) Fem typer av produkter som granskades i studien, och som ofta finns i nyföddas och småbarns sovmiljöer, valdes ut för ytterligare uppföljning. Dessa är madrasser till barnsängar, spjälkskydd, upphängda barnsängar, barntäcken och sovpåsar för barn.

(6) Nyfödda sover i genomsnitt minst 16 timmar per dygn, och barn mellan tre och fem år sover fortfarande 11–13 timmar per dygn. Inräknat vakna perioder tillbringar spädbarn och småbarn minst halva dygnet i en sovmiljö under sina första fem levnadsår. Produkter i sovmiljön måste vara säkra eftersom spädbarn och småbarn vanligen lämnas övervakade där under längre perioder både på dagen och natten.

(7) Enligt den europeiska skadedatabasen IDB (*Injury Database*) inträffade mellan 2005 och 2007 i Europeiska unionen 17 000 olyckor med barn upp till fyra år i barns sovmiljö<sup>(3)</sup>. Enligt den amerikanska kommissionen för konsumentproduktsäkerhet (*Consumer Product Safety Commission*, CPSC) förorsakar barnsängar och tillhörande produkter varje år fler dödsolyckor bland spädbarn än några andra produkter avsedda för barn<sup>(4)</sup>.

(8) Vissa modeller av spjälkskydd och sovpåsar har anmälts via det europeiska systemet för tidig varning (Rapex), eftersom de befunnits medföra risker för att barn sätter i halsen och kvävs, och har följaktligen dragits tillbaka från marknaden eller återkallats. År 1992 rekommenderade den franska konsumentskyddskommissionen att åtgärder skulle vidtas för att informera konsumenterna och göra barntäcken säkrare, på grund av risker rörande brandfarlighet, överhettning och kvävning<sup>(5)</sup>. Under 2002, 2007 och 2008 beordrade amerikanska CPSC att vissa modeller av madrasser till barnsängar skulle återkallas på grund av fara för att barn kunde fastna och på grund av ogrundade påståenden<sup>(6)</sup>.

(9) Spjälkskydd, madrasser och barntäcken kan, om de inte är säkra eller om de levereras utan grundläggande säkerhetsvarningar, öka sannolikheten för plötslig spädbarnsdöd på grund av risken för överhettning och kvävning<sup>(7)</sup>.

<sup>(3)</sup> IDB All Injury Data, 2005–2007.

<sup>(4)</sup> Nursery product-related injuries and deaths among children under the age of five, CPSC, februari 2009.

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

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

<sup>(7)</sup> "Environment of infants during sleep and risk of sudden infant death", *British Medical Journal*, 1996;

"Changing concepts of SIDS: implications for infant sleeping environment and sleep position", *American Academy of Paediatrics*, mars 2000;

"Sleep Environment and the risk of sudden Infant death in an urban population", *American Academy of Paediatrics*, maj 2003;

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

<sup>(1)</sup> EGT L 11, 15.1.2002, s. 4.

<sup>(2)</sup> [http://ec.europa.eu/consumers/safety/projects/ongoing-projects\\_en.htm#project\\_results](http://ec.europa.eu/consumers/safety/projects/ongoing-projects_en.htm#project_results)

- (10) Samtidigt har forskning visat att sovplåsar kan förebygga plötslig spädbarnsdöd<sup>(1)</sup>, eftersom de medför att barnen ligger mindre på magen och förhindrar att sängkläderna täcker ansiktet och huvudet under sömnen. Om man med anledning av detta ska uppmuntra användning av sovplåsar är det viktigt att se till att de är säkra i andra avseenden, t.ex. mot riskerna för att barn sätter smådelar i halsen och fastnar.
- (11) Det finns inga Europastandarder för de ovannämnda fem produkttyperna. Det är därför nödvändigt att fastställa specifika krav enligt artikel 4.1 a i direktiv 2001/95/EG i syfte att begära att standardiseringsorganen tar fram standarder som minskar riskerna med användningen av dessa produkter.
- (12) Standarderna bör tas fram enligt förfarandet i Europaparlamentets och rådets direktiv 98/34/EG av den 22 juni 1998 om ett informationsförfarande beträffande tekniska standarder och föreskrifter och beträffande föreskrifter för informations-samhällets tjänster<sup>(2)</sup>. En hänvisning till den antagna standarden ska i enlighet med artikel 4.2 i direktiv 2001/95/EG publiceras i *Europeiska unionens officiella tidning*.
- (13) När de relevanta standarderna finns tillgängliga, och under förutsättning att kommissionen beslutar att publicera hänvisningarna till dem i *Europeiska unionens officiella tidning* i enlighet med förfarandet i artikel 4.2 i direktiv 2001/95/EG, bör madrasser till barnsängar, spälskydd, upphängda barnsängar, barntäcken och sovplåsar för barn som tillverkats i enlighet med dessa standarder anses uppfylla de allmänna säkerhetskraven i direktiv 2001/95/EG när det gäller de säkerhetskrav som omfattas av standarderna.
- (14) Detta beslut är förenligt med yttrandet från den kommitté som inrättats enligt artikel 15 i direktiv 2001/95/EG.
- *madrass till barnsäng*: en produkt som ger stöd åt nyfödda och barn som sover i en barnsäng. Den har vanligtvis måtten 60 × 120 cm eller 70 × 140 cm och tjockleken varierar mellan 6 och 15 cm. Den kan också vara hopfällbar.
- *spjälskydd*: ett stoppat tillbehör till en barnsäng som fästs på dess insida, i allmänhet avsedd att öka bekvämligheten för barnet. Det kan täcka minst en av barnsängens sidor.
- *upphängd barnsäng*: en säng eller vagg, ofta med en mjuk eller annan plan yta, upphängd med linor, remmar eller stroppar från en eller fler fästpunkter. Den används för spädbarn som inte kan stå på knä eller sitta utan hjälp.
- *barntäcke*: en tygpåse med mjuk fyllning som används i barnsängen för att förbättra bekvämligheten under sömnen och förhindra nedkylning.
- *sovplåse*: en varmfodrad eller stoppad påse av kroppslängd, i vilken barnet placeras. Avsedd att förhindra att barnet kyls ned och kvävs när det ligger eller sover i barnsängen.

#### Artikel 2

##### Krav

De särskilda säkerhetskraven för de produkter som avses i artikel 1, som Europastandarderna enligt artikel 4 i direktiv 2001/95/EG ska uppfylla, fastställs i bilagan till detta beslut.

#### Artikel 3

##### Ikraftträdande

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

HÄRIGENOM FÖRESKRIVS FÖLJANDE.

Utfärdat i Bryssel den 2 juli 2010.

