

Europeiska unionens officiella tidning

L 303



Svensk utgåva

Lagstiftning

femtiofjärde årgången

22 november 2011

Innehållsförteckning

I Lagstiftningsakter

BESLUT

- ★ **Europaparlamentets och rådets beslut nr 1194/2011/EU av den 16 november 2011 om inrättande av Europeiska unionens insats för det europeiska kulturarvsmärket** 1

II Icke-lagstiftningsakter

FÖRORDNINGAR

- ★ **Kommissionens genomförandeförordning (EU) nr 1195/2011 av den 16 november 2011 om klassificering av vissa varor i Kombinerade nomenklaturen** 10
- ★ **Kommissionens genomförandeförordning (EU) nr 1196/2011 av den 17 november 2011 om klassificering av vissa varor i Kombinerade nomenklaturen** 12
- ★ **Kommissionens genomförandeförordning (EU) nr 1197/2011 av den 21 november 2011 om ändring av förordning (EG) nr 474/2006 om upprättande av en gemenskapsförteckning över lufttrafikföretag som har belagts med verksamhetsförbud i gemenskapen ⁽¹⁾** 14

Pris: 3 EUR

(forts. på nästa sida)

(¹) 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.

Kommissionens genomförandeförordning (EU) nr 1198/2011 av den 21 november 2011 om fastställande av schablonvärden vid import för bestämning av ingångspriset för vissa frukter och grönsaker 40

Kommissionens genomförandeförordning (EU) nr 1199/2011 av den 21 november 2011 om ändring av de representativa priser och tilläggsbelopp för import av vissa sockerprodukter som fastställs genom genomförandeförordning (EU) nr 971/2011 för regleringsåret 2011/12 42

BESLUT

2011/749/EU:

- ★ **Europeiska centralbankens beslut av den 15 november 2011 om ändring av beslut ECB/2007/7 om villkoren för Target2-ECB (ECB/2011/19) 44**

REKOMMENDATIONER

2011/750/EU:

- ★ **Kommissionens rekommendation av den 8 september 2011 om stöd för en EU-omfattande eCall-tjänst i elektroniska kommunikationsnät för överföring av 112-samtal från fordon (så kallade eCalls) ⁽¹⁾ 46**



⁽¹⁾ Text av betydelse för EES

I

(Lagstiftningsakter)

BESLUT

EUROPAPARLAMENTETS OCH RÅDETS BESLUT nr 1194/2011/EU

av den 16 november 2011

om inrättande av Europeiska unionens insats för det europeiska kulturarvsmärket

EUROPAPARLAMENTET OCH EUROPEISKA UNIONENS RÅD HAR
ANTAGIT DETTA BESLUT

med beaktande av fördraget om Europeiska unionens funktions-
sätt, särskilt artikel 167.5 första strecksatsen,

med beaktande av Europeiska kommissionens förslag,

efter översändande av utkastet till lagstiftningsakt till de natio-
nella parlamenten,

med beaktande av Regionkommitténs yttrande ⁽¹⁾,

i enlighet med det ordinarie lagstiftningsförfarandet ⁽²⁾, och

av följande skäl:

(1) Fördraget om Europeiska unionens funktionssätt (EUF-fördraget) syftar till en allt fastare sammanslutning mellan de europeiska folken och tilldelar bland annat unionen uppgiften att bidra till kulturens utveckling i medlemsstaterna, med respekt för dessas nationella och regionala mångfald samtidigt som unionen ska framhäva det gemensamma kulturarvet. I detta sammanhang ska unionen vid behov stödja och komplettera medlemsstaternas åtgärder för att förbättra kunskaperna om och sprida de europeiska folkens kultur och historia.

(2) Bättre kunskaper om och uppskattning av det gemensamma och samtidigt varierande kulturarvet, särskilt

bland unga människor, skulle bidra till att förstärka känslan av att tillhöra unionen och stärka dialogen mellan kulturerna. Det är därför viktigt att främja bättre tillträde till kulturarvet och förstärka dess europeiska dimension.

(3) I EUF-fördraget inrättas även unionsmedborgarskapet, som kompletterar det nationella medborgarskapet i respektive medlemsstater och som är ett viktigt inslag i värnandet om och stärkandet av den europeiska integrationsprocessen. För att medborgarna till fullo ska stödja den europeiska integrationen bör större tyngdpunkt läggas på deras gemensamma värderingar, historia och kultur som huvudelement av deras medlemskap i ett samhälle som bygger på principerna om frihet, demokrati, respekt för mänskliga rättigheter, kulturell och språklig mångfald, tolerans och solidaritet.

(4) Den 28 april 2006 presenterades i Granada (Spanien) ett initiativ för ett mellanstatligt europeiskt kulturarvsmärke (*det mellanstatliga initiativet*).

(5) Den 20 november 2008 antog rådet slutsatser ⁽³⁾ där man uttrycker avsikten att omvandla det mellanstatliga initiativet till en unionsinsats (*insatsen*) genom att uppmana kommissionen att lägga fram ett förslag om unionens införande av ett europeiskt kulturarvsmärke (*kulturarvsmärket*) och därvid ange de praktiska villkoren för detta projekts genomförande.

(6) Det offentliga samrådet och konsekvensanalysen, vilka utfördes av kommissionen, bekräftade att det mellanstatliga initiativet var värdefullt men påpekade att insatsen behövde utvecklas ytterligare för att förverkliga hela sin potential och att unionens medverkande kunde tillföra det ett klart mervärde och bidra till att det tar ett kvalitativt steg framåt.

⁽¹⁾ EUT C 267, 1.10.2010, s. 52.

⁽²⁾ Europaparlamentets ståndpunkt av den 16 december 2010 (ännu ej offentliggjord i EUT) och rådets ståndpunkt vid första behandlingen av den 19 juli 2011 Europaparlamentets ståndpunkt av den 16 november 2011.

⁽³⁾ EUT C 319, 13.12.2008, s. 11.

- (7) Erfarenheterna av det mellanstatliga initiativet bör kunna gagna kulturarvsmärket.
- (8) Med kulturarvsmärket bör man försöka åstadkomma mervärde och komplementaritet med avseende på andra initiativ som Unescos världsarvlista, Unescos representativa lista över mänskligens immateriella kulturarv och Europarådets kulturvägar. Dess mervärde bör bygga på det bidrag som de utvalda kulturarvsplatserna lämnat till Europas historia och kultur, inklusive uppbyggnaden av unionen, på en klar utbildningsdimension som når ut till medborgarna, särskilt unga människor, och på nätverksarbete mellan kulturarvsplatserna i syfte att dela med sig av erfarenheter och bästa lösningar. Insatsen bör huvudsakligen fokusera på att främja kulturarvsplatserna och göra dem tillgängliga samt på kvaliteten i den information som ges och de aktiviteter som erbjuds, snarare än på konservering av kulturarvsplatserna, vilken bör garanteras genom befintliga skyddssystem.
- (9) Förutom att den skulle stärka europeiska medborgares känsla av att tillhöra unionen och främja dialogen mellan kulturen skulle insatsen även kunna bidra till att höja värdet och synligheten av kulturarvet, öka kulturarvets roll för en ekonomisk och hållbar utveckling i regionerna, i synnerhet via kulturturism, främja synergieffekter mellan kulturarv och samtida skapande och kreativitet, och mer allmänt, främja de demokratiska värderingar och mänskliga rättigheter som ligger till grund för den europeiska integrationen.
- (10) Dessa mål överensstämmer helt med målen i den europeiska agendan för en kultur i en alltmer globaliserad värld som bland annat handlar om att främja den kulturella mångfalden och dialogen mellan kulturen och om att främja kultur som en drivkraft för kreativitet.
- (11) Det är viktigt att kulturarvsmärket tilldelas med ledning av gemensamma, tydliga och öppna kriterier och förfaranden, inklusive under de två första urvalsåren då övergångsbestämmelser bör tillämpas.
- (12) Urvalsförfarandet för kulturarvsplatser enligt denna insats bör genomföras i två etapper. Kulturarvsplatserna bör först preliminärt väljas ut på nationell nivå. När så är relevant kan medlemsstaterna involvera lokala och regionala myndigheter. Urvalet bör sedan ske på unionsnivå. Varje kulturarvsplats som tilldelats kulturarvsmärket bör övervakas för att se till att kriterierna för kulturarvsmärket fortsätter att följas.
- (13) I samband med den första utvärderingen av insatsen bör man undersöka möjligheten att utvidga insatsens geografiska omfattning.
- (14) Om det föreligger en tydlig tematisk koppling mellan flera kulturarvsplatser i en medlemsstat bör det enligt insatsen vara möjligt att göra gemensamma ansökningar. Sådana gemensamma ansökningar bör omfatta ett rimligt antal deltagande kulturarvsplatser och uppvisa ett europeiskt mervärde jämfört med separata ansökningar om samma kulturarvsplatser.
- (15) På liknande sätt bör det enligt denna insats, på grundval av vissa kulturarvsplatsers gränsöverskridande dimension, vara möjligt att göra gemensamma ansökningar både i fråga om kulturarvsplatser som ligger i olika medlemsstater men som fokuserar på ett särskilt tema och i fråga om en kulturarvsplats som ligger på minst två medlemsstaters territorium.
- (16) För att säkerställa att enhetliga villkor gäller för genomförandet av detta beslut och särskilt bestämmelserna om utnämning av de kulturarvsplatser som ska tilldelas kulturarvsmärket, tillbakadragande av kulturarvsmärket och formalisering av avsägande av kulturarvsmärket, bör genomförandebefogenheter delegeras till kommissionen.
- (17) De administrativa arrangemangen för kulturarvsmärket bör vara enkla och flexibla i enlighet med subsidiaritetsprincipen.
- (18) Eftersom målen för detta beslut inte i tillräcklig utsträckning kan uppnås av medlemsstaterna, särskilt på grund av behovet av nya gemensamma, tydliga och öppna kriterier och förfaranden för kulturarvsmärket samt kraftigare samordning mellan medlemsstaterna, och de därför bättre kan uppnås på unionsnivå, kan unionen vidta åtgärder i enlighet med subsidiaritetsprincipen i artikel 5 i fördraget om Europeiska unionen. I enlighet med proportionalitetsprincipen i samma artikel går detta beslut inte utöver vad som är nödvändigt för att uppnå dessa mål.

HÄRIGENOM FÖRESKRIVS FÖLJANDE.

Artikel 1

Inrättande

Härmed inrättas en EU-insats (*insatsen*) som kallas *det europeiska kulturarvsmärket* (*kulturarvsmärket*).

Artikel 2

Definitioner

I detta beslut gäller följande definitioner:

1. *kulturarvsplatser*: minnesmärken, platser i naturen och under vatten, arkeologiska platser, industrimiljöer eller platser i städer, kulturlandskap, platser för ihågkommande, kulturprodukter och kulturföremål samt immateriellt arv kopplat till en plats, inbegripet samtida kulturarv.
2. gränsöverskridande kulturarvsplatser:
 - a) flera kulturarvsplatser belägna i olika medlemsstater som koncentrerar sig på ett specifikt tema för att lämna in en gemensam ansökan, eller
 - b) en kulturarvsplats som är geografiskt belägen på minst två medlemsstaters territorium.
3. *nationella, tematiska kulturarvsplatser*: flera kulturarvsplatser, belägna i samma medlemsstat, som koncentrerar sig på ett specifikt tema för att lämna in en gemensam ansökan.

Artikel 3

Mål

1. Insatsen ska bidra till följande allmänna mål:
 - a) Att stärka de europeiska medborgarnas, i synnerhet unga människors, känsla av tillhörighet till unionen på grundval av gemensamma värderingar, gemensam europeisk historia och gemensamt kulturarv samt en uppskattning av nationell och regional mångfald.
 - b) Att stärka den interkulturella dialogen.
2. För att uppnå de mål som anges i punkt 1 ska syftet med insatsen vara att uppnå följande mellanliggande mål:
 - a) Att betona symbolvärdet och öka synligheten hos de kulturarvsplatser som har spelat en avgörande roll för Europas historia och kultur och/eller unionens uppbyggnad.
 - b) Att öka de europeiska medborgarnas kunskaper om Europas historia och uppbyggnaden av unionen och om det gemensamma och samtidigt varierande kulturarvet, särskilt med avseende på de demokratiska värderingar och mänskliga rättigheter som ligger till grund för den europeiska integrationsprocessen.

3. Kulturarvsplatserna själva ska ha som syfte att uppnå följande särskilda mål:

- a) Att framhäva sin europeiska betydelse.
- b) Att göra europeiska medborgare, särskilt unga människor, mer medvetna om sitt gemensamma kulturarv.
- c) Att underlätta spridningen av erfarenheter och utbytet av bästa lösningar runtom i unionen.
- d) Att öka och/eller förbättra tillgängligheten för alla, särskilt unga människor.
- e) Att intensifiera dialogen mellan kulturerna, särskilt bland unga människor, genom utbildning inom konst, kultur och historia.
- f) Att främja synergieffekter mellan kulturarv, å ena sidan, och samtida skapande och kreativitet, å andra sidan.
- g) Att bidra till regioners dragningskraft och ekonomiska och hållbara utveckling, särskilt genom kulturturism.

Artikel 4

Deltagande i insatsen

Insatsen ska vara öppen för frivilligt deltagande från medlemsstaterna.

Artikel 5

Insatsens mervärde och komplementaritet med andra initiativ

Kommissionen och medlemsstaterna ska se till att insatsen kompletterar och ger ett mervärde till andra initiativ på kulturarvsområdet, exempelvis Unescos världsarvslista, Unescos representativa lista över mänsklighetens immateriella kulturarv och Europarådets "Europeiska kulturvägar".