#### Artikel 1

##### Definitioner

I detta beslut gäller följande definitioner:

På kommissionens vägnar

José Manuel BARROSO

Ordförande

<sup>(1)</sup> "Risk and preventive factors for cot death in The Netherlands, a low-incidence country", *European Journal of Paediatrics*, juli 1998.

<sup>(2)</sup> EGT L 204, 21.7.1998, s. 37.

## BILAGA

## SPECIFIKA SÄKERHETSKRAV FÖR MADRASSER TILL BARNSÄNGAR

RISKER: De största riskerna med produkten är att barn kan fastna och att produkten är brandfarlig.

## Säkerhetskrav

## 1. Allmänna säkerhetskrav

Produkterna får inte medföra någon säkerhets- eller hälsorisk, vare sig för barnen eller för de personer som har hand om barnen, när produkterna används på avsett eller förutsebart sätt, med beaktande av barns beteende. Hänsyn ska tas till barnens och ovanstående personers förmåga, särskilt när det gäller produkter som med avseende på funktioner, dimensioner och egenskaper är avsedda för barn under fem år. Märkningen på produkterna eller produkternas förpackningar och medföljande bruksanvisningar ska varna för de faror och risker som användningen av produkterna medför samt informera om hur dessa faror och risker kan undvikas.

## 2. Särskilda säkerhetskrav

*Kemiska krav*

Madrasser till barnsängar ska följa EU-lagstiftningen.

*Brand- och värmeegenskaper*

Madrasser till barnsängar får inte utgöra brandfarliga inslag i barns omgivning. De ska därför vara tillverkade av material som uppfyller minst ett av följande villkor:

- De brinner inte under direkt inverkan av en öppen låga eller gnista.
- Om de antänds brinner de långsamt och med en låga som sprids med låg hastighet.

Brännbara material får dessutom inte avge några giftiga gaser vid förbränning.

Kemiska flamskyddsmedel bör användas i så liten utsträckning som möjligt. Om sådana medel används bör deras toxicitet vid användning och vid bortskaffande av den uttjänta produkten inte medföra någon hälsofara, vare sig för barnen eller för dem som har hand om barnen, eller någon miljöfara.

*Fysikaliska och mekaniska egenskaper*

## Fara för att fastna i mellanrum och öppningar

För att förhindra att barnets bröstorg, huvud eller hals fastnar i sängbotten ska madrasser till barnsängar täcka sängbotten fullständigt och kunna motstå påfrestningar som förorsakas av att barnet står på madrassen eller går omkring i sängen.

Barnet bör inte kunna lyfta delar av en hopfällbar madrass, eftersom det därigenom kan komma åt sängbotten, vilket ökar risken för att fastna.

Produkterna ska i möjligaste mån vara så utformade och konstruerade att armar och ben inte kan fastna mellan madrassen och sängens sidor.

För att förhindra att ett barn som fastnat med huvudet eller bröstorganen mellan madrassen och sängens sidor kvävs, måste utrymmet mellan madrassen och sängens sidor vara begränsat, med beaktande av madrassens ofördelaktigaste position på sängbotten.

## Fara för att sno in sig

Längden på snören, band och delar som används för att fästa madrassen samt storleken på öglorna måste begränsas så att barnet inte kan sno in sig.

## Fara för yttre kvävning

Madrasser till barnsängar får inte ha några plastdekal som ett barn kan ta loss eller andra ogenomträngliga lager som kan täcka både mun och näsa.

Förpackningen som produkterna förvaras i får inte utgöra någon risk för kvävning på grund av att luftvägarna blockeras.

För att förhindra kvävningens risker får produkten inte ha någon mjuk fyllning som kan formas efter barnets ansikte eller som kan medföra att avtryck bildas som blockerar luftvägarna.

## Fara för att sätta i halsen och för inre kvävning

Madrasser till barnsängar får inte ha några lösa eller små delar som ett barn kan ta loss, stoppa i munnen och svälja.

Madrasser till barnsängar får inte ha några smådelar som ett barn kan ta loss och som kan fastna i strupen eller i bakre delen av munhålan. Fyllnadsmaterialet får inte vara åtkomligt, särskilt inte genom att barnet biter hål i madrassen. Det ska kunna motstå påfrestningar vid förutsebar användning av ett barn, med beaktande av att fibrer kan tränga igenom sömmarna och av sömmarnas hållfasthet.

#### Vassa kanter

Madrasser till barnsängar får inte ha några vassa kanter eller spetsar. Fjädrar får inte ha vassa spetsar och får inte sticka ut genom madrassens ytterhölje.

#### Konstruktion

Materialet i madrassen ska ha sådana fysikaliska egenskaper att madrassen inte medför någon fara för att ett barn fastnar. Fyllningen får inte deformeras permanent så att överdraget blir löst.

#### Särskilda varningar avseende produkten

Madrassens tjocklek ska anges i varningar och bruksanvisningar för att förhindra fall från sängen. Madrassens lämpliga storlek (längd och bredd) ska anges så att den passar i barnsängen och risken för att barnet fastnar undviks.

För att förhindra kvävning ska instruktionerna varna för farorna med att stapla två eller flera madrasser på varandra för att förbättra bekvämligheten för barnet.

Det bör finnas varningar för sådana händelser som kan förorsaka brand (t.ex. rökning i närheten av barnsängen).

#### Hygien

Madrasser till barnsängar bör vara så utformade att de uppfyller kraven på hygien och renlighet för att undvika risken för infektioner eller föroreningar.

### SPECIFIKA SÄKERHETSKRAV FÖR SPJÄLSKYDD

RISKER: De största riskerna med produkten är att barn kan strypas, kvävas genom inre och yttre blockering av luftvägar eller sätta i halsen.

#### Säkerhetskrav

##### 1. Allmänna säkerhetskrav

Produkterna får inte medföra någon säkerhets- eller hälsorisk för barn när produkterna används på avsett eller förutsebart sätt med beaktande av barns beteende.

Hänsyn ska tas förmågan hos barnen och dem som har hand om barnen, särskilt när det gäller produkter som med avseende på funktioner, dimensioner och egenskaper är avsedda för barn i åldern 6–18 månader.

Märkningen på produkterna eller produkternas förpackningar och medföljande bruksanvisningar ska varna för de faror och skaderisker som användning av produkterna medför samt informera om hur dessa faror och risker kan undvikas.

##### 2. Särskilda säkerhetskrav

###### Kemiska krav

Spjälkskydd ska följa EU-lagstiftningen.

###### Brand- och värmeegenskaper

Spjälkskydd får inte medföra någon brandrisk i barns omgivning. De ska vara tillverkade av material som uppfyller minst ett av följande villkor:

- De brinner inte under direkt inverkan av en öppen låga eller gnista.
- Om de antänds brinner de långsamt och med en låga som sprids med låg hastighet.

Brännbara material får dessutom inte avge några giftiga gaser vid förbränning.

Kemiska flamskyddsmedel bör användas i så liten utsträckning som möjligt. Om sådana medel används bör deras toxicitet vid användning och vid bortskaffande av den uttjänta produkten inte medföra någon hälsofara, vare sig för barnen eller för dem som har hand om barnen, eller några miljöfara.

#### *Fysikaliska och mekaniska egenskaper*

##### *Mikrobiologisk fara*

Spjälkskydd får inte utgöra någon mikrobiologisk fara på grund av ohygieniskt material av animaliskt ursprung.

##### *Fara för att fastna i mellanrum och öppningar*

Spjälkskydd får inte medföra någon risk för att barnets huvud eller hals fastnar i öglor eller snören eller andra fästordningar. Sömmar och dekorationer på spjälkskyddet får inte lossna när de utsätts för mekaniska påfrestningar vid barnets förutsebara användning, eftersom det kan utgöra en ytterligare risk för att armar, ben, huvud eller fingrar fastnar eller för att barnet kommer åt fyllningen (se fara för att sätta i halsen).

##### *Fara för att sno in sig*

Det får inte finnas några snören eller öglor på spjälkskydden som skulle kunna sno sig runt barnets hals. Öglor där barnen kan fastna med fingrar och tår bör undvikas.

##### *Fara för att sätta i halsen och för inre kvävning*

Spjälkskydd får inte ha några lösa eller små delar som ett barn kan ta loss, stoppa i munnen och svälja.

Spjälkskydd får inte ha några smådelar som ett barn kan ta loss och som kan fastna i strupen eller i bakre delen av munhålan. Fyllnadsmaterialet får inte vara åtkomligt, särskilt inte genom att barnet biter hål i spjälkskyddet. Det ska kunna motstå påfrestningar vid förutsebar användning av ett barn, med beaktande av att fibrer kan tränga igenom sömmarna och av sömmarnas hållfasthet. Fyllnadsmaterialet får inte innehålla några hårda eller vassa delar, t.ex. metallpartiklar, spikar, nålar eller stickor.

##### *Fara för yttre kvävning*

Produkten får inte ha några plastdekalersom ett barn kan ta loss eller andra ogenomträngliga överdrag som kan täcka både mun och näsa.

Förpackningen som produkterna förvaras i får inte utgöra någon risk för kvävning på grund av att de yttre luftvägarna blockeras.

För att förhindra kvävningensrisken får produkten inte ha mjuka material som kan formas efter barnets ansikte eller som kan medföra att avtryck bildas som blockerar luftvägarna.

##### *Vassa kanter*

Spjälkskydd får inte ha några vassa kanter eller spetsar. De får inte ha spetsar eller utstickande ytor som kan medföra fara för att sticka sig på.

##### *Skyddande funktion*

Spjälkskydd ska vara så utformade och konstruerade det inte finns några delar som ett barn kan använda som fotfästen för att klättra på produkten.

##### *Faror på grund av kombination av två separata föremål*

Spjälkskydd får inte utgöra en ytterligare fara för att fastna eller för kvävning om barnet skulle få in huvudet mellan spjälkskyddet och spjälorna.

##### *Särskilda varningar avseende produkten*

Lämplig information ska lämnas om hur spjälkskyddet ska fästas vid spjälorna på sängen. I varningen ska anges att spjälkskyddet ska fästas korrekt så att fästordningen inte har snören och öglor där barnets huvud och hals skulle kunna fastna. Varningar ska uppmärksamma på riskerna med spjälkskydd som (på grund av storlek eller modell) inte passar till sängen samt på spjälkskydd som inte har fästs korrekt.

##### *Hygien*

Spjälkskydd ska vara så utformade och konstruerade att de lätt kan rengöras grundligt för att undvika risken för infektioner eller föroreningar. Produkten ska uppfylla detta villkor även efter att ha tvättats enligt tillverkarens anvisningar. Den bör inte färga av sig.

## SPECIFIKA SÄKERHETSKRAV FÖR UPPHÄNGDA BARNSÄNGAR

RISKER: De största riskerna med produkten är att barn kan fastna, kvävas eller skadas på grund av att produkten har konstruktionsfel eller är instabil.

### Säkerhetskrav

#### 1. Allmänna säkerhetskrav

Produkterna får inte medföra någon säkerhets- eller hälsorisk för barn när produkterna används på avsett eller förutsebart sätt med beaktande av barns beteende.

Hänsyn ska tas förmågan hos barnen och dem som har hand om barnen, särskilt när det gäller produkter som med avseende på funktioner, dimensioner och egenskaper är avsedda för barn under 12 månader.

Märkningen på produkterna eller produkternas förpackningar och medföljande bruksanvisningar ska varna för de faror och skaderisker som användning av produkterna medför samt informera om hur dessa faror och risker kan undvikas.

#### 2. Särskilda säkerhetskrav

##### *Kemiska krav*

Upphängda barnsängar ska följa EU-lagstiftningen.

##### *Brand- och värmeegenskaper*

Upphängda barnsängar får inte medföra någon brandfara i barns omgivning. De ska vara tillverkade av material som uppfyller minst ett av följande villkor:

- De brinner inte under direkt inverkan av en öppen låga eller gnista.
- Om de antänds brinner de långsamt och med en låga som sprids med låg hastighet.
- Om de antänds brinner de långsamt och avger inga brinnande material eller smältande droppar.

Brännbara material får dessutom inte avge några giftiga gaser vid förbränning.

Kemiska flamskyddsmedel bör användas i så liten utsträckning som möjligt. Om sådana medel används bör deras toxicitet vid användning och vid bortskaffande av den uttjänta produkten inte medföra någon hälsofara, vare sig för barnen eller för dem som har hand om barnen, eller någon miljöfara.

##### *Fysikaliska och mekaniska egenskaper*

##### *Fara för att fastna i mellanrum och öppningar*

Upphängda barnsängar ska vara så utformade och konstruerade att barns huvud, fingrar, armar, ben, händer och fötter inte fastnar i någon typ av öppning.

##### *Fara med rörliga delar*

Upphängda sängar ska så utformade att ett barn som ligger i sängen inte kan stöta emot ställningen eller andra möbler i rummet vid rörelse i sidled.

Upphängda sängar ska vara så utformade att sängens rotering begränsas, t.ex. när den vrids.

Upphängda sängar får inte utgöra någon fara (t.ex. för att fastna) för andra barn (t.ex. syskon) som kan komma i kontakt med sängen.