Artikel 6

Kulturarvsplatser som kan tilldelas kulturarvsmärket

Kulturarvsplatser enligt artikel 2 ska kunna tilldelas kulturarvsmärket.

Artikel 7

Kriterier

1. Tilldelningen av märket ska göras på grundval av följande kriterier (*kriterierna*):

- a) Kulturarvsplatser som ansöker om kulturarvsmärket måste ha ett symboliskt europeiskt värde och måste ha spelat en avgörande roll för Europas historia och kultur och/eller unionens uppbyggande. De måste därför kunna visa ett eller flera av följande alternativ:
- i) kulturarvsplatsens gränsöverskridande eller paneuropeiska natur, sättet på vilket dess tidigare och nuvarande inflytande och dragningskraft når utanför en medlemsstats aktuella gränser,
 - ii) kulturarvsplatsens ställning och roll i europeisk historia och europeisk integration och dess koppling till viktiga europeiska händelser, personer eller rörelser,
 - iii) kulturarvsplatsens ställning och roll i utvecklingen och främjandet av de gemensamma värderingar som ligger till grund för den europeiska integrationen.
- b) Kulturarvsplatser som ansöker om kulturarvsmärket måste lämna in ett projekt som ska börja genomföras senast i slutet av utnämningssäret och som omfattar alla följande element:
- i) Höja medvetenheten om kulturarvsplatsens europeiska betydelse, särskilt genom lämplig informationsverksamhet, skyltning och personalutbildning.
 - ii) Anordna utbildningsverksamhet, särskilt för unga människor, som ökar kunskapen om Europas gemensamma historia och gemensamma men samtidigt varierande arv, och stärker känslan av att tillhöra ett gemensamt område.
 - iii) Främja flerspråkighet och underlätta tillträde till kulturarvsplatsen genom att använda flera av unionens språk.
 - iv) Delta i verksamheten inom nätverk för de kulturarvsplatser som tilldelas kulturarvsmärket i syfte att utbyta erfarenheter och ta initiativ till gemensamma projekt.
 - v) Göra kulturarvsplatsen mer synlig och attraktiv på europeisk nivå, till exempel genom användning av den nya teknikens möjligheter, genom digitala och interaktiva metoder samt genom att eftersträva synergieffekter med andra europeiska initiativ.
- Konstnärliga och kulturella aktiviteter som främjar rörlighet för europeiska kulturarbetare, konstnärer och samlingar stimulerar till interkulturell dialog och främjar kopplingen mellan kulturarv och samtida skapande och kreativitet ska vara välkomna, när kulturarvsplatsens natur gör detta möjligt.
- c) Kulturarvsplatser som ansöker om kulturarvsmärket måste lämna in en arbetsplan som omfattar alla följande element:
- i) Säkerställa sund förvaltning av kulturarvsplatsen, inklusive fastställande av mål och indikatorer.
 - ii) Säkerställa bevarande av kulturarvsplatsen och dess överlämnande till framtida generationer i enlighet med relevanta skyddssystem.
 - iii) Säkerställa kvalitet på mottagningen, till exempel presentationen av den historiska bakgrunden, information för besökare och skyltning.
 - iv) Säkerställa tillgänglighet för en så bred publik som möjligt, till exempel genom anpassning av kulturarvsplatsen eller personalutbildning.
 - v) Ägna särskild uppmärksamhet åt unga människor, i synnerhet genom att ge dem förmånligt tillträde till kulturarvsplatsen.
 - vi) Marknadsföra kulturarvsplatsen som ett hållbart turistmål.
 - vii) Utarbeta en konsekvent och heltäckande kommunikationsstrategi, som framhäver kulturarvsplatsens europeiska betydelse.
 - viii) Se till att förvaltningen av kulturarvsplatsen är så miljövänlig som möjligt.
2. När det gäller kriterierna under punkt 1.b och c, ska varje kulturarvsplats bedömas på ett passande sätt, med hänsyn till dess särskilda egenskaper.

Artikel 8

Europeiska juryn

1. En europeisk jury med oberoende experter (*den europeiska juryn*) ska inrättas för att genomföra urval och övervakning på unionsnivå. Den ska se till att kriterierna tillämpas korrekt av alla kulturarvsplatser i medlemsstaterna.
2. Den europeiska juryn ska bestå av 13 ledamöter; fyra av dessa ska utses av Europaparlamentet, fyra av rådet, fyra av kommissionen och en av Regionkommittén, i enlighet med deras respektive förfaranden. Den europeiska juryn ska utse sin ordförande.

3. Ledamöterna i den europeiska juryn ska vara oberoende experter med stor erfarenhet och sakkunskap inom de områden som är relevanta för insatsens mål. Varje institution och organ ska sträva efter att säkerställa att kompetenserna hos de experter som de utser kompletteras varandra i så stor utsträckning som möjligt, och att sammansättningen av experterna är geografiskt balanserad.

4. Ledamöterna i den europeiska juryn ska utnämnas för tre år.

Dock ska under 2012 fyra experter utses av Europaparlamentet för två år, fyra av rådet för tre år, fyra av kommissionen för ett år och en av Regionkommittén för tre år.

5. Ledamöterna i den europeiska juryn ska anmäla alla intressekonflikter eller potentiella intressekonflikter i förhållande till en viss kulturavspatsplats. Om en sådan anmälan görs av en ledamot, eller om det visar sig att det finns en sådan intressekonflikt, får den ledamoten inte delta i utvärderingen av kulturavspatsplatsen eller av andra kulturavspatsplatser i den eller de berörda medlemsstaterna.

6. Alla den europeiska juryns rapporter, rekommendationer och underrättelser ska offentliggöras av kommissionen.

Artikel 9

Ansökningsblankett

För att förfarandena ska kunna hållas så enkla och smidiga som möjligt ska en gemensam ansökningsblankett (*ansökningsblanketten*) baserad på dessa kriterier utarbetas av kommissionen och användas av alla ansökande kulturavspatsplatser.

Artikel 10

Preliminärt urval på nationell nivå

1. Medlemsstaterna ska ha ansvaret för det preliminära urvalet av kulturavspatsplatser som kan komma att tilldelas kulturavspatsmärket.

2. Varje medlemsstat får vartannat år preliminärt välja ut upp till två kulturavspatsplatser.

3. Det preliminära urvalet ska baseras på kriterierna och ansökningsblanketten.

4. Varje deltagande medlemsstat ska fastställa sina egna förfaranden och sin egen tidsplan för det preliminära urvalet enligt subsidiaritetsprincipen och samtidigt sträva efter så enkla och flexibla administrativa arrangemang som möjligt. Medlemsstaten ska översända ansökningsblanketterna från de preliminärt utvalda kulturavspatsplatserna till kommissionen senast den 1 mars det år urvalsförfarandet äger rum, i enlighet med tidsplanen i bilagan.

5. Kommissionen ska offentliggöra en fullständig förteckning över de preliminärt utvalda kulturavspatsplatserna och utan dröjsmål efter det avslutade preliminära urvalet underrätta Europaparlamentet, rådet och Regionkommittén om detta, så att Europaparlamentet, rådet, Regionkommittén, medlemsstaterna eller någon annan person eller enhet får möjlighet att till kommissionen lämna synpunkter som kan komma att påverka urvalet av dessa kulturavspatsplatser.

Artikel 11

Urval på unionsnivå

1. Urvalet av kulturavspatsplatser som kan komma att tilldelas kulturavspatsmärket ska göras av den europeiska juryn, under kommissionens ansvar.

2. Den europeiska juryn ska bedöma de preliminärt utvalda kulturavspatsplatsernas ansökningar och välja ut högst en kulturavspatsplats per medlemsstat. Vid behov kan ytterligare uppgifter begäras och besök vid kulturavspatsplatsen anordnas.

3. Urvalet ska baseras på kriterierna och ansökningsblanketten. Den europeiska juryn ska också ta vederbörlig hänsyn till de synpunkter som avses i artikel 10.5.

4. Den europeiska juryn ska framställa en rapport om de preliminärt utvalda kulturavspatsplatserna och lägga fram den för kommissionen senast före utgången av det år urvalsförfarandet äger rum. Rapporten ska inbegripa en rekommendation om tilldelningen av kulturavspatsmärket och en åtföljande motivering om slutsatserna avseende de kulturavspatsplatser som valts ut och de som fått avslag. Kommissionen ska utan dröjsmål överlämna rapporten till Europaparlamentet, rådet och Regionkommittén för kännedom.

5. En ansökande kulturavspatsplats vars ansökan avslagits får lämna in en ny ansökan vid det preliminära urvalet på nationell nivå under de följande åren.

Artikel 12

Gränsöverskridande kulturavspatsplatser

1. För att en gränsöverskridande kulturavspatsplats ska kunna komma i fråga för kulturavspatsmärket ska alla följande villkor vara uppfyllda:

a) Varje deltagande kulturavspatsplats ska till fullo uppfylla kriterierna.

b) En av de deltagande kulturavspatsplatserna ska utses till samordnande kulturavspatsplats, vilket innebär att den ensam ansvarar för kontakterna med kommissionen.

c) Ansökan ska göras under ett gemensamt namn.

d) I förekommande fall ska en tydlig tematisk koppling visas.

2. Ansökningar rörande gränsöverskridande kulturavspplatser ska göras enligt samma förfarande som övriga ansökningar. Efter samråd mellan de deltagande kulturavspplatserna med medverkan av relevanta nationella myndigheter ska varje deltagande minnesplats fylla i en ansökningsblankett och översända denna till den samordnande kulturavspplatsen. Gränsöverskridande kulturavspplatser ska väljas ut preliminärt av den samordnande kulturavspplatsens medlemsstat inom den gräns för antal kulturavspplatser som fastställs i artikel 10.2 och föreslås på alla berörda medlemsstaters vägnar efter godkännande av dessa medlemsstater.

3. När en gränsöverskridande kulturavspplats väljs ut, ska kulturavspmärket tilldelas den gränsöverskridande kulturavspplatsen som helhet under det gemensamma namnet.

4. Om en gränsöverskridande kulturavspplats uppfyller alla kriterier ska den kulturavspplatsen prioriteras vid urvalet.

Artikel 13

Nationella, tematiska kulturavspplatser

1. För att en nationell, tematisk kulturavspplats ska kunna komma i fråga för kulturavspmärket ska alla följande villkor vara uppfyllda:

- a) Den gemensamma ansökans europeiska mervärde jämfört med separata ansökningar ska visas.
- b) En tydlig tematisk koppling ska visas.
- c) Varje deltagande kulturavspplats ska till fullo uppfylla kriterierna.
- d) En av de deltagande kulturavspplatserna ska utses till samordnande kulturavspplats, vilket innebär att den ensam ansvarar för kontakterna med kommissionen.
- e) Ansökan ska göras under ett gemensamt namn.

2. Ansökningar rörande nationella, tematiska kulturavspplatser ska göras enligt samma förfarande som övriga ansökningar. Varje deltagande kulturavspplats ska fylla i en ansökningsblankett och översända denna till den samordnande kulturavspplatsen. Nationella, tematiska kulturavspplatser ska väljas ut preliminärt av den berörda medlemsstaten inom den begränsning för antalet kulturavspplatser som fastställs i artikel 10.2.

3. När en nationell, tematisk kulturavspplats väljs ut, ska kulturavspmärket tilldelas den nationella, tematiska kulturavspplatsen som helhet under det gemensamma namnet.

Artikel 14

Utnämning

1. Kommissionen ska utse de kulturavspplatser som ska tilldelas kulturavspmärket med vederbörligt beaktande av den europeiska juryns rekommendation. Kommissionen ska underrätta Europaparlamentet, rådet och Regionkommittén om detta.

2. Kulturavspmärket ska tilldelas permanent enligt villkoren i artikel 15 under förutsättning att insatsen fortsätter och utan att det påverkar tillämpningen av artikel 16.

Artikel 15

Övervakning

1. Varje kulturavspplats som tilldelas kulturavspmärket ska regelbundet övervakas för att man ska kunna säkerställa att den fortsätter att uppfylla kriterierna och beaktar projektet och arbetsplanen i ansökningsen.

2. Varje medlemsstat ska ansvara för övervakningen av alla kulturavspplatser på sitt respektive territorium. Ansvarig för övervakningen av en gränsöverskridande kulturavspplats ska vara den medlemsstat där den samordnande kulturavspplatsen är belägen.

3. Medlemsstaterna ska samla in all nödvändig information och utarbeta en rapport vart fjärde år enligt tidsplanen i bilagan. Medlemsstaterna ska översända rapporten till kommissionen senast den 1 mars det år övervakningsförfarandet äger rum. Kommissionen ska lägga fram rapporten för den europeiska juryn för granskning.

4. Den europeiska juryn ska framställa en rapport om läget på de kulturavspplatser som tilldelats kulturavspmärket senast före utgången av det år övervakningsförfarandet äger rum, om nödvändigt med rekommendationer som ska beaktas under nästa övervakningsperiod.

5. Kommissionen ska, i samarbete med den europeiska juryn, fastställa gemensamma indikatorer för medlemsstaterna i syfte att säkerställa ett enhetligt tillvägagångssätt vid övervakningsförfarandet.

Artikel 16

Tillbakadragande eller avsågande av kulturavspmärket

1. Om den europeiska juryn slår fast att en kulturavspplats inte längre uppfyller kriterierna eller att den inte längre lever upp till projektet och arbetsplanen i ansökningsen, ska den inleda en dialog med medlemsstaten i fråga via kommissionen, i syfte att underlätta de nödvändiga justeringarna vid kulturavspplatsen.