##### *Fara för att falla*

Ställningen och sängen ska vara så stabila att den upphängda sängen inte oavsiktligen välter, vilket skulle kunna förorsaka att barnet faller. Barnsängar bör vara stabila även när barnet rör sig i sängen eller när sängen gungar inom det svängområde som upphängningsanordningen tillåter.

Fästnanordningen får inte lossna från upphängningsbommen eller liknande.

Upphängningsanordningen inklusive dess delar ska stå emot barnets rörelser vid användning.

##### *Fara för att sno in sig*

Det får inte finnas några snören eller band på den upphängda barnsängen som skulle kunna sno sig runt barnets hals. Barnet i den upphängda barnsängen ska inte kunna sno in sig i snören och snoddar från upphängningsanordningen eller justeringsanordningen.

#### Fara för att sätta i halsen och för inre kvävning

Upphängda barnsängar får inte ha några lösa eller små delar som ett barn kan ta loss, stoppa i munnen och svälja.

Upphängda barnsängar får inte ha några smådelar som ett barn kan ta loss och som kan fastna i strupen eller i bakre delen av munhålan. Fyllnadsmaterialet får inte vara åtkomligt och ska kunna motstå påfrestningar från barnets förutsebara beteende (inklusive bitande).

#### Fara för yttre kvävning

Produkten får inte ha några plastdekaler som ett barn kan ta loss eller andra ogenomträngliga överdrag som kan täcka både mun och näsa.

Förpackningen som produkterna förvaras i får inte utgöra någon risk för kvävning på grund av att de yttre luftvägarna blockeras. För att förhindra kvävningsrisken får produkten inte ha mjuka material som kan formas efter barnets ansikte eller som kan medföra att avtryck bildas som skulle kunna blockera luftvägarna.

#### Vassa kanter

Upphängda barnsängar får inte ha några vassa kanter eller spetsar. Åtkomliga kanter och hörn ska vara rundade och avfasade.

Produkten får inte ha några utstickande delar som ett barn kan falla och skada sig på.

Produkten får inte ha några spetsar eller utstickande ytor som kan medföra fara för att sticka sig på.

#### Konstruktion

Deformeringen av upphängningsanordningen och spelet i justeringsanordningen ska vara begränsade så att sängen inte faller eller utsätts för stötar.

Sömmar och dekorationer på den upphängda barnsängen får inte lossna när de utsätts för mekaniska påfrestningar vid barnets förutsebara användning, eftersom det skulle kunna utgöra en risk för att armar, ben, huvud och fingrar fastnar.

Barnets ska inte genom sina rörelser kunna skapa mellanrum eller vidga befintliga mellanrum där det kan fastna med fingrar, händer och fötter.

För att förhindra att den upphängda barnsängen kollapsar eller att delar (av ställningen, fästnanordningen, upphängningsanordningen) går sönder, vilket skulle kunna förorsaka fysisk skada, ska upphängda barnsängar kunna motstå de mekaniska påfrestningar som de utsätts för under produktens hela livslängd.

#### Särskilda varningar avseende produkten

Varningar och bruksanvisningar ska uppmärksamma på att säker montering och justering av sängen kräver vissa färdigheter. Varningarna bör också innehålla följande upplysningar:

- Barnet kan skadas om svängningsområdet är alltför stort (barnet kan t.ex. stöta i sängramen, sängen kan stöta i andra möbler).
- Upphängda barnsängar kan medföra risker för andra barn.
- Andra barn kan medföra risker (t.ex. genom att de försöker böja sig över sängen).
- Upphängda barnsängar bör installeras på plana ytor.
- Upphängda barnsängar bör inte användas för nattsömn.
- Upphängda barnsängar bör inte användas när barnet kan stå på knä eller sitta upp utan hjälp. Den åldersgrupp (upp till tolv månader) som produkten är lämpad för bör tydligt anges.

#### Hygien

Upphängda barnsängar ska vara så utformade och konstruerade att de lätt kan rengöras grundligt för att undvika risken för infektioner eller föroreningar.

**SPECIFIKA SÄKERHETSKRAV FÖR BARNTÄCKEN**

RISKER: De största riskerna med produkten är att barn kan kvävas eller få förhöjd kroppstemperatur, ofta i förbindelse med plötslig spädbarnsdöd.

**Säkerhetskrav****1. Allmänna säkerhetskrav**

Produkterna får inte medföra någon säkerhets- eller hälsorisk för barn när produkterna används på avsett eller förutsebart sätt med beaktande av barns beteende.

Märkningen på produkterna eller produkternas förpackningar och medföljande bruksanvisningar ska varna för de faror och skaderisker som användning av produkterna medför samt informera om hur dessa faror och risker kan undvikas.

**2. Särskilda säkerhetskrav***Kemiska krav*

Barntäcken ska följa EU-lagstiftningen.

*Brand- och värmeegenskaper*

Barntäcken får inte utgöra någon brandfara i barns omgivning.

De ska vara tillverkade av material som uppfyller minst ett av följande villkor:

- De brinner inte under direkt inverkan av en öppen låga eller gnista.
- Om de antänds brinner de långsamt och med en låga som sprids med låg hastighet.

Brännbara material får dessutom inte avge några giftiga gaser vid förbränning.

Kemiska flamskyddsmedel bör användas i så liten utsträckning som möjligt. Om sådana medel används bör deras toxicitet vid användning och vid bortskaftande av den uttjanta produkten inte medföra någon hälsofara, vare sig för barnen eller för dem som har hand om barnen, eller någon miljöfara.

*Fara för förhöjd kroppstemperatur*

Varningar och bruksanvisningar ska uppmärksamma på temperaturen i rummet där produkten används så att förhöjd kroppstemperatur undviks.

*Fysikaliska och mekaniska egenskaper**Mikrobiologisk fara*

Barntäcken får inte utgöra någon mikrobiologisk fara på grund av ohygieniskt material av animaliskt ursprung.

*Fara för att fastna i mellanrum och öppningar*

Sömmar och dekorationer på täcken får inte lossna när de utsätts för mekaniska påfrestningar vid förutsebar användning, eftersom det kan utgöra en risk för att framför allt fingrar fastnar.

*Fara för att sno in sig*

Barntäcken får inte ha snören eller öglor som skulle kunna sno sig runt barnets hals.

*Fara för att sätta i halsen och för inre kvävning*

Barntäcken får inte ha några lösa eller små delar som barnet kan ta loss, stoppa i munnen och svälja. Barntäcken får inte ha smådelar som barnet kan ta loss och som kan fastna i strupen eller i bakre delen av munhålan. Fyllnads-materialet får inte vara åtkomligt och får inte innehålla några hårda eller vassa delar, t.ex. metallpartiklar, spikar, nålar eller stickor. Det ska också kunna motstå påfrestningar vid förutsebar användning av ett barn (inklusive bitande), med beaktande av att fibrer kan tränga igenom sömmarna och av sömmarnas hållfasthet.