2. Om de nödvändiga justeringarna vid kulturarvsplatsen inte har gjorts 18 månader efter den tidpunkt då dialogen inleddes, ska den europeiska juryn underrätta kommissionen om detta. Underrättelsen ska åtföljas av en motivering och ska innehålla praktiska rekommendationer om hur situationen ska förbättras.

3. Om de praktiska rekommendationerna inte har genomförts 18 månader efter det att kommissionen underrättats enligt punkt 2, ska den europeiska juryn utfärda en rekommendation till kommissionen om ett tillbakadragande av kulturarvsmärket från kulturarvsplatsen i fråga.

4. Om den europeiska juryn slår fast att en kulturarvsplats som ingår i en gränsöverskridande kulturarvsplats eller en nationell, tematisk kulturarvsplats inte längre uppfyller kriterierna, eller att den inte längre lever upp till projektet och arbetsplanen i ansöknings- och förfarandet i punkterna 1, 2 och 3 tillämpas. Tillbakadragande enligt denna punkt ska tillämpas på gränsöverskridande kulturarvsplatser respektive nationella, tematiska kulturarvsplatser i deras helhet. Om den gränsöverskridande eller nationella, tematiska kulturarvsplatsens sammanhållning inte undergrävs får dock europeiska juryn rekommendera att tillbakadragandet begränsas till den berörda deltagande kulturarvsplatsen.

5. Kommissionen ska fatta beslut om tillbakadragande av kulturarvsmärket med vederbörligt beaktande av den rekommendation som avses i punkt 3. Kommissionen ska underrätta Europaparlamentet, rådet och Regionkommittén om detta.

6. En kulturarvsplats kan när som helst avsäga sig kulturarvsmärket, och den ska då underrätta den berörda medlemsstaten, som i sin tur ska underrätta kommissionen. Kommissionen ska formalisera avsägandet och underrätta Europaparlamentet, rådet och Regionkommittén om detta.

Artikel 17

Praktiska arrangemang

1. Kommissionen ska genomföra insatsen. Den ska i synnerhet

- a) säkerställa insatsens övergripande enhetlighet och kvalitet,
- b) säkerställa samordningen mellan medlemsstaterna och den europeiska juryn,
- c) med beaktande av målen och kriterierna, upprätta riktlinjer för urval och övervakning i nära samarbete med den europeiska juryn,

d) tillhandahålla stöd till den europeiska juryn.

2. Kommissionen ska på unionsnivå ansvara för att överända information om och synliggörande av kulturarvsmärket, i synnerhet genom att inrätta och underhålla en särskild webbplats. Kommissionen ska även säkerställa att en logotyp för insatsen tas fram.

3. Kommissionen ska främja nätverksverksamhet mellan de kulturarvsmärkta platserna.

4. Den verksamhet som avses i punkterna 2 och 3 i denna artikel samt kostnaderna för den europeiska juryn ska bekostas med det finansiella anslag som fastställs i artikel 20.

Artikel 18

Utvärdering

1. Kommissionen ska säkerställa en extern och oberoende utvärdering av insatsen. Utvärderingen ska äga rum vart sjätte år i enlighet med den tidsplan som anges i bilagan, varvid man ska undersöka alla delar, inbegripet hur effektiva förfarandena i samband med insatsen är, antalet kulturarvsplatser, insatsens genomslagskraft, möjligheten att utvidga dess geografiska utsträckning, hur insatsen kan förbättras och om verksamheten bör fortsätta.

2. Kommissionen ska lägga fram en rapport om den utvärdering som avses i punkt 1 till Europaparlamentet, rådet och Regionkommittén inom sex månader efter det att den har slutförts, tillsammans med relevanta förslag om så behövs.

Artikel 19

Övergångsbestämmelser

1. De medlemsstater som inte deltog i det mellanstatliga initiativet från 2006 om det europeiska kulturarvsmärket (*det mellanstatliga initiativet*) får preliminärt välja ut upp till fyra kulturarvsplatser under 2013 för tilldelning av kulturarvsmärket.

2. De medlemsstater som deltog i det mellanstatliga initiativet får preliminärt välja ut upp till fyra kulturarvsplatser under 2014 för tilldelning av kulturarvsmärket. De får föreslå kulturarvsplatser som redan har tilldelats kulturarvsmärket inom det mellanstatliga initiativet.

3. Alla kulturavspplatser som avses i punkterna 1 och 2 ska bedömas av den europeiska juryn på grundval av samma kriterier, och samma förfarande som för andra kulturavspplatser ska tillämpas.

4. Om någon av de kulturavspplatser som avses i punkterna 1 och 2 inte uppfyller kriterierna eller om ytterligare uppgifter behövs, ska den europeiska juryn inleda en dialog med den berörda medlemsstaten via kommissionen för att utreda om ansökningen kan förbättras innan ett beslut fattas. Vid behov får besök på kulturavspplatsen anordnas.

Artikel 20

Finansiella bestämmelser

1. Finansieringsramen för genomförande av insatsen under tiden 1 januari 2012 - 31 december 2013 fastställs till 650 000 EUR.

2. De årliga anslagen ska godkännas av budgetmyndigheten inom gränserna för den fleråriga budgetramen.

Artikel 21

Ikraftträdande

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

Utfärdat i Strasbourg den 16 november 2011.

På Europaparlamentets vägnar

J. BUZEK

Ordförande

På rådets vägnar

W. SZCZUKA

Ordförande

BILAGA

Tidsplan

År	
2011	Beslutets ikraftträdande Förberedelser
2012	Förberedelser
2013	Första urvalet av kulturarvsplatser för de medlemsstater som inte deltog i det mellanstatliga initiativet
2014	Första urvalet av kulturarvsplatser för de medlemsstater som deltog i det mellanstatliga initiativet
2015	Urval
2016	Övervakning
2017	Urval
2018	Utvärdering av kulturarvsmärket
2019	Urval
2020	Övervakning
2021	Urval
2022	—
2023	Urval
2024	Övervakning Utvärdering av kulturarvsmärket
2025	Urval
...	...

II

(Icke-lagstiftningsakter)

FÖRORDNINGAR

KOMMISSIONENS GENOMFÖRANDEFÖRORDNING (EU) nr 1195/2011

av den 16 november 2011

om klassificering av vissa varor i Kombinerade nomenklaturen

EUROPEISKA KOMMISSIONEN HAR ANTAGIT DENNA
FÖRORDNING

med beaktande av fördraget om Europeiska unionens funktions-
sätt,

med beaktande av rådets förordning (EEG) nr 2658/87 av den
23 juli 1987 om tulltaxe- och statistiknomenklaturen och om
Gemensamma tulltaxan ⁽¹⁾, särskilt artikel 9.1 a, och

av följande skäl:

(1) För att säkerställa en enhetlig tillämpning av Kombinerade nomenklaturen, som är en bilaga till förordning (EEG) nr 2658/87, är det nödvändigt att anta bestämmelser för klassificering av de varor som avses i bilagan till den här förordningen.

(2) Genom förordning (EEG) nr 2658/87 har allmänna bestämmelser fastställts för tolkningen av Kombinerade nomenklaturen. Dessa bestämmelser gäller också för varje annan nomenklatur som helt eller delvis grundar sig på denna eller som tillfogar underuppdelningar till den och som har upprättats genom särskilda unionsbestämmelser för tillämpningen av tulltaxebestämmelser eller andra åtgärder för varuhandeln.

(3) Enligt dessa allmänna bestämmelser bör de varor som beskrivs i kolumn 1 i tabellen i bilagan klassificeras enligt motsvarande KN-nummer i kolumn 2 enligt den motivering som anges i kolumn 3 i tabellen.

(4) Bindande klassificeringsbesked som har utfärdats av medlemsstaternas tullmyndigheter avseende klassificering av varor i Kombinerade nomenklaturen men som inte stämmer överens med reglerna i denna förordning bör, under en period på tre månader, kunna återopas av innehavaren i enlighet med artikel 12.6 i rådets förordning (EEG) nr 2913/92 av den 12 oktober 1992 om inrättandet av en tullkodex för gemenskapen ⁽²⁾.

(5) De åtgärder som föreskrivs i denna förordning är förenliga med yttrandet från tullkodexkommittén.

HÄRIGENOM FÖRESKRIVS FÖLJANDE.

Artikel 1

De varor som beskrivs i kolumn 1 i tabellen i bilagan ska i Kombinerade nomenklaturen klassificeras enligt motsvarande KN-nummer i kolumn 2 i tabellen.

Artikel 2

Bindande klassificeringsbesked som har utfärdats av medlemsstaternas tullmyndigheter men som inte stämmer överens med reglerna i denna förordning får under en period på tre månader fortfarande återopas i enlighet med artikel 12.6 i förordning (EEG) nr 2913/92.

Artikel 3

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

⁽¹⁾ EGT L 256, 7.9.1987, s. 1.

⁽²⁾ EGT L 302, 19.10.1992, s. 1.

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

Utfärdad i Bryssel den 16 november 2011.

*På kommissionens vägnar
För ordföranden
Algirdas ŠEMETA
Ledamot av kommissionen*

BILAGA

Varubeskrivning	Klassificering (KN-nummer)	Motivering
(1)	(2)	(3)
<p>En produkt som består av en plastkrage som är utformad för att passa halsen med ett stötdämpande skumlager och kardborreknäppning (så kallad halskrage).</p> <p>Den används för att stödja den cervikala delen av en persons ryggrad (halsen) och huvud, till exempel efter en olycka eller vid transport av patienter med misstänkta eller kända ryggradsskador eller för att stödja halsen hos en person som har fått en skada, till exempel en pisksnärtskada.</p>	9021 10 10	<p>Klassificering på grundval av de allmänna bestämmelserna 1 och 6 för tolkning av Kombinerade nomenklaturen, anmärkning 6 till kapitel 90 samt texten till KN-nummer 9021, 9021 10 och 9021 10 10.</p> <p>Kragen anses vara en artikel som tjänar till att stödja eller fixera delar av kroppen till följd av sjukdom, operation eller skada i enlighet med anmärkning 6 till kapitel 90.</p> <p>Produkten kan inte anses vara en spjåla eller annan artikel för behandling av frakturer eftersom den inte används för att fixera en del av kroppen efter en fraktur. Klassificering enligt KN-nummer 9021 10 90 är därför utesluten.</p> <p>Produkten ska därför klassificeras enligt KN-nummer 9021 10 10 som en ortopedisk artikel.</p>

KOMMISSIONENS GENOMFÖRANDEFÖRORDNING (EU) nr 1196/2011**av den 17 november 2011****om klassificering av vissa varor i Kombinerade nomenklaturen**

EUROPEISKA KOMMISSIONEN HAR ANTAGIT DENNA
FÖRORDNING

med beaktande av fördraget om Europeiska unionens funktions-
sätt,

med beaktande av rådets förordning (EEG) nr 2658/87 av den
23 juli 1987 om tulltaxe- och statistiknomenklaturen och om
Gemensamma tulltaxan ⁽¹⁾, särskilt artikel 9.1 a, och

av följande skäl:

- (1) För att säkerställa en enhetlig tillämpning av Kombinerade nomenklaturen, som är en bilaga till förordning (EEG) nr 2658/87, är det nödvändigt att anta bestämmelser för klassificering av de varor som avses i bilagan till den här förordningen.
- (2) Genom förordning (EEG) nr 2658/87 har allmänna bestämmelser fastställts för tolkningen av Kombinerade nomenklaturen. Dessa bestämmelser gäller också för varje annan nomenklatur som helt eller delvis grundar sig på denna eller som tillfogar underuppdelningar till den och som har upprättats genom särskilda unionsbestämmelser för tillämpningen av tulltaxebestämmelser eller andra åtgärder för varuhandeln.
- (3) Enligt dessa allmänna bestämmelser bör de varor som beskrivs i kolumn 1 i tabellen i bilagan klassificeras enligt motsvarande KN-nummer i kolumn 2 enligt den motivering som anges i kolumn 3 i tabellen.

(4) Bindande klassificeringsbesked som har utfärdats av medlemsstaternas tullmyndigheter avseende klassificering av varor i Kombinerade nomenklaturen men som inte stämmer överens med reglerna i denna förordning bör, under en period på tre månader, kunna återopas av innehavaren i enlighet med artikel 12.6 i rådets förordning (EEG) nr 2913/92 av den 12 oktober 1992 om inrättandet av en tullkodex för gemenskapen ⁽²⁾.

(5) De åtgärder som föreskrivs i denna förordning är förenliga med yttrandet från tullkodexkommittén.

HÄRIGENOM FÖRESKRIVS FÖLJANDE.

Artikel 1

De varor som beskrivs i kolumn 1 i tabellen i bilagan ska i Kombinerade nomenklaturen klassificeras enligt motsvarande KN-nummer i kolumn 2 i tabellen.

Artikel 2

Bindande klassificeringsbesked som har utfärdats av medlemsstaternas tullmyndigheter men som inte stämmer överens med reglerna i denna förordning får under en period på tre månader fortfarande återopas i enlighet med artikel 12.6 i förordning (EEG) nr 2913/92.

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 17 november 2011.

På kommissionens vägnar
För ordföranden
Algirdas ŠEMETA
Ledamot av kommissionen

⁽¹⁾ EGT L 256, 7.9.1987, s. 1.

⁽²⁾ EGT L 302, 19.10.1992, s. 1.