*Fara för yttre kvävning*

Barntäcken får inte ha några plastdekal som barnet kan ta loss eller andra ogenomträngliga överdrag som kan täcka både mun och näsa.

Förpackningen som produkten förvaras i får inte medföra någon risk för kvävning på grund av att de yttre luftvägarna blockeras.



Barnet ska kunna andas och få tillräckligt med luft om täcket under sömnen täcker ansiktet.

#### *Särskilda varningar avseende produkten*

Varningar och bruksanvisningar ska uppmärksamma på de allvarliga kvävningrisker som uppstår om täcken används med barn som är yngre än fyra månader.

Den rekommenderade minimiåldern är nio månader.

Information om storleken på de barnsängar där täcket ska användas ska också lämnas.

Även varningar om rumstemperaturen ska ges (se fara för förhöjd kroppstemperatur).

#### *Hygien*

Barntäcken ska vara så utformade och konstruerade att de lätt kan rengöras grundligt för att undvika risken för infektioner eller föroreningar. Produkten ska uppfylla detta villkor även efter att ha tvättats enligt tillverkarens anvisningar. Den bör inte färga av sig.

### **SPECIFIKA SÄKERHETSKRAV FÖR SOVPÅSAR FÖR BARN**

RISKER: Den största risken med produkten är att barn kan sätta smådelar i halsen eller fastna i sovpåsen.

#### **Säkerhetskrav**

##### **1. Allmänna säkerhetskrav**

Produkterna får inte medföra någon säkerhets- eller hälsorisk för barn när produkterna används på avsett eller förutsebart sätt med beaktande av barns beteende.

Märkningen på produkterna eller produkternas förpackningar och medföljande bruksanvisningar ska varna för de faror och skaderisker som användning av produkterna medför samt informera om hur dessa faror och risker kan undvikas.

##### **2. Särskilda säkerhetskrav**

#### *Kemiska krav*

Sovpåsar för barn ska följa EU-lagstiftningen.

#### *Brand- och värmeegenskaper*

Sovpåsar får inte medföra någon brandfara i barns omgivning.

De ska vara tillverkade av material som uppfyller minst ett av följande villkor:

- De brinner inte under direkt inverkan av en öppen låga eller gnista.
- Om de antänds brinner de långsamt och med en låga som sprids med låg hastighet.

Brännbara material får dessutom inte avge några giftiga gaser vid förbränning.

Kemiska flamskyddsmedel bör användas i så liten utsträckning som möjligt. Om sådana medel används bör deras toxicitet vid användning och vid bortskaffande av den uttjänta produkten inte medföra någon hälsofara, vare sig för barnen eller för dem som har hand om barnen, eller någon miljöfara.

#### *Fara för förhöjd kroppstemperatur*

Varningar och bruksanvisningar ska uppmärksamma på temperaturen i rummet där produkten används så att förhöjd kroppstemperatur undviks.

#### *Fysikaliska och mekaniska egenskaper*

Fara för att fastna i mellanrum och öppningar

Sömmar och dekorationer på sovpåsar får inte lossna när de utsätts för mekaniska påfrestningar vid förutsebar användning, eftersom det kan utgöra en risk för att framför allt fingrar fastnar. Hals- och armöppningar bör ha rätt storlek för att förhindra att barnet glider ned i sovpåsen.

#### **Konstruktion**

Knäppningar ska vara säkra så att de förhindrar att barnet glider ned i sovpåsen. Efter att sovpåsen har tvättats enligt tillverkarens instruktioner får sömmar inte gå upp eller knäppningar lossna eller sitta lösare.

#### Fara för att sno in sig

Det får inte finnas några snören eller öglor på sovpåsar som skulle kunna sno sig runt barnets hals.

#### Fara för att sätta i halsen och för inre kvävning

Sovpåsar får inte ha några lösa eller små delar som barnet kan ta loss, stoppa i munnen och svälja. Sovpåsar får inte ha smådelar som barnet kan ta loss och som kan fastna i strupen eller i bakre delen av munhålan. Fyllnadsmaterialet får inte vara åtkomligt och ska kunna motstå påfrestningar vid förutsebar användning av ett barn (inklusive bitande), med beaktande av att fibrer kan tränga igenom sömmarna och av sömmarnas hållfasthet.

#### Fara för yttre kvävning

Sovpåsar får inte ha några plastdekalersom barnet kan ta loss eller andra ogenomträngliga överdrag eller tyg som kan täcka både mun och näsa.

Förpackningen som produkten förvaras i får inte utgöra någon risk för kvävning på grund av att de yttre luftvägarna blockeras.

Barnet ska kunna andas om sovpåsen under sömnen täcker ansiktet.

#### Vassa kanter

Sovpåsar får inte ha några vassa kanter eller spetsar.

#### Särskilda varningar avseende produkten

Varningar och instruktioner ska ange att man ska välja den sovpåse som rekommenderas för barnets ålder och längd.

Även varningar om rumstemperaturen ska ges (se fara för förhöjd kroppstemperatur).

#### Hygien

Sovpåsar ska vara så utformade och konstruerade att de lätt kan rengöras grundligt för att undvika risken för infektioner eller föroreningar. Produkten ska uppfylla detta villkor även efter att ha tvättats enligt tillverkarens instruktioner. Den bör inte färga av sig.

---

# ARBETSORDNINGAR OCH RÄTTEGÅNGSREGLER

## ÄNDRINGAR I PRAKTISKA ANVISNINGAR TILL PARTERNA

TRIBUNALEN

har med stöd av artikel 150 i sina rättegångsregler,

och med beaktande av Praktiska anvisningar till parterna, som antogs den 5 juli 2007 och ändrades den 16 juni 2009,

ANTAGIT FÖLJANDE ÄNDRINGAR AV PRAKTISKA ANVISNINGAR TILL PARTERNA:

### Artikel 1

1. I anvisningarna ska benämningarna "Europeiska gemenskapernas förstainstansrätt" och "förstainstansrätten" ersättas med benämningen "tribunalen".

2. I första meningen i tredje skälet ska orden "(EUT L 232, s. 1) (nedan kallad instruktionen för justitiesekreteraren) följer att justitiesekreteraren svarar för kontrollen av att de handlingar som ges in i målet uppfyller de krav som anges i bestämmelserna i domstolens stadga," ersättas med orden "(EUT L 232, s. 1), ändrad den 17 maj 2010 (se sidan 53 i detta nummer av EUT) (nedan kallad instruktionen för justitiesekreteraren), följer att justitiesekreteraren svarar för kontrollen av att de handlingar som ges in i målet uppfyller de krav som anges i bestämmelserna i protokollet om stadgan för Europeiska unionens domstol (nedan kallad stadgan)". I andra meningen i samma skäl ska orden "domstolens stadga" ersättas med ordet "stadgan".

3. I punkt 1 andra strecksatsen ska adressen "CFI.Registry@curia.europa.eu" ersättas med: "GeneralCourt.Registry@curia.europa.eu".

4. Punkt 8 ska ändras på följande sätt:

— Orden "För att sådan teknik skall kunna användas, skall följande krav" ersättas med "Således måste följande krav".

— I led a ska orden "Papperet skall vara vitt, oräfflat och av A4-format. Texten" skall ersättas med orden "Texten ska vara skriven i A4-format, vara lätt läsbar och".

— I led b ska orden "Inlagans och, i förekommande fall, bilagornas blad skall vara sammanfogade" ersättas med orden "De ingivna handlingarna ska vara sammanfogade".

— I led c ska orden "(exempelvis Times New Roman, Courier eller Arial), ha en teckenstorlek av minst 12 p i texten och minst 10 p i fotnoter, med ett radavstånd på 1,5 samt toppen-, botten-, vänster- och högermarginaler på minst 2,5 cm" ersättas med orden "med tillräckligt radavstånd och tillräckliga marginaler för att en skannad version ska kunna läsas".

5. Rubriken på avsnitt D.1.1. "Ansökan och svaromålet" ska kompletteras med orden "(i andra mål än immaterialrättsliga mål)".
6. Punkt 19 ska ändras på följande sätt:
  - I första meningen ska orden ", vilket kommer att utarbetas av kansliet" utgå.
  - Andra meningen ska ersättas med följande:

"Eftersom meddelandet ska offentliggöras i *Europeiska unionens officiella tidning* får sammanfattningen inte vara längre än två sidor och den ska utformas enligt den mall som finns på Europeiska unionens domstols webbplats."
  - I tredje meningen ska adressen "CFI.Registry@curia.europa.eu" ersättas med: "GeneralCourt.Registry@curia.europa.eu".
7. Punkt 41 ska ändras på följande sätt:
  - I första meningen ska orden "i *Europeiska unionens officiella tidning*" utgå.
  - Andra meningen ska ersättas med följande:

"Eftersom meddelandet ska offentliggöras i *Europeiska unionens officiella tidning* får sammanfattningen inte vara längre än två sidor och den ska utformas enligt den mall som finns på Europeiska unionens domstols webbplats."
  - I tredje meningen ska adressen "CFI.Registry@curia.europa.eu" ersättas med: "GeneralCourt.Registry@curia.europa.eu".
8. I punkt 42 ska ordet "gemenskapsinstitution" ersättas med ordet "unionsinstitution".
9. I punkt 49 ska ordet "gemenskapsinstitution" ersättas med ordet "unionsinstitution".
10. I punkt 55 e ska orden "domstolens stadga" ersättas med ordet "stadgan".
11. I punkt 56 a ska orden "deras adresser" ersättas med orden "de adresser som dessa hade uppgett för delgivningsändamål under det förfarandet".
12. Punkt 57 ska ändras på följande sätt:
  - I led a ska orden "domstolens stadga" ersättas med ordet "stadgan".
  - I led h ska orden "en kort beskrivning av dessa (punkt 51 b i de praktiska anvisningarna) och" läggas till efter ordet "med".
13. I punkt 58 c ska orden "i andra mål än immaterialrättsliga mål" införas i början av meningen.
14. Punkterna 73 andra stycket – 79, inbegripet rubrikerna, ska ersättas med följande:

"74. En begäran om konfidentiell behandling ska framställas genom särskild handling. Begäran kan inte inges i konfidentiell version.

75. En begäran om konfidentiell behandling ska innehålla uppgift om den part gentemot vilken konfidentialitet begärs. Begäran ska begränsas till vad som är absolut nödvändigt. Begäran får inte i något fall avse en hel inläga, och den får endast i undantagsfall avse en hel bilaga till en inläga. Det är nämligen i regel möjligt att utan att äventyra de intressen som är i fråga tillställa någon en version av en handling som inte är konfidentiell och i vilken vissa avsnitt, ord eller siffror har tagits bort.
76. En begäran om konfidentiell behandling ska innehålla uppgifter om exakt vilka uppgifter eller avsnitt som berörs och en mycket kort motivering, beträffande vart och ett av dessa delar eller avsnitt, till varför de ska anses vara av konfidentiell eller hemlig karaktär. Avsaknad av dessa upplysningar kan utgöra skäl för tribunalen att avslå begäran.
77. En icke konfidentiell version av den aktuella inlagan eller handlingen, i vilken de delar eller avsnitt som begäran avser har tagits bort, ska fogas som en bilaga till begäran om konfidentiell behandling.

#### *Vid interventionsansökan*

78. När en interventionsansökan inges i ett mål, ska parterna uppmanas att inom den av justitiesekreteraren fastställda fristen ange huruvida de begär konfidentiell behandling av vissa uppgifter i de handlingar som redan ingetts i målet.

I samtliga handlingar som parterna därefter ger in ska de i enlighet med anvisningarna i punkterna 74–77 ovan markera vilka uppgifter som de begär konfidentiell behandling av. Vidare ska de tillsammans med den fullständiga versionen av ingivna handlingar tillhandahålla en version där nämnda uppgifter har utelämnats. Om uppgifterna inte har markerats, kommer de ingivna handlingarna att tillställas intervenienten.

#### *Vid förenade mål*

79. När flera mål kan komma att förenas, ska parterna uppmanas att inom den av justitiesekreteraren fastställda fristen ange huruvida de begär konfidentiell behandling av vissa uppgifter i de handlingar som redan ingetts i målen.

I samtliga handlingar som parterna därefter ger in ska de i enlighet med anvisningarna i punkterna 74–77 ovan markera vilka uppgifter som de begär konfidentiell behandling av. Vidare ska de tillsammans med den fullständiga versionen av ingivna handlingar tillhandahålla en version där nämnda uppgifter har utelämnats. Om uppgifterna inte har markerats, kommer de ingivna handlingarna att göras tillgängliga för de övriga parterna.”

15. Punkt 88 ska ändras på följande sätt:

— I första stycket ska ordet "domstols" ersättas med "Europeiska unionens domstols".

— I andra stycket ska e-postadressen "CFI.Registry@curia.europa.eu" ersättas med: "GeneralCourt.Registry@curia.europa.eu" och orden "de l'Union européenne" ska läggas till efter orden "Greffé du Tribunal" i postadressen.