BILAGA

Varubeskrivning	Klassificering (KN-nummer)	Motivering
(1)	(2)	(3)
<p>Ett bärbart, batteridrivet, elektroniskt glasögonset för att visa bilder (s.k. videoglasögon) med de ungefärliga måtten 15 × 3,5 × 2,5 cm när de är ihopfällda.</p> <p>Det elektroniska glasögonsetet består av två LCD-skärmar, var och en med en upplösning på 640 × 480 pixlar (vilket virtuellt motsvarar en 80-tums skärm betraktad på 2 meters avstånd) samt ljudbehandlingskretsar som är monterade i en ram som påminner om glasögonbågar.</p> <p>Glasögonsetet kan anslutas till en maskin för automatisk databehandling (ADB) och till andra apparater som t.ex. videoapparater för återgivning, televisionsmottagare eller spelkonsoler.</p> <p>Det visar virtuella tredimensionella (3D) videobilder för underhållningsändamål.</p>	8528 59 40	<p>Klassificering på grundval av de allmänna bestämmelserna 1 och 6 för tolkning av Kombinerade nomenklaturen samt texten till KN-nummer 8528, 8528 59 och 8528 59 40.</p> <p>Syftet med glasögonsetet är att visa video i den bemärkelse som avses i KN-nummer 8528.</p> <p>Eftersom glasögonsetet inte innehåller någon videotuner eller annan liknande utrustning som gör det möjligt att ta emot tv-signaler är klassificering som televisionsmottagare enligt undernummer 8528 71 utesluten.</p> <p>Genom 2 mycket små LCD-skärmar (en för varje öga) skapar glasögonen en virtuell bild som motsvarar en 80-tums skärm betraktad på 2 meters avstånd. Glasögonsetet är med tanke på sina egenskaper således avsett för underhållning som t.ex. filmvisning, tv-tittande eller spel. På grund av detta är klassificering av glasögonsetet enligt undernummer 8528 51 utesluten, eftersom det inte kan anses vara avsett att uteslutande eller huvudsakligen användas i maskiner för automatisk databehandling enligt nummer 8471.</p> <p>Glasögonsetet ska därför klassificeras enligt KN-nummer 8528 59 40 som färgmonitor med en LCD-skärm.</p>

KOMMISSIONENS GENOMFÖRANDEFÖRORDNING (EU) nr 1197/2011

av den 21 november 2011

om ändring av förordning (EG) nr 474/2006 om upprättande av en gemenskapsförteckning över 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 funktionsätt,

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 ⁽¹⁾, särskilt artikel 4 ⁽²⁾, och

av följande skäl:

- (1) Genom kommissionens förordning (EG) nr 474/2006 av den 22 mars 2006 upprättades en gemenskapsförteckning enligt kapitel II i förordning (EG) nr 2111/2005 över de lufttrafikföretag som har belagts med verksamhetsförbud i unionen.
- (2) Vissa medlemsstater och europeiska byrån för luftfarts-säkerhet (nedan kallad *Easa*) 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 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 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 3922/1991 av den 16 december 1991 om harmonisering av tekniska krav och administrativa förfaranden inom området civil luftfart ⁽³⁾.

(5) Flygsäkerhetskommittén har hört redogörelser från Easa om resultaten av ICAO:s analyser av granskningsrapporter inom ramen för det omfattande USOAP-programmet samt projekt för tekniskt stöd som genomförts i länder som påverkats av förordning (EG) nr 2111/2005. Kommittén har informerats om förfrågningar om mer tekniskt stöd och samarbete i syfte att förbättra de civila luftfartsmyndigheternas administrativa och tekniska kapacitet för att åtgärda brister som resulterar i att tillämpliga internationella normer inte följs.

(6) Förordning (EG) nr 474/2006 bör därför ändras i enlighet med detta.

(7) De åtgärder som föreskrivs i denna förordning är förenliga med yttrandet från flygsäkerhetskommittén.

Europeiska unionens lufttrafikföretag

(8) Till följd av Easas analys av information från Safa-rampinspektioner som utförts på luftfartyg från vissa EU-lufttrafikföretag, från standardiseringsinspektioner som Easa utfört samt från områdesspecifika inspektioner och kontroller som utförts av nationella luftfartsmyndigheter har en del medlemsstater vidtagit vissa verkställighetsåtgärder. Kommissionen och flygsäkerhetskommittén har informerat om dessa åtgärder. Cypern beslutade att den 5 augusti 2011 återkalla drifttillståndet för lufttrafikföretaget Eurocypria Airlines. Italien meddelade att de operativa licenserna för lufttrafikföretagen Livingston och ItaliAirlines skulle fortsätta att vara indragna. Frankrike beslutade att återkalla drifttillståndet för Blue Line den 6 oktober 2010. Grekland beslutade att återkalla drifttillståndet för First Airways den 21 oktober 2010, för Athens Airways den 20 juli 2011, för Air Go Airlines den

⁽¹⁾ EUT L 344, 27.12.2005, s. 15.

⁽²⁾ EUT L 143, 30.4.2004, s. 76.

⁽³⁾ EGT L 373, 31.12.1991, s. 4.

2 september 2011, för Argo Airways den 9 september 2011, och att begränsa giltigheten för tillståndet för lufttrafikföretaget Hellenic Imperial Airways till fem månader till den 2 februari 2012 som ett resultat av den pågående skärpta bevakningen av dess luftverksamhet och underhåll. Förenade kungariket bekräftade att den skärpta övervakningen av lufttrafikföretagen Jet2.com, Oasis och Titan Airways inte hade avslöjat några ytterligare säkerhetsbrister. Nederländerna beslutade att dra in drifttillståndet för Solid-air den 28 september och för Amsterdam Airlines den 4 november 2011. Tyskland beslutade att återkalla drifttillståndet för ACH Hamburg GmbH den 29 juni 2011. I väntan på den förmodade personalförstärkningen av LBA under 2012, fortsätter LBA att inrikta sin tillsyn på de lufttrafikföretag där riskerna bedöms som högst. Portugal meddelade att drifttillståndet för lufttrafikföretaget Luzair löpte ut den 19 september 2011 och att det för närvarande sker prövning av nytt tillstånd. Vidare meddelade man att den skärpta övervakningen av White Airways inte har avslöjat några säkerhetsbrister och att tillsynen av företaget nu sker på normalt sätt. Slutligen beslutade Sverige den 16 september 2011 att dra in drifttillståndet för lufttrafikföretaget Flyg Centrum AB och att lufttrafikföretagen Nova Air och AirSweden Aviation AB har lämnat in planer med avhjälpande åtgärder som för närvarande granskas av behöriga svenska myndigheter. Under tiden står dessa företag under skärpt bevakning.

Lufttrafikföretag från Spanien

(9) Efter antagandet av kommissionens genomförandeförordning (EU) nr 390/2011 av den 19 april 2011⁽¹⁾ visar två analyser av Easa av uppgifter från Safa-inspektioner att flera lufttrafikföretag som godkänts i Spanien fortfarande uppvisar flera än en allvarlig brist per inspektion. Detta ledde till att kommissionen fortsatte med det formella samråd med de spanska behöriga myndigheterna (Aesa) som inleddes den 14 mars 2011.

(10) Vid ett möte den 19 oktober 2011 informerade Aesa kommissionen om vilka åtgärder som vidtagits för att ta itu med de spanska lufttrafikföretagens säkerhetsbrister på ett hållbart sätt. Framförallt informerade Aesa kommissionen om att lufttrafikföretaget Flightline efter att ha vidtagit avhjälpande åtgärder hade fått sitt drifttillstånd förnyat, men att tillståndet inte omfattar luftfartyg av typen Metro III. I fråga om lufttrafikföretaget Zorex S.A hade Aesa inlett åtgärder för att dra in tillståndet och tillfälliga åtgärder för att stoppa dess verksamhet i maj 2011. Åtgärderna avbröts efter det att företaget hade vidtagit avhjälpande åtgärder. Efter nya belägg för att företaget inte tar itu med säkerhetsbristerna i tillräcklig omfattning inleddes nya åtgärder för att dra in tillståndet den 7 oktober 2011. Aesa hade redan upptäckt frågetecknen kring lufttrafikföretaget Alba Stars säkerhetsresultat och hade skärpt tillsynen. Med sina egna kontroller och

inspektioner som underlag anser Aesa att övriga spanska lufttrafikföretag som uppvisade dåliga resultat från Safa-inspektioner inte utgjorde någon omedelbar säkerhetsrisk, men att tillsynen av dem skulle fortsätta att vara skärpt.

(11) Aesa meddelade att drifttillstånden för Baleares Link Express och Eurocontinental återkallades den 27 juni 2011.

(12) Under mötet med flygsäkerhetskommittén uppdaterade Aesa kommittén om vilka åtgärder som vidtagits. De informerade om att drifttillståndet för Zorex S.A. hade dragits in den 7 november 2011, att man genomfört särskilda inspektioner av lufttrafikföretaget Alba Star den 24 oktober 2011 utan att allvarigare avvikelser hade upptäckts och de två senaste Safa-inspektionerna inte hade avslöjat några brister. Dessutom hade inspektioner skett av lufttrafikföretaget IMD Airways S.L. den 20 och 24 oktober samt den 3 och 4 november 2011 utan allvarigare brister.

(13) Mot bakgrund av de åtgärder som Aesa vidtagit för att ta itu med de upptäckta säkerhetsbristerna hos spanska lufttrafikföretag, anses det att myndigheterna kontrollerar dessa företags verksamhet tillräckligt för att undvika allvarliga säkerhetsrisker och därför behövs inga ytterligare åtgärder. Under tiden kommer kommissionen tillsammans med Easa att fortsätta att övervaka säkerhetsresultatet för spanska lufttrafikföretag.

Lufttrafikföretag från Albanien

(14) ICAO genomförde en omfattande säkerhetskontroll av Albanien inom ramen för sitt allmänna program för granskning av säkerhetstillsynen (USOAP) i december 2009. Kontrollen avslöjade ett stort antal betydande brister när det gäller Albaniens behöriga myndigheters förmåga att utöva tillsynsansvar för flygsäkerheten. Vid tidpunkten för offentliggörandet av ICAO:s slutrapport från denna granskning, ansåg ICAO att mer än 59 % av ICAO-normerna inte hade genomförts. Inom vissa kritiska områden, exempelvis åtgärdande av säkerhetsbrister, var över 80 % av ICAO-normerna inte genomförda. De behöriga albanska myndigheterna har inte heller lyckats lägga fram tillräckliga planer med avhjälpande åtgärder, vilket visas av att ICAO ansåg att mer än 90 % av de avhjälpande åtgärder som myndigheterna lämnade in till ICAO i augusti 2010 inom områdena lagstiftning, organisation, tillstånd, drift, luftvärdighet och undersökningar av olyckor och incidenter var oacceptabla. Myndigheterna har inte heller rapporterat om genomförandet av dessa planer.

⁽¹⁾ EUT L 104, 20.4.2011, s. 10.

(15) I januari 2010 genomförde Easa en omfattande standardiseringsinspektion i Albanien. Den slutgiltiga inspektionsrapporten avslöjade allvarliga brister inom alla områden, som krävde omedelbara åtgärder. Enligt Easa har dock de behöriga albanska myndigheterna (ACAA) lagt fram en omfattande åtgärdsplan som ansågs godtagbar och som man kom överens om den 29 april 2010 samt en serie avhjälpande åtgärder som stegvis ska genomföras till slutet av 2011 samtidigt som omedelbara åtgärder ska vidtas för att ta itu med säkerhetsbristerna. Som ett resultat av flygsäkerhetskommitténs utfrågningar av ACAA i mars⁽¹⁾ och juni 2010⁽²⁾ uppmanades de albanska behöriga myndigheterna att vidta nödvändiga åtgärder för att i rätt tid genomföra de åtgärdsplaner som överenskommit med Easa och prioritera att lösa de brister som leder till försämrad säkerhet om de inte åtgärdas så snart som möjligt. Man betonade i synnerhet att det var ytterst viktigt att skynda på arbetet med att utöka myndighetens kapacitet och säkra att det görs säkerhetstillsyn av alla lufttrafikföretag som är certifierade i Albanien i enlighet med tillämplig säkerhetslagstiftning och att verkställighetsåtgärder vidtas vid behov.

(16) Easa fortsatte de aktiva samråden med Albanien behöriga myndigheter för att följa upp planerna med de avhjälpande åtgärder som dessa myndigheter presenterat för att åtgärda de betydande brister som Easa konstaterat under den omfattande standardiseringsinspektionen i Albanien i januari 2010. Easa genomförde därför i juli 2011 uppföljningskontroller inom områdena luftvärdighet och luftfart. Slutrapporten från dessa kontroller, som skickades till ACAA dels den 10 augusti, dels den 2 september 2011, visade att planen med avhjälpande åtgärder inte hade genomförts i tid och att det fanns nya brister. I fråga om luftvärdighet fastslår Easa att tre brister från inspektionen i januari 2010 inte åtgärdats av Albanien behöriga myndigheter och att tre andra brister inte heller hade åtgärdats trots att de albanska myndigheterna hävdade motsatsen⁽³⁾. Enligt Easa påverkade fyra av dessa brister säkerheten. Följaktligen har ACAA inte kunnat utöva sitt tillsynsansvar för flygvärdigheten, eftersom ACAA inte har anlitat kvalificerad personal för den uppgiften och eftersom tidigare kontrakt med extern personal, som skulle kompensera för den bristen, gick ut i januari 2011. Det har alltså saknats tillsyn över lagstiftningen om luftvärdighet i Albanien och över innehavarna

av drifttillstånd vid tidpunkten för inspektionen. I fråga om lufttrafik fastslår Easa att fyra brister från inspektionen i januari 2010 inte åtgärdats av Albanien behöriga myndigheter och att två andra brister inte heller hade åtgärdats trots att de albanska myndigheterna hävdade motsatsen⁽⁴⁾. Enligt Easa påverkade fem av dessa brister säkerheten. Följaktligen har Albanien behöriga myndigheter inte kunnat utöva luftfartstillsyn, eftersom ACAA inte har anlitat kvalificerad personal för den uppgiften och eftersom tidigare kontrakt med extern personal, som skulle kompensera för den bristen, har rivits upp. Tillämpningen av lagstiftningen om luftvärdighet i Albanien och översynen av innehavarna av drifttillstånd är alltså vacklande och många säkerhetskritiska element övervakas inte.

(17) Vidare har de behöriga myndigheterna i Italien, som sedan september 2010 driver ett omfattande samarbetsprojekt med de behöriga myndigheterna i Albanien, meddelat att de albanska myndigheterna, på grund av brist på kompetent personal, hittills inte utnyttjat den hjälp som erbjuds för att bygga upp teknisk och administrativ kapacitet.

(18) Mot bakgrund av ovanstående fortsatte kommissionen med aktiva samråd med ACAA och krävde att skriftlig information om säkerhetstillsynen av de lufttrafikföretag som är godkända i Albanien skulle lämnas in senast den 11 oktober 2011. Ytterligare samråd hölls den 21 oktober 2011 med franska och italienska behöriga myndigheter och med stöd från Easa. ACAA bjöds in till flygsäkerhetskommittén och hördes den 9 november 2011. ACAA kunde varken lämna information om vilka åtgärder som vidtagits för att åtgärda de brister som ICAO rapporterat, eller bevis för att de brister som Easa hade upptäckt vid sina standardiseringsinspektioner hade åtgärdats i rätt tid eller var föremål för avhjälpande åtgärder som Easa ansåg tillräckliga. Easa bekräftade att bara ett fåtal åtgärder bedömdes som acceptabla och bara på driftsområdet. De albanska behöriga myndigheterna bekräftade att landet saknar behöriga inspektörer och att de i fråga om tillsynsansvar förlitar sig på enbart tre deltidsanställda externa konsulter som har korttidskontrakt till december 2011. ACAA kunde inte heller visa tillsynens kontinuitet eller att det inte fanns intressekonflikter mellan kontraktsanställda. Inte heller kunde ACAA informera om hur omfattande tillsynen av luftvärdigheten

⁽¹⁾ Skälen 55–58 i förordning (EG) nr 273/2010 av den 30 mars 2010, EUT L 84, 31.3.2010, s. 30.

⁽²⁾ Skälen 24–30 i förordning (EG) nr 590/2010 av den 5 juli 2010, EUT L 170, 6.7.2010, s. 9.

⁽³⁾ Easas standardiseringsinspektion AIR.AL.06.2011, hänvisningar till brister: AL#10418(d), 10419(d), 10423(c), 10426(c), 10427(d), 10428(d).

⁽⁴⁾ Easas standardiseringsinspektion AIR.AL.06.2011, hänvisningar till brister: F1(d), F5(d), F6(d), F7(c), F9(d), F10(d).

varit och erkände att säkerhetstillsynen legat nere flera månader under 2010 och 2011 beroende på kontraktproblem med dessa experter.

- (19) De behöriga myndigheterna i Albanien uppgav dock att den grundlag som fastställde ACAA ändrades den 10 november 2011 för ökad finansiellt oberoende och för att personalen skulle få bättre anställningsvillkor och för att en internationell anbudsinfördran för tekniskt bistånd under fem år ska anordnas med målet att kontrakt ska undertecknas i början av 2012. Myndigheterna erkände att användningen av externa kontraktsanställda inte ersätter behovet av att rekrytera heltidsanställda kvalificerade inspektörer till myndigheten så att den kan sköta säkerhetstillsynen och sade sig vara beredd att rekrytera sådan personal så snart som möjligt.
- (20) Lufttrafikföretaget Albanian Airlines, som är godkänt i Albanien, bjöds in till flygsäkerhetskommittén och hördes den 9 november 2011 i närvaro av ACAA. Även om drifttillståndet utvidgades den 17 juni 2011 genom tillägget av ett tredje luftfartyg av typen BAE-146 med registrering ZA-MAN, presenterades inga belägg för att de albanska behöriga myndigheterna hade utfört någon förhandskontroll innan de utfärdade luftvärdighetsgodkännandet och innan luftfartyget lades till drifttillståndet. Dessutom, även om drifttillståndet förnyades den 27 juli 2011 av de albanska behöriga myndigheterna, presenterades inga belägg för att myndigheterna hade utfört någon förhandskontroll av luftvärdigheten innan tillståndet förnyades. Även i fråga om driften var förhandskontrollerna begränsade. Trots att Albanian Airlines hade inrättat ett fungerande kvalitetsförvaltningssystem, presenterades inga belägg för att de brister som ACAA och Easa upptäckte under 2011 hade åtgärdats i rätt tid. Det gällde framförallt brister i fråga om driftshandböcker och utbildning av flygbesättningen. ACAA informerade och lämnade den 10 november skriftliga belägg för det omedelbara återkallandet av drifttillståndet för lufttrafikföretaget Albanian Airlines. Flygsäkerhetskommittén noterade detta beslut från de albanska behöriga myndigheterna.
- (21) Lufttrafikföretaget Belle Air, som är godkänt i Albanien, bjöds in till flygsäkerhetskommittén och hördes den 9 november 2011 i närvaro av ACAA. Belle Air angav att av fem luftfartyg i drift är bara ett luftfartyg av typen Boeing DC-9-82 registrerat i Albanien. De övriga luftfartygen av typen Airbus A318/319/320/321 och ATR72 är registrerade i Frankrike med registrering F-ORAA, F-ORAD, F-ORAE, F-ORAG. Belle Air kunde visa att luftfartygen registrerade i Frankrike förvaltas av en organisation för luftvärdighetsförvaltning på kontraktbasis. Organisationen är godkänd av behöriga franska myndigheter som bekräftade luftvärdigheten och att flygbesättningen var godkänd inom ramen för deras säkerhetstillsyn. Belle Air visade också att företaget hade fastställt interna verksamhetskontroller, framförallt genom system för säkerhets- och kvalitetsförvaltning. ACAA informerade och lämnade den 10 november skriftliga belägg för det omedelbara återkallandet av drifttillståndet för luftfartyget med registrering ZA-ARD som Belle Air hade bedrivit verksamhet med fram till den dagen, och att luftfartyget hade fått omedelbart flygförbud till dess luftfartyget är godkänt. Flygsäkerhetskommittén noterade detta beslut från de albanska behöriga myndigheterna.
- (22) Kommissionen och flygsäkerhetskommittén är medvetna om de ansträngningar som görs för att reformera det civila luftfartssystemet i Albanien, framförallt inrättandet av ett nytt rättsligt ramverk i linje med internationella och europeiska säkerhetsnormer, de åtgärder som vidtagits för att ta itu med dels de säkerhetsbrister som ICAO, Easa rapporterat, dels de brister som uppmärksammats vid samråden, de åtgärder som ACAA vidtagit samt åtagandet att utan dröjsmål fast anställa kvalificerade inspektörer.
- (23) ACAA begärde även formellt stöd från den behöriga myndigheten i Italien, som skulle ske inom ramen för ett samarbetsavtal mellan dessa myndigheter, för att förstärka ACAA:s administrativa och tekniska kapacitet i fråga om säkerhetstillsyn, framförallt när det gäller luftverksamhet. De italienska behöriga myndigheterna informerade flygsäkerhetskommittén om att de var villiga att omedelbart inleda samarbetet så att ACAA på ett effektivt sätt skulle kunna utöva tillsyn över lufttrafikföretag som ingår i deras ansvarsområde tills ACAA förfogar över den kvalificerade personal som är nödvändig för att de ska kunna sköta uppgiften utan hjälp.
- (24) Mot bakgrund av ovanstående anses, på basis av de gemensamma kriterierna, inga ytterligare åtgärder vara nödvändiga. Medlemsstaterna kommer dock att kontrollera att relevanta säkerhetsnormer verkligen efterlevs genom att prioritera rampinspektioner av luftfartyg från lufttrafikföretag godkända i Albanien enligt förordning nr 351/2008.
- (25) Kommissionen och flygsäkerhetskommittén uppmanar Albanien att göra betydande framsteg i fråga om att bygga upp ACAA:s tekniska och administrativa kapacitet och uppmanar ACAA att samarbeta fullt ut och öppet med ICAO och Easa för att uppnå snabba och betydande framsteg av genomförandet av tillräckliga handlingsplaner med avhjälpande åtgärder för att ta itu med de konstaterade bristerna. Kommissionen och flygsäkerhetskommittén kommer att i sinom tid göra en ny bedömning av situationen.

TAAG Angolan Airlines

- (26) I enlighet med förordning (EG) nr 273/2010⁽¹⁾ tillåts TAAG Angolan Airlines, godkänt i Angola, bedriva verksamhet i EU enbart med fyra luftfartyg av typen 737-700 med registrering D2-TBF, D2-TBG, D2-TBH och D2-TBJ och med tre luftfartyg av typen Boeing 777-200

⁽¹⁾ Kommissionens förordning (EG) nr 273/2010 av den 30 mars 2010, EUT L 84, 31.3.2010, s. 25, se framförallt punkterna 59–68.

med registrering D2-TED, D2-TEE och D2-TEF. TAAG meddelade att förnyelsen av dess flotta innebar att luftfartyg av typen Boeing B747 helt och hållet fasades ut och i juni/juli 2011 ersattes av två luftfartyg av typen Boeing 777-300 med registrering D2-TEG och D2-THE. TAAG begärde att även dessa luftfartyg skulle få flyga i EU.

- (27) TAAG Angolan Airlines inkom med skriftliga redogörelser och hördes av flygsäkerhetskommittén den 9 november 2011. TAAG visade sin förmåga att sköta driften av luftfartyg av typen Boeing B777-200 och 777-300 på ett säkert och tryggt sätt och i rätt tid.
- (28) Angolas behöriga myndigheter (Inavic) bekräftade för flygsäkerhetskommittén, och presenterade även belegg, att utvidgningen av TAAG:s flotta till att även omfatta luftfartyg av typen B777-300 hade godkänts. Vidare meddelade Inavic att tillsyn av lufttrafikföretaget sker regelbundet och att inga säkerhetsbrister upptäckts vid kontrollerna. De pågående undersökningarna av de behöriga myndigheterna av incidenten som skedde i december 2010 över Lissabon och Lunad har inte avslöjat några brister i TAAG:s drift eller underhåll eller lett till några särskilda rekommendationer riktade till företaget.
- (29) De behöriga myndigheterna i Portugal rapporterade att inga säkerhetsbrister hade hittats vid rampinspektioner i Portugal av luftfartyg som drivs av TAAG.
- (30) På grundval av de gemensamma kriterierna konstateras att TAAG även fortsättningsvis bör få bedriva trafik till EU med ytterligare två luftfartyg av typen Boeing B777-300ER med registrering D2-TEG och D2-TEH som följaktligen bör läggas till i bilaga B. Lufttrafikföretagets flygverksamhet till Europeiska unionen bör dock fortsatt bli föremål för lämpliga kontroller för att säkerställa att gällande säkerhetsnormer följs genom prioritering av regelbundna rampinspektioner av dess luftfartyg i enlighet med förordning (EG) nr 351/2008.

Al Wafeer Air

- (31) Till följd av Easas analys av resultaten av Safas rampinspektioner⁽¹⁾ som utförts på luftfartyg som lufttrafikföretaget Al Wafeer Air, godkänt i Saudi-Arabien, använder för flygningar till EU, som avslöjade upprepad allvarlig bristande överensstämmelse med internationella säkerhetsnormer, inledde kommissionen formella samråd med Saudi-Arabien behöriga myndigheter den 5 augusti 2011. Myndigheterna meddelade den 14 september att drifttillståndet för Al Wafeer Air hade dragits in och lovade att driften skulle återupptas först när det fanns garantier för att de brister som upptäckts via Safa-

programmet hade åtgärdats. Kommissionen kommer att fortsätta sina samråd med de behöriga myndigheterna i Saudi-Arabien för att följa upp fallet.

Pakistan International Airways

- (32) Den 8 september 2011 inledde kommissionen samråd med de behöriga myndigheterna i Pakistan för att åtgärda de brister inom området luftvärdighet som gjorts vid flera rampinspektioner⁽²⁾ av luftfartyg som sedan september 2010 används av Pakistan International Airways PIA för flygningar till EU. Dessa samråd inleddes som ett resultat av en analys av dessa Safa-inspektioner som utförts av Easa, framförallt en Safa-inspektion som utfördes av de franska behöriga myndigheterna⁽³⁾ av ett luftfartyg av typen Airbus A310 med registrering AP-BGO som ledde till att luftfartyget bogserades tomt till Pakistan för att få felan åtgärdade.
- (33) I sitt svar av den 17 september 2011 lämnar Pakistans behöriga myndigheter (PCAA) information om vilka åtgärder de vidtagit för att komma tillrätta med de konstaterade bristerna. Svaret innehöll detaljer av en plan med avhjälpande åtgärder, som tagits fram av PIA, och som innehöll 15 specifika åtgärder som lufttrafikföretaget planerade att vidta. De flesta av dem skulle ha genomförts före den 30 oktober 2011.
- (34) Den 31 oktober 2011 uppdaterade PCAA kommissionen om hur långt PIA kommit i fråga om att genomföra planen med avhjälpande åtgärder och om åtgärder som vidtagits av PCAA. Av de 15 åtgärder som ingår i PIA CAP hade åtta genomförts och resterande sju skulle vara klara senast den 15 december 2011. PCAA hade infört ett program med tretton punkter som omfattar säkerhetskulturen hos PIA, luftvärdigheten hos deras luftfartyg samt åtgärder för att uppnå systematiska förbättringar hos företaget.
- (35) Medlemsstaterna uppmuntrar kommissionen att fortsätta sina samråd med de behöriga pakistanska myndigheterna och med lufttrafikföretaget för att se till att eventuella avhjälpande åtgärder är hållbara på lång sikt. Medlemsstaterna kommer fortsättningsvis att kontrollera att Egypt

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

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

⁽³⁾ DGAC/F-2011-1811.