16. Andra stycket i punkt 106 blir punkt 107.

17. Efter punkt 107, som blir punkt 108, ska följande punkt införas:

"109. Förhandlingsrapporten ska göras tillgänglig för allmänheten utanför förhandlingssalen på dagen för den muntliga förhandlingen."

18. De nuvarande punkterna 108–112 blir punkterna 110–114.

19. [Ändringen berör inte den svenska versionen].

20. [Ändringen berör inte den svenska versionen].

*Artikel 2*

Dessa ändringar i Praktiska anvisningar till parterna ska offentliggöras i *Europeiska unionens officiella tidning*.

De träder i kraft dagen efter det att de har offentliggjorts.

Luxemburg den 17 maj 2010.

E. COULON  
*Justitiesekreterare*

M. JAEGER  
*Ordförande*

---

**ÄNDRINGAR I INSTRUKTIONEN FÖR JUSTITIESEKRETERAREN VID TRIBUNALEN**

TRIBUNALEN

har med stöd av artikel 23 i sina rättegångsregler,

och med beaktande av Instruktionen för justitiesekreteraren, som antogs den 5 juli 2007,

ANTAGIT FÖLJANDE ÄNDRINGAR I INSTRUKTIONEN FÖR JUSTITIESEKRETERAREN:

*Artikel 1*

1. I instruktionens titel och i själva texten ska benämningarna "Europeiska gemenskapernas förstainstansrätt", "förstainstansrätten" och "rätten" ersättas med benämningen "tribunalen".

2. [Ändringen berör inte den svenska versionen].

3. Artikel 2 ska ändras på följande sätt:

— I punkt 1 ska orden "för allmänheten" utgå.

— Andra stycket i punkt 1 ska flyttas upp till första stycket.

— I tredje stycket i punkt 1, som blir punkt 2 i artikeln, ska orden "i föregående stycke" ersättas med orden "i föregående punkt".

— Punkt 2, som blir punkt 3 i artikeln, ska ersättas med följande:

"Kansliet har följande expeditionstider:

— Förmiddagar, måndag till fredag, mellan kl. 9.30 och 12.00.

— Eftermiddagar, måndag till torsdag, mellan kl. 14.30 och 17.30 (fredagar mellan kl. 14.30 och 16.30).

Under de rättsferier som föreskrivs i artikel 34.1 i rättegångsreglerna stänger kansliet kl. 12.00 på fredagar.

En halvtimme före en muntlig förhandlings början har partsföreträdare som har kallats till förhandlingen tillträde till kansliet."

— Efter punkt 2, som blir punkt 3, ska följande punkt läggas till:

"4. Endast advokater och ombud för medlemsstaterna och unionens institutioner eller personer som befullmäktigats av dessa samt personer som ska ge in en ansökan enligt artikel 95 i rättegångsreglerna har tillträde till kansliet."

— I punkt 3, som blir punkt 5, ska orden "När förstainstansrättens kansli är stängt" ersättas med orden "Under annan tid än kansliets öppettider".

4. Artikel 3 ska ändras på följande sätt:

— I punkt 2 ska orden "dagen för anteckningen" ersättas med orden "dagen för ingivande, dagen för anteckningen".

— I punkt 6 ska orden "punkt 3" ersättas med orden "punkt 5" och orden "i domstolens stadga" ska ersättas med orden "i protokollet om stadgan för Europeiska unionens domstol (nedan kallad stadgan)".

5. Artikel 4 ska ändras på följande sätt:

— I punkt 1 första stycket ska följande mening läggas till: "När det är fråga om ett överklagande av ett avgörande från personaldomstolen, ska målnumret följas av en särskild bokstavsbezeichnung."

— Andra stycket i punkt 1, som blir punkt 2 i artikeln, ska ersättas av följande:

"Ansökningar om interimistiska åtgärder, interventionsansökningar, ansökningar om rättelse eller tolkning av domar eller beslut, ansökningar om resning, ansökan om återvinning eller talan av tredje man, ansökningar om beslut angående rättegångskostnader och ansökningar om rättshjälp som hänför sig till anhängiga mål ska förses med samma löpnummer som det målet, följt av en bokstavsbezeichnung som visar att det är fråga om skilda särskilda förfaranden.

En ansökan om rättshjälp som inges inför talans väckande ska förses med ett löpnummer som inleds med 'T-' och följas av en uppgift om året samt en särskild bokstavsbezeichnung.

En talan som föregåtts av en ansökan om rättshjälp ska erhålla samma målnummer som ansökan.

Ett mål som har återförvisats av domstolen efter upphävande eller omprövning ska ges det målnummer som det tidigare hade vid tribunalen, följt av en särskild bokstavsbezeichnung."

— Punkt 2 blir punkt 3.

6. Artikel 5 ska ändras på följande sätt:

— I punkt 1, första meningen, ska orden "och inlagor" utgå.

— Andra stycket i punkt 1 blir punkt 2.

— Punkt 2 blir punkt 3.

— Punkt 3, som blir punkt 4, ska ändras på följande sätt:

— I första stycket ska orden "Ombud och advokater" ersättas med "Företrädare".

— Andra stycket ska ersättas med följande:

"Samma rätt att ta del av akterna har företrädare för intervenienter, efter det att tillåtelse att intervjua givits enligt artikel 116.2 i rättegångsreglerna, om inte annat följer av bestämmelserna i artikel 6.2 nedan om konfidentiell behandling av vissa uppgifter och handlingar i akten."

— Ett tredje stycke ska läggas till med följande lydelse:

"I förenade mål ska företrädare för parter och för intervenienter, efter det att tillåtelse att intervjua givits enligt artikel 116.2 i rättegångsreglerna, också ha rätt att ta del av akterna, om inte annat följer av bestämmelserna i artikel 6.2 nedan om konfidentiell behandling av vissa uppgifter och handlingar i akten."

— Numreringen av punkterna 4–7 ska anpassas och dessa punkter blir punkterna 5–8.

— Punkt 6, som blir punkt 7, ska ersättas med följande:

"När ett förfarande är avslutat ska justitiesekreteraren tillse att akten i målet avslutas och arkiveras. Den avslutade akten ska innehålla en förteckning över de handlingar som ingår i denna, med uppgift om deras nummer, samt ett försättsblad som anger målets löpnummer, parterna och den dag då målet avslutades."