Air uppfyller gällande säkerhetsnormer genom att prioritera rampinspektioner på detta lufttrafikföretags luftfartyg i enlighet med förordning (EG) nr 351/2008. Men om dessa inspektioner visar att PIA:s åtgärder inte är tillräckliga för att åtgärda säkerhetsbristerna, måste kommissionen handla för att minimera säkerhetsrisker.

Lufttrafikföretag från Ryssland

- (36) Till följd av två analyser av Easa av uppgifter från Safa-inspektioner av vilka det framgick att flera lufttrafikföretag i Ryssland fortsatte att uppvisa fler än en allvarlig brist per inspektion samt det faktum att vissa av dessa luftfartyg varit inblandade i dödsolyckor under 2011, genomförde kommissionen samråd med ryska behöriga myndigheter (Federal Air Transport Agency – Fata) inom ramen för det toppmöte mellan EU och Ryssland om luftfart som organiserades i Sankt Petersburg den 12 och 13 oktober 2011.
- (37) För att kunna få fram detaljerad information om säkerhetsresultat hos lufttrafikföretag som bedriver verksamhet till unionen och säkerheten hos vissa typer av luftfartyg från ryska lufttrafikföretag som varit inblandade i dödsolyckor i Ryssland under 2010 och 2011 hölls ytterligare samråd med dessa myndigheter den 27 oktober. Vid dessa samråd hördes även två lufttrafikföretag som godkänts av myndigheterna (VIM AVIA (VIM AIRLINES) och TATARSTAN AIRLINES) av kommissionen, Easa, Eurocontrol och en medlemsstat.
- (38) Vid dessa samråd meddelade Fata att vissa typer av luftfartyg, Tupolev TU-134, Tupolev TU-154B2 och TU-154M, som några ryska lufttrafikföretag bedriver verksamhet med hade omfattats av olika åtgärder, till exempel i fråga om deras luftvärdighet, obligatorisk information om luftvärdigheten hos monterad utrustning, samt drift-rutiner. Fata informerade även kommissionen om att viss utrustning som är obligatorisk på internationella flygningar (GPWS/TAWS) kommer att bli obligatorisk även för inhemska flygningar inom Ryssland från och med den 1 januari 2012.
- (39) Vid mötet med flygsäkerhetskommittén den 8 november 2011 informerade Fata om följande verkställighetsåtgärder som hade vidtagits för lufttrafikföretag som myndigheten utövar tillsyn över:
- (a) Följande tolv lufttrafikföretag som bedriver kommersiella lufttransporter till unionen har fått sina drifttillstånd indragna:
- 2nd Aviation Unit Sverdlovsk (ICAO-beteckning UKU), återkallelse den 2 mars 2011, MOSKVA (ICAO-beteckning MOA) återkallelse den 23 mars 2011, AVIAL NB (ICAO-beteckning NVI), återkallelse den 15 juli 2011, AVIAENERGO (ICAO-beteckning ERG), återkallelse den 18 juli 2011, CONTINENT (ICAO-beteckning CNE), återkallelse den 2 augusti 2011 i samband med uttalanden från berörda operatörer.
 - RUSAIR (ICAO-beteckning CGI), återkallelse den 13 juli 2011 på grundval av fakta efter olyckan den 20 juni 2011 med luftfartyget av typen TU-134 som lufttrafikföretaget bedrev verksamhet med.
 - YAK SERVICE (ICAO-beteckning AKY), återkallelse den 23 september 2011 på grundval av fakta efter olyckan den 7 september 2011 med luftfartyget av typen YAK-42 som lufttrafikföretaget bedrev verksamhet med och resultaten av en inspektion av lufttrafikföretaget som Fata utförde den 22 september 2011.
 - AEROSTARZ (ICAO-beteckning ASE), återkallelse den 28 oktober 2011, AVIANOVA (ICAO-beteckning VNV), återkallelse den 10 oktober 2011, KAVMINVODYAVIA (ICAO-beteckning MVD), återkallelse den 27 september 2011 mot bakgrund av resultaten från inspektioner av dessa lufttrafikföretag av Fata den 20 oktober 2011, den 4 oktober 2011 och den 27 september 2011.
 - SKY EXPRESS (ICAO-beteckning SXR), återkallelse den 31 oktober 2011 som ett resultat av industriella indikatorer, företagets finansiella tillstånd samt resultaten av en inspektion av lufttrafikföretaget som Fata utförde den 6 oktober 2011.
 - AERORENT (ICAO-beteckning), återkallelse den 7 november 2011 efter det att godkännandekraven inte hade följt och resultaten av en inspektion av lufttrafikföretaget som Fata utförde den 27 september 2011.
- (b) Följande sex lufttrafikföretag som bedriver kommersiella lufttransporter till unionen har fått sina drifttillstånd ändrade genom tillägg av driftsrestriktioner genom direktiv från Fata den 2 november 2011:
- AVIASTAR-TU, UTAIR-CARGO, TATARSTAN AIRLINES, DAGHESTAN, YAKUTIA och VIM AVIA (VIM AIRLINES).
- (40) I fråga om resultaten från vissa operatörer – Yakutia and Tatarstan Airlines – vars verksamhet kontinuerligt har övervakats sedan 2007 och som frågades ut av kommissionen och ledamöter i flygsäkerhetskommittén i april 2008, uppmärksammade kommissionen Fata på resultaten från Easas analys av de Safa-rampinspektioner som

visar att vissa svagheter i fråga om luftvärdighet och drift inte har rättats till genom de avhjälpande åtgärderna. Fata meddelade att man hade begärt av de behöriga regionala myndigheterna med tillsynsansvar för dessa lufttrafikföretag att de skulle undersöka resultaten från Safa-inspektionerna och se till att lufttrafikföretagen genomförde lämpliga avhjälpande åtgärder för att åtgärda upptäckta brister.

(41) Bägge lufttrafikföretagen hördes av flygsäkerhetskommittén den 8 november 2011 då de kunde visa att de åtgärdade de brister som upptäckts vid Safa-rampinspektioner. De hävdade även att de hade avbrutit flygverksamheten till unionen som ett resultat av Fatas beslut den 2 november 2011.

(42) I fråga om lufttrafikföretaget VIM AVIA (VIM AIRLINES) uppmärksammade kommissionen Fata på två frågor som gav anledning till farhågor om företagets efterlevnad av relevanta säkerhetsnormer. Frågorna gällde dels korrespondens från franska behöriga myndigheter till Fata som uppföljning av en inspektion på en fransk flygplats⁽¹⁾ där man upptäckte flera allvarliga säkerhetsbrister som ledde till att luftfartyget fick startförbud och att myndigheterna beslöt att returflygning skulle ske som överföringsflygning. Vidare återkallades den 24 maj 2011 det underhållsgodkännande som Easa utfärdade (EASA 145.0410) efter det att det hade dragits in den 24 september 2010 mot bakgrund av att VIM AVIA (VIM AIRLINES) inte hade åtgärdat bristerna i enlighet med tillämplig lagstiftning⁽²⁾. De icke åtgärdade brister som ledde till att underhållsgodkännandet återkallades bekräftade de brister i fråga om luftvärdighet som uppmärksammats vid flera Safa-inspektioner vid flygplatser i unionen⁽³⁾, främst de som rörde upptäckta brister eller skador samt kända defekter och skador som varken bedömts eller övervakats samt skador eller defekter som låg utanför acceptabla underhållsgränser.

(43) Vid sin redogörelse inför flygsäkerhetskommittén kunde VIM AVIA (VIM AIRLINES) inte visa att lufttrafikföretaget

förfogar över ett fungerande säkerhetsförvaltningssystem som gör att operatören på ett korrekt sätt kan upptäcka, utvärdera, hantera och kontrollera risker så att en säker drift kan garanteras. VIM AVIA (VIM AIRLINES) hävdade att de avbrutit flygverksamheten till unionen som ett resultat av Fatas beslut den 2 november 2011.

(44) Genom information från Eurocontrol har flygsäkerhetskommittén erfarit att samtliga tre lufttrafikföretag – VIM AVIA (VIM AIRLINES), YAKUTIA och TATARSTAN AIRLINES har bedrivit flygverksamhet till unionen även efter den 2 november 2011. Flygsäkerhetskommittén informerades också om att ett lufttrafikföretag, AERO RENT, vars drifttillstånd återkallats av Fata, genomförde kommersiella flygningar från EU efter dagen för beslutet om återkallande.

(45) Mot bakgrund av detta begärde kommissionen omedelbara förklaringar från Fata för att få garantier för att de olika verkställighetsåtgärderna, till exempel återkallande av drifttillstånd och införande av driftsrestriktioner i fråga om ryska lufttrafikföretag, verkligen efterlevs.

(46) Efter att ha granskat den dokumentation som lufttrafikföretaget lämnat in och ha lyssnat på företagets presentation för flygsäkerhetskommittén, tvivlar kommissionen och flygsäkerhetskommittén på att VIM AVIA (VIM AIRLINES) är kapabel att återuppta verksamhet till Europeiska unionen tills de har fått nödvändiga verifierade belegg för att företaget fullt ut har genomfört hållbara avhjälpande åtgärder som svar på brister upptäckta vid Safa-inspektioner och Fatas kontinuerliga övervakning.

(47) Den 10 november 2011 begärde kommissionen information från Fata för att senast den 14 november få försäkringar om att de berörda luftföretagens verksamhet till unionen begränsades tills de hade visat att de på ett hållbart sätt löst alla brister dels från Safa-inspektioner, dels från Fatas kontinuerliga övervakning. Fata lämnade den 14 november in verifierade belegg för att verksamheten för lufttrafikföretaget VIM AVIA (VIM AIRLINES) till den 12 april 2012 kommer att begränsas och att verksamheten för de övriga fem ryska lufttrafikföretagen är begränsad tills de har visat för Fata att de har åtgärdat alla säkerhetsbrister som upptäckts vid Safa-rampinspektioner. Fata bekräftade även att de vidtog nödvändiga åtgärder för att se till att alla lufttrafikföretag som är föremål för drifts begränsningar följer Fatas beslut.

⁽¹⁾ DGAC/F-2011-2145.

⁽²⁾ Kommissionens förordning (EG) nr 2042/2003, EUT L 315, 28.11.2003, s. 1

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

(48) Mot bakgrund av den information Fata lämnat in anses det för närvarande, i enlighet med de gemensamma kriterierna, att det inte behövs ytterligare åtgärder i fråga om VIM AVIA (VIM AIRLINES). I mars 2012 kommer kommissionen i flygsäkerhetskommittén att på nytt granska detta lufttrafikföretags resultat.

(49) Flygsäkerhetskommittén vill fortsätta att föra en konstruktiv dialog med Fata om alla ärenden som rör säkerhet. Kommissionen och flygsäkerhetskommittén kommer att noga övervaka resultaten från de lufttrafikföretag vars verksamhet till unionen har begränsats av Fata för att säkerställa att de återupptar sin verksamhet först när de visat att de åtgärdat alla brister som upptäckts vid rampinspektioner i EU. Kommissionen och flygsäkerhetskommittén kommer genom tekniska samråd med Fata fortsätta att hitta hållbara lösningar på säkerhetsbrister som upptäckts vid Safa-rampinspektioner. Samtidigt kommer medlemsstaterna att kontrollera att ryska lufttrafikföretag uppfyller relevanta säkerhetsnormer genom prioritering av rampinspektioner av luftfartyg som tillhör dessa lufttrafikföretag i enlighet med förordning (EG) nr 351/2008 och kommissionen kommer att noga övervaka de åtgärder som lufttrafikföretagen vidtar.

Jordan Aviation

(50) På basis av en analys av resultaten från Safa-inspektioner som sedan 2010 utförts av vissa lufttrafikföretag certifierade i Hashemitiska konungariket Jordanien, inledde kommissionen samråd med de behöriga myndigheterna för civil luftfart i Hashemitiska konungariket Jordanien (Carc) den 1 september 2012. Samrådet syftade till att kommissionen skulle få garantier för att de säkerhetsbrister som påtalades vid dessa Safa-inspektioner hade åtgärdats på ett hållbart sätt och, om så inte var fallet, att lämpliga åtgärder hade vidtagits för att minska de upptäckta säkerhetsriskerna.

(51) Carcs svar av den 19 september 2011 innehöll inga klara belägg för att de berörda lufttrafikföretagen hade genomfört avhjälpande och förebyggande åtgärder. Bristen på information om analysen av de underliggande orsakerna till säkerhetsbristerna och allt sämre resultat från Safa-inspektionerna som observerats i fråga om flera lufttrafikföretag godkända i Hashemitiska konungariket Jordanien ger upphov till frågan om de behöriga myndigheterna är kapabla att genomföra kontinuerlig tillsyn av de lufttrafikföretag som certifierats av myndigheterna.

(52) Kommissionen begärde ytterligare information den 6 oktober 2011 och bjöd in Carc till ett möte i Bryssel den 21 oktober 2011 för att klargöra ovanstående frågor.

Under detta möte beskrev Carc flera åtgärder som dess myndighet hade inlett i september 2011 för att förbättra tillsynen av lufttrafikföretag som är godkända i Jordanien och se till att resultaten av rampinspektioner som utförts inom ramen för Safa beaktas vid tillsynen av jordanska lufttrafikföretag så att säkerhetsbrister som upptäckts vid dessa inspektioner åtgärdas på ett hållbart sätt. Vid mötet gavs dock inga tillfredsställande upplysningar om lufttrafikföretaget Jordan Aviations säkerhetsresultat.

(53) När det gäller Jordan Aviation pekar Safa-rapporten på betydande brister i förvaltningen av luftvärdighet och drift av luftfartyg av typen Boeing B-767. Det gäller framförallt en Safa-inspektion av B767 med registrering JY-JAG i Frankrike⁽¹⁾ där man upptäckte allvarliga luftvärdighetsbrister som ledde till att luftfartyget gjorde en tom överflygning för underhåll. Antalet brister vid varje Safa-inspektion, samt att säkerhetsbristerna kvarstår sedan 2010, visar att det finns allvarliga säkerhetsproblem. Detta har lett till att Carc och operatören Jordan Aviation bjöds in för att lämna redogörelser för flygsäkerhetskommittén i november 2011.

(54) Under utfrågningen genomförd av flygsäkerhetskommittén den 9 november 2011, erkände Carc och Jordan Aviation de fördelar som fanns med samråden med kommissionen, biträdd av Easa och medlemsstaterna. Samråden sporrade bägge organisationerna att fastställa en åtgärdsplan med avhjälpande åtgärder för att ta itu med de säkerhetsbrister som upptäckts vid Safa-inspektionerna och med de svagheter som framkommit under deras interna kontroller. Kommittén är medveten om de ansträngningar som gjorts för att hitta hållbara lösningar på säkerhetsbristerna och noterade Carcs och Jordan Aviations åtagande att genomföra sina planer.

(55) Kommittén välkomnar visserligen lufttrafikföretagets steg i rätt riktning, men tvivlar samtidigt på Jordan Aviations förmåga att mildra säkerhetsriskerna kopplade till den kommersiella driften av luftfartyget av typen Boeing B-767. Med tanke på det stora antalet upprepade säkerhetsbrister som upptäckts vid rampinspektioner av luftfartyg av typen Boeing B-767 som Jordan Aviation bedriver verksamhet med och företagets bristande förmåga att genomföra en avhjälpande och förebyggande åtgärdsplan, samt avsaknaden av tillräcklig säkerhetstillsyn från Carcs sida, anses det, på basis av de gemensamma kriterierna, att Jordan Aviation böra införas i bilaga B. Vidare bör

⁽¹⁾ DGAC/F-2011-269.

dess verksamhet begränsas så att inga luftfartyg av typen Boeing B-767 får användas. Lufttrafikföretaget bör tillåtas flyga in i unionen med andra typer av luftfartyg som finns på företagets drifttillstånd enligt bilaga B.

- (56) Medlemsstaterna uppmuntrar kommissionen att fortsätta sina samråd med de behöriga myndigheterna i Hashemitiska konungariket Jordanien för att se till att internationella säkerhetsnormer tillämpas på ett effektivt sätt av dessa myndigheter och att eventuella avhjälpande och förebyggande åtgärder som vidtas av alla berörda lufttrafikföretag är hållbara på lång sikt. Under tiden ska medlemsstaterna fortsätta att genom att prioritera rampinspektioner på detta lufttrafikföretags luftfartyg kontrollera att gällande säkerhetsnormer efterlevs, i enlighet med förordning (EG) nr 351/2008.
- (57) Kommissionen är beredd att stödja insatserna från Carc och Jordan Aviation genom ett kontrollbesök tillsammans med medlemsstaterna och Easa. Vid besöket ska man kontrollera Jordan Aviations säkerhetsresultat samt de framsteg Carc gjort i fråga om tillsynen av lufttrafikföretag som är godkända i Hashemitiska konungariket Jordanien.

Rollins Air

- (58) Kommissionen inledde formella samråd med företaget Rollins Air som godkänts av behöriga myndigheter i Honduras efter information från behöriga myndigheter i Frankrike om att de beslutat att inte utfärda trafikrättigheter för Rollins Air i avvaktan på att de säkerhetsbrister som upptäcktes vid en teknisk bedömning av det tekniska frågeformuläret skulle åtgärdas, och ytterligare information från Rollins Air som skulle ligga till grund för att få landningstillstånd (utfärdande av en så kallad Safastandardrapport).
- (59) Företaget uppmanades att klargöra följande frågor och den 8 november 2011 genomföra redogörelser för flygsäkerhetskommittén: a) bevis för att ett flygdataanalysprogram som uppfyller ICAO-bestämmelserna har införts, b) bevis för att Frankrike inklusive dess utomeuropeiska territorier ingick i de områden som godkänts för drift med luftfartyg av typen L1011-500 med registrering HR-AVN, enligt godkännande av Frankrikes behöriga myndighet, c) bevis för att de piloter som deltog i den avsedda flygningen under den senaste 12-månadersperioden hade klarat kompetenskontrollen och d) att flygsättningen som lufttrafikföretaget föreslog var äldre än ICAO:s godkända åldersgränser.
- (60) Varken Rollins Air eller den behöriga myndigheten i Honduras (DGAC) närvarade vid flygsäkerhetskommitténs möte. DGAC hade gett fullmakt åt Honduras representation till Konungariket Belgien att underrätta flygsäkerhetskommitténs om myndighetens officiella hållning

den 9 november 2011. Enligt hållningen inledde DGAC ett förfarande för att avbryta registreringen av luftfartyg HR-AVN i Honduras nationella register, dessutom tillåts Rollins Air inte längre bedriva verksamhet med det luftfartyget. Rollins Air bedriver dock verksamhet med fler luftfartyg av den typen och ingen information lämnades om ovanstående frågor.

- (61) Kommittén beaktade att Honduras av den amerikanska federala luftfartsmyndigheten FAA är klassificerat i kategori 2 i dess IASA-program, vilket indikerar systematiska brister hos Honduras behöriga myndigheter när det gäller att utöva tillsyn och certifiering i fråga om lufttrafikföretag som ingår i deras ansvarsområde.
- (62) Följaktligen, och på basis av de gemensamma kriterierna, anses det att Rollins Air bör föras in i bilaga A i avvaktan på att man lämnar in belägg för att man åtgärdat bristerna i rapporten från de franska myndigheterna.

Lufttrafikföretag från Republiken Kongo

- (63) De behöriga myndigheterna i Demokratiska republiken Kongo (ANAC) meddelade att man utfärdade ett nytt drifttillstånd för lufttrafikföretaget Equatorial Congo Airlines S.A. den 23 september 2011, dock utan att visa att godkännandet och tillsynen av detta lufttrafikföretag fullt ut överensstämmer med gällande internationella säkerhetsnormer. På grundval av de gemensamma kriterierna bedöms det därför att Equatorial Congo Airlines S.A. bör införas i bilaga A.

Lufttrafikföretag från Demokratiska republiken Kongo

- (64) Det finns verifierade belägg för att de behöriga myndigheterna i Republiken Kongo (AAC) utfärdade ett nytt drifttillstånd till lufttrafikföretaget Stellar Airways, däremot finns det inga belägg för att godkännandet och tillsynen av detta lufttrafikföretag fullt ut överensstämmer med gällande internationella säkerhetsnormer. På grundval av de gemensamma kriterierna bedöms det därför att Stellar Airways bör införas i bilaga A.

Lufttrafikföretag från Filippinerna

- (65) Kommissionen informerades om att de behöriga myndigheterna i Filippinerna (CAAP) skulle ha utfärdat ett nytt drifttillstånd för lufttrafikföretag som Aeromajestic och Interisland Airlines. Kommissionen skickade den 26 oktober 2011 en begäran om information om giltigheten hos företagets tillstånd. Myndigheterna har inte svarat och har inte heller kunnat visa att deras godkännande eller tillsyn överensstämmer med gällande internationella säkerhetsnormer. På grundval av de gemensamma kriterierna bedöms det därför att dessa lufttrafikföretag bör införas i bilaga A.

Allmänna anmärkningar om övriga lufttrafikföretag i bilagorna A och B

(66) Trots kommissionens uppmaning har det hittills inte inkommit några uppgifter som styrker att bristerna fullt ut åtgärdats av övriga lufttrafikföretag som är uppförda på den gemenskapsförteckning som uppdaterades den 19 april 2011 och av de myndigheter som ansvarar för tillsynen av dessa lufttrafikföretag. På grundval av de gemensamma kriterierna bedöms det därför att dessa lufttrafikföretag även i fortsättningen ska beläggas med verksamhetsförbud (bilaga A) eller driftsrestriktioner (bilaga B).

(67) 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.

Denna förordning är till alla delar bindande och direkt tillämplig i medlemsstaterna i enlighet med fördragen.

Utfärdad i Bryssel den 21 november 2011.

På kommissionens vägnar
För ordföranden
Joaquín ALMUNIA
Vice ordförande

BILAGA A

FÖRTECKNING ÖVER DE LUFTTRAFIKFÖRETAG SOM ÄR BELAGDA MED TOTALT VERKSAMHETSFÖRBUD I EU ⁽¹⁾

Lufttrafikföretagets namn som juridisk person enligt drifttillståndet (AOC) (plus eventuellt avvikande firmanamn)	Nummer på drifttillstånd (AOC) eller operativ licens	ICAO-flygbolags-kod	Operatörens hemmastat
BLUE WING AIRLINES	SRBWA-01/2002	BWI	Surinam
MERIDIAN AIRWAYS LTD	AOC 023	MAG	Republiken Ghana
ROLLINS AIR	HR-005	RAV	Honduras
SILVERBACK CARGO FREIGHTERS	Okänt	VRB	Republic of Rwanda
Alla lufttrafikföretag som godkänts av Afghanistans tillsynsmyndigheter, inklusive			Islamiska republiken Afghanistan
ARIANA AFGHAN AIRLINES	AOC 009	AFG	Islamiska republiken Afghanistan
KAM AIR	AOC 001	KMF	Islamiska republiken Afghanistan
PAMIR AIRLINES	Okänt	PIR	Islamiska republiken Afghanistan
SAFI AIRWAYS	AOC 181	SFW	Islamiska republiken Afghanistan
Alla lufttrafikföretag som godkänts av Angolas tillsynsmyndigheter, med undantag för TAAG Angola Airlines, som införts i bilaga B, inklusive			Republiken Angola
AEROJET	AO 008-01/11	Okänd	Republiken Angola
AIR26	AO 003-01/11-DCD	DCD	Republiken Angola
AIR GICANGO	009	Okänd	Republiken Angola
AIR JET	AO 006-01/11-MBC	MBC	Republiken Angola
AIR NAVE	017	Okänd	Republiken Angola
ANGOLA AIR SERVICES	006	Okänd	Republiken Angola
DIEXIM	007	Okänd	Republiken Angola
FLY540	AO 004-01 FLYA	Okänd	Republiken Angola
GIRA GLOBO	008	GGL	Republiken Angola
HELIANG	010	Okänd	Republiken Angola

⁽¹⁾ Lufttrafikföretagen i bilaga A skulle kunna tillåtas att utöva trafikrättigheter genom att använda luftfartyg som hyrts in med besättning (wet-leased) från ett lufttrafikföretag som inte har verksamhetsförbud, förutsatt att gällande säkerhetsnormer är uppfyllda.