7. Artikel 6 ska ändras på följande sätt:

- I punkt 2 första stycket första meningen ska orden "eller, om mål har förenats, i enlighet med artikel 50.2 i rättegångsreglerna, i förhållande till en annan part i ett förenat mål" läggas till efter ordet "intervenient".
- I punkt 2 andra stycket ska meningen som inleds med orden "Samtliga inlagor" ersättas med följande mening: "Samtliga inlagor, i sin helhet, kommer då att tillställas intervenienten eller, om mål har förenats, så kommer den andra parten i det förenade målet att få tillgång till samtliga handlingar i akten."
- Punkt 3 ska ersättas med följande:

"En part får, på de villkor som anges i artikel 18.4 i denna instruktion, begära att tribunalen ska utelämna vissa hemliga uppgifter i handlingar som tillhör målet och som allmänheten har tillgång till."

8. Artikel 7 ska ändras på följande sätt:

- I punkt 1 första stycket ska orden "domstolens stadga" ersättas med ordet "stadgan".
- I punkt 3 första stycket ska orden "vare sig" läggas till efter orden "Utan att det påverkar tillämpningen av". Efter ordet "kommunikationsmedel" ska orden "eller det i artikel 43.7 i rättegångsreglerna angivna beslutet där det fastställs på vilka villkor en inlaga som ingivits till kansliet på elektronisk väg ska anses utgöra originalet av inlagan" läggas till.

9. I artikel 10.4 andra stycket ska orden "Förstainstansrättens domar och beslut samt" och "art eller" utgå.

10. Artikel 13 ska ändras på följande sätt:

- I punkt 1 första stycket ska orden "domstolens sammansättning, de mål" ersättas med orden "tribunalens sammansättning, numren på de mål".
- Andra stycket i punkt 1 blir punkt 2.
- I punkt 2, som blir punkt 3, ska orden "namnen på de domare, den generaladvokat och den justitiesekreterare som har deltagit, om namnen på parternas närvarande ombud, advokater eller rådgivare samt deras ställning, om hörda vittnens och sakkunnigas fullständiga namn, ställning och hemvist" ersättas med orden "namnen på de domare och den justitiesekreterare som har deltagit, om namnen på parternas närvarande företrädare samt deras ställning, om eventuella hörda vittnens och sakkunnigas fullständiga namn, ställning och hemvist".
- Punkt 3 blir punkt 4.

11. Artikel 15 ska ändras på följande sätt:

- Andra och tredje styckena i punkt 1 blir punkterna 2 och 3.
- I punkt 2, som blir punkt 4, ska orden "eller omprövning" läggas till efter orden "efter överklagande".

12. I artikel 17.1 ska fotnoten utgå.

13. Artikel 18 ska ändras på följande sätt:

- Rubriken "Offentliggöranden" ska ersättas med rubriken "Publikationer och offentliggörande av dokument på Internet".
- Följande punkt ska läggas till efter rubriken:

"1. Justitiesekreteraren ska ansvara för tribunalens publikationer och offentliggörande på Internet av dokument som rör tribunalen."
- Punkterna 1, 2 och 3 blir punkterna 2, 3 och 4.

— Punkt 3, som blir punkt 4, ska ersättas med följande:

”Justitiesekreteraren ska ombesörja att tribunalens rättspraxis offentliggörs enligt de villkor som beslutas av tribunalen.

Tribunalen får på motiverad begäran från part, som framställts genom särskild handling, eller på eget initiativ, utelämna namnet på en part i målet eller namnet på andra personer som omnämns i förfarandet eller vissa uppgifter i handlingar som tillhör målet och som allmänheten har tillgång till, om det finns legitima skäl till att hålla en persons identitet eller innehållet i dessa uppgifter hemliga.”

— Punkt 4 ska utgå.

#### *Artikel 2*

Dessa ändringar i Instruktionen för justitiesekreteraren ska offentliggöras i *Europeiska unionens officiella tidning*.

Den träder i kraft dagen efter det att den har offentliggjorts.

Luxemburg den 17 maj 2010.

E. COULON  
*Justitiesekreterare*

M. JAEGER  
*Ordförande*

---



## PRENUMERATIONSPRISER 2010 (exkl. moms, inkl. frakt och porto)

<i>Europeiska unionens officiella tidning</i> , L- och C-serierna, endast pappersversion	22 officiella EU-språk	1 100 euro per år
<i>Europeiska unionens officiella tidning</i> , L- och C-serierna, pappersversion + årsutgåva på cd-rom	22 officiella EU-språk	1 200 euro per år
<i>Europeiska unionens officiella tidning</i> , L-serien, endast pappersversion	22 officiella EU-språk	770 euro per år
<i>Europeiska unionens officiella tidning</i> , L- och C-serierna, månatlig (kumulativ) utgåva på cd-rom	22 officiella EU-språk	400 euro per år
Tillägg till <i>Europeiska unionens officiella tidning</i> (S-serien), meddelanden och offentliga kontrakt, cd-rom, 2 nummer per vecka	flerspråkig: 23 officiella EU-språk	300 euro per år
<i>Europeiska unionens officiella tidning</i> , C-serien – allmänna uttagningsprov	Antal språk beroende på uttagningsprov	50 euro per år

*Europeiska unionens officiella tidning* (EUT) ges ut på EU:s officiella språk, och det går att prenumerera på den i 22 olika språkversioner. Den består av två serier: L (lagstiftning) och C (meddelanden och upplysningar).

Varje språkversion kräver en separat prenumeration.

Enligt rådets förordning (EG) nr 920/2005 som offentliggjordes i EUT L 156 av den 18 juni 2005 är Europeiska unionens institutioner under en övergångsperiod inte skyldiga att avfatta och offentliggöra alla rättsakter på iriska. Den iriska utgåvan av EUT säljs därför separat.

En prenumeration på tillägget till EUT (S-serien: meddelanden och offentliga kontrakt) omfattar en flerspråkig cd-rom med alla de 23 officiella språkversionerna.

Prenumeranter på EUT kan på begäran få de olika bilagorna till tidningen. När en bilaga ges ut meddelas prenumeranterna detta genom ett "meddelande till läsarna" i *Europeiska unionens officiella tidning*.

Cd-rom-format ersätts av dvd-format under 2010.

## Försäljning och prenumeration

Prenumerationer på olika tidskrifter, såsom *Europeiska unionens officiella tidning*, kan beställas från någon av våra kommersiella distributörer. En lista över dessa finns på följande Internetadress:

[http://publications.europa.eu/others/agents/index\\_sv.htm](http://publications.europa.eu/others/agents/index_sv.htm)

Via EUR-Lex (<http://eur-lex.europa.eu>) har du kostnadsfritt direkt tillgång till Europeiska unionens lagstiftning. På webbplatsen kan du söka i *Europeiska unionens officiella tidning* samt i fördrag, lagstiftning, rättspraxis och förberedande rättsakter.

Mer information om Europeiska unionen finns på <http://europa.eu>