Lufttrafikföretagets namn som juridisk person enligt drifttillståndet (AOC) (plus eventuellt avvikande firmanamn)	Nummer på drifttillstånd (AOC) eller operativ licens	ICAO-flygbolags-kod	Operatörens hemmastat
HELIMALONGO	AO 005-01/11	Okänd	Republiken Angola
MAVEWA	016	Okänd	Republiken Angola
SONAIR	AO 002-01/10-SOR	SOR	Republiken Angola
Alla lufttrafikföretag som godkänts av Benins tillsynsmyndigheter, inklusive			Republiken Benin
AERO BENIN	PEA No 014/MDCTTTATP-PR/ANAC/DEA/SCS	AEB	Republiken Benin
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.	BGL	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
Alla lufttrafikföretag som godkänts av Republiken Kongos tillsynsmyndigheter, inklusive			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
EQUATORIAL CONGO AIRLINES S.A.	RAC 06-014	Okänd	Republiken Kongo
Alla lufttrafikföretag som godkänts av Demokratiska republiken Kongos tillsynsmyndighet, inklusive			Demokratiska republiken Kongo

Luftrafikföretagets namn som juridisk person enligt drifttillståndet (AOC) (plus eventuellt avvikande firmanamn)	Nummer på drifttillstånd (AOC) eller operativ licens	ICAO-flygbolags-kod	Operatörens hemmstat
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	ABB	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
CHC STELLAVIA	409/CAB/MIN/TC/ 0050/2006	Okänd	Demokratiska republiken Kongo
CONGO EXPRESS	409/CAB/MIN/TVC/ 083/2009	Okänd	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

Lufttrafikföretagets namn som juridisk person enligt drifttillståndet (AOC) (plus eventuellt avvikande firmanamn)	Nummer på drifttillstånd (AOC) eller operativ licens	ICAO-flygbolags-kod	Operatörens hemmastat
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
KORONGO AIRLINES	409/CAB/MIN/TVC/ 001/2011	Okänd	Demokratiska republiken Kongo
LIGNES AÉRIENNES CONGOLAISES (LAC)	Underskrift från rege- ringen (ordonnance nr 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
STELLAR AIRWAYS	AAC/DG/DTA/TM/ 787/2011	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
ZAABU INTERNATIONAL	409/CAB/MIN/TVC/ 049/09	Okänd	Demokratiska republiken Kongo
Alla lufttrafikföretag som godkänts av Djiboutis tillsynsmyndigheter, inklusive			Djibouti
DAALLO AIRLINES	Okänt	DAO	Djibouti

Lufttrafikföretagets namn som juridisk person enligt drifttillståndet (AOC) (plus eventuellt avvikande firmanamn)	Nummer på drifttillstånd (AOC) eller operativ licens	ICAO-flygbolags-kod	Operatörens hemmastat
Alla lufttrafikföretag som godkänts av Ekvatorialguineas tillsynsmyndigheter, inklusive			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	Ingen uppgift	Ekvatorialguinea
GETRA - GUINEA ECUATORIAL DE TRANSPORTES AEREOS	739	GET	Ekvatorialguinea
GUINEA AIRWAYS	738	Ingen uppgift	Ekvatorialguinea
STAR EQUATORIAL AIRLINES	Okänt	Okänd	Ekvatorialguinea
UTAGE – UNION DE TRANSPORTE AEREO DE GUINEA ECUATORIAL	737	UTG	Ekvatorialguinea
Alla lufttrafikföretag som godkänts av Indonesiens tillsynsmyndigheter, med undantag för Garuda Indonesia, Airfast Indonesia, Mandala Airlines, Ekspres Transportasi Antarbenua, Indonesia Air Asia och Metro Batavia, inklusive			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
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 drifttillståndet (AOC) (plus eventuellt avvikande firmanamn)	Nummer på drifttillstånd (AOC) eller operativ licens	ICAO-flygbolags-kod	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
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

Luftrafikföretagets namn som juridisk person enligt drifttillståndet (AOC) (plus eventuellt avvikande firmanamn)	Nummer på drifttillstånd (AOC) eller operativ licens	ICAO-flygbolags-kod	Operatörens hemmstat
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
Alla luftrafikföretag som godkänts av Kazakstans tillsynsmyndigheter, med undantag för Air Astana, inklusive			Republiken Kazakstan
AERO AIR COMPANY	AK-0429-10	ILK	Republiken Kazakstan
AIR ALMATY	AK-0409-09	LMY	Republiken Kazakstan
AIR TRUST AIRCOMPANY	AK-0412-10	RTR	Republiken Kazakstan
AK SUNKAR AIRCOMPANY	AK-0396-09	AKS	Republiken Kazakstan
ASIA CONTINENTAL AIRLINES	AK-0345-08	CID	Republiken Kazakstan
ASIA WINGS	AK-0390-09	AWA	Republiken Kazakstan
ATMA AIRLINES	AK-0437-10	AMA	Republiken Kazakstan
AVIA-JAYNAR / AVIA-ZHAYNAR	AK-0435-10	SAP	Republiken Kazakstan
BEYBARS AIRCOMPANY	AK-0383-09	BBS	Republiken Kazakstan
BERKUT AIR/BEK AIR	AK-0428-10	BEK	Republiken Kazakstan
BURUNDAYAVIA AIRLINES	AK-0415-10	BRY	Republiken Kazakstan
COMLUX	AK-0399-09	KAZ	Republiken Kazakstan
DETA AIR	AK-0417-10	DET	Republiken Kazakstan
EAST WING	AK-0411-09	EWZ	Republiken Kazakstan
EASTERN EXPRESS	AK-0427-10	LIS	Republiken Kazakstan
EURO-ASIA AIR	AK-0384-09	EAK	Republiken Kazakstan
EURO-ASIA AIR INTERNATIONAL	AK-0389-09	KZE	Republiken Kazakstan
FLY JET KZ	AK-0391-09	FJK	Republiken Kazakstan
INVESTAVIA	AK-0342-08	TLG	Republiken Kazakstan
IRTYSH AIR	AK-0439-11	MZA	Republiken Kazakstan
JET AIRLINES	AK-0419-10	SOZ	Republiken Kazakstan

Luftrafikföretagets namn som juridisk person enligt drifttillståndet (AOC) (plus eventuellt avvikande firmanamn)	Nummer på drifttillstånd (AOC) eller operativ licens	ICAO-flygbolags-kod	Operatörens hemmstat
JET ONE	AK-0433-10	JKZ	Republiken Kazakstan
KAZAIR JET	AK-0387-09	KEJ	Republiken Kazakstan
KAZAIRTRANS AIRLINE	AK-0349-09	KUY	Republiken Kazakstan
KAZAIRWEST	AK-0404-09	KAW	Republiken Kazakstan
KAZAVIASPAS	AK-0405-09	KZS	Republiken Kazakstan
MEGA AIRLINES	AK-0424-10	MGK	Republiken Kazakstan
MIRAS	AK-0402-09	MIF	Republiken Kazakstan
PRIME AVIATION	AK-0393-09	PKZ	Republiken Kazakstan
SAMAL AIR	AK-0407-09	SAV	Republiken Kazakstan
SAYAKHAT AIRLINES	AK-0426-10	SAH	Republiken Kazakstan
SEMEYAVIA	AK-400-09	SMK	Republiken Kazakstan
SCAT	AK-0420-10	VSV	Republiken Kazakstan
SKYBUS	AK-0432-10	BYK	Republiken Kazakstan
SKYJET	AK-0398-09	SEK	Republiken Kazakstan
UST-KAMENOGORSK / AIR DIVISION OF EKA	AK-0440-11	UCK	Republiken Kazakstan
ZHETYSU AIRCOMPANY	AK-0438-11	JTU	Republiken Kazakstan
Alla luftrafikföretag som godkänts av Kirgizistans tillsynsmyndigheter, inklusive			Republiken Kirgizistan
AIR MANAS	17	MBB	Republiken Kirgizistan
ASIAN AIR	36	AZZ	Republiken Kirgizistan
AVIA TRAFFIC COMPANY	23	AVJ	Republiken Kirgizistan
AEROSTAN (EX BISTAIR-FEZ BISHKEK)	08	BSC	Republiken Kirgizistan
CENTRAL ASIAN AVIATION SERVICES (CAAS)	13	CBK	Republiken Kirgizistan
CLICK AIRWAYS	11	CGK	Republiken Kirgizistan
DAMES	20	DAM	Republiken Kirgizistan
EASTOK AVIA	15	EEA	Republiken Kirgizistan
ITEK AIR	04	IKA	Republiken Kirgizistan

Lufttrafikföretagets namn som juridisk person enligt drifttillståndet (AOC) (plus eventuellt avvikande firmanamn)	Nummer på drifttillstånd (AOC) eller operativ licens	ICAO-flygbolags-kod	Operatörens hemmastat
KYRGYZ TRANS AVIA	31	KTC	Republiken Kirgizistan
KYRGYZSTAN	03	LYN	Republiken Kirgizistan
KYRGYZSTAN AIRLINE	Okänt	KGA	Republiken Kirgizistan
S GROUP AVIATION	6	SGL	Republiken Kirgizistan
SKY WAY AIR	21	SAB	Republiken Kirgizistan
TRAST AERO	05	TSJ	Republiken Kirgizistan
VALOR AIR	07	VAC	Republiken Kirgizistan
Alla lufttrafikföretag som godkänts av Liberias tillsynsmyndigheter			Liberia
Alla lufttrafikföretag som certifierats av Gabons tillsynsmyndigheter, med undantag av Gabon Airlines, Afrijet och SN2AG, som förts upp i bilaga B, inklusive			Republiken Gabon
AFRIC AVIATION	010/MTAC/ANAC-G/DSA	Okänd	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
Alla lufttrafikföretag som godkänts av Republiken Mauretaniens tillsynsmyndigheter, inklusive			Republiken Mauretanien
MAURITANIA AIRWAYS		MTW	Republiken Mauretanien
Alla lufttrafikföretag som godkänts av Republiken Moçambiques tillsynsmyndigheter, inklusive			Republiken Moçambique
MOZAMBIQUE AIRLINES – LINHAS AEREAS DE MOÇAMBIQUE	MOZ-01/2010	LAM	Republiken Moçambique

Lufttrafikföretagets namn som juridisk person enligt drifttillståndet (AOC) (plus eventuellt avvikande firmanamn)	Nummer på drifttillstånd (AOC) eller operativ licens	ICAO-flygbolags-kod	Operatörens hemmstat
MOZAMBIQUE EXPRESS/MEX	02 of 2010	MXE	Republiken Moçambique
TRANS AIRWAYS/KAYA AIRLINES	03 of 2010	Okänd	Republiken Moçambique
HELICOPTEROS CAPITAL	Okänt	Okänd	Republiken Moçambique
CFA MOZAMBIQUE	Okänt	Okänd	Republiken Moçambique
UNIQUE AIR CHARTER	Okänt	Okänd	Republiken Moçambique
AEROVISAO DE MOZAMBIQUE	Okänt	Okänd	Republiken Moçambique
SAFARI AIR	Okänt	Okänd	Republiken Moçambique
ETA AIR CHARTER LDA	04 of 2010	Okänd	Republiken Moçambique
EMILIO AIR CHARTER LDA	05 of 2010	Okänd	Republiken Moçambique
CFM-TTA SA	07 of 2010	Okänd	Republiken Moçambique
AERO-SERVICOS SARL	08 of 2010	Okänd	Republiken Moçambique
VR CROSPRAYERS LDA	06 of 2010	Okänd	Republiken Moçambique
Alla lufttrafikföretag som godkänts av Filippinernas tillsynsmyndigheter, inklusive			Republiken Filippinerna
AEROMAJESTIC	Okänt	Okänd	Republiken Filippinerna
AEROWURKS AERIAL SPRAYING SERVICES	2010030	Okänd	Republiken Filippinerna
AIR PHILIPPINES CORPORATION	2009006	GAP	Republiken Filippinerna
AIR WOLF AVIATION INC.	200911	Okänd	Republiken Filippinerna
AIRTRACK AGRICULTURAL CORPORATION	2010027	Okänd	Republiken Filippinerna
ASIA AIRCRAFT OVERSEAS PHILIPPINES INC.	4AN9800036	Okänd	Republiken Filippinerna
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	CEB	Republiken Filippinerna

Lufttrafikföretagets namn som juridisk person enligt drifttillståndet (AOC) (plus eventuellt avvikande firmanamn)	Nummer på drifttillstånd (AOC) eller operativ licens	ICAO-flygbolags-kod	Operatörens hemmstat
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
INTERISLAND	Okänt	Okänd	Republiken Filippinerna
ISLAND AVIATION	2009009	SOY	Republiken Filippinerna
ISLAND TRANSVOYAGER	2010022	Okänd	Republiken Filippinerna
LION AIR, INCORPORATED	2009019	Okänd	Republiken Filippinerna
MACRO ASIA AIR TAXI SERVICES	2010029	Okänd	Republiken Filippinerna
MINDANAO RAINBOW AGRICULTURAL DEVELOPMENT SERVICES	2009016	Okänd	Republiken Filippinerna
MISIBIS AVIATION & DEVELOPMENT CORP	2010020	Okänd	Republiken Filippinerna
OMNI AVIATION CORP.	2010033	Okänd	Republiken Filippinerna
PACIFIC EAST ASIA CARGO AIRLINES, INC.	4AS9800006	PEC	Republiken Filippinerna
PACIFIC AIRWAYS CORPORATION	4AN9700007	Okänd	Republiken Filippinerna
PACIFIC ALLIANCE CORPORATION	4AN2006001	Okänd	Republiken Filippinerna
PHILIPPINE AIRLINES	2009001	PAL	Republiken Filippinerna
PHILIPPINE AGRICULTURAL AVIATION CORP.	4AN9800015	Okänd	Republiken Filippinerna
ROYAL AIR CHARTER SERVICES INC.	2010024	Okänd	Republiken Filippinerna
ROYAL STAR AVIATION, INC.	2010021	Okänd	Republiken Filippinerna
SOUTH EAST ASIA AIRLINE INC. (SEAIR)	2009004	Okänd	Republiken Filippinerna
SOUTHSTAR AVIATION COMPANY, INC.	4AN9800037	Okänd	Republiken Filippinerna
SPIRIT OF MANILA AIRLINES CORPORATION	2009008	MNP	Republiken Filippinerna

Luftrafikföretagets namn som juridisk person enligt drifttillståndet (AOC) (plus eventuellt avvikande firmanamn)	Nummer på drifttillstånd (AOC) eller operativ licens	ICAO-flygbolags-kod	Operatörens hemmastat
SUBIC INTERNATIONAL AIR CHARTER	4AN9900010	Okänd	Republiken Filippinerna
SUBIC SEAPLANE, INC.	4AN2000002	Okänd	Republiken Filippinerna
TOPFLITE AIRWAYS, INC.	4AN9900012	Okänd	Republiken Filippinerna
TRANSGLOBAL AIRWAYS CORPORATION	2009007	TCU	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	RIT	Republiken Filippinerna
Alla luftrafikföretag som godkänts av tillsynsmyndigheterna i São Tomé och Príncipe, inklusive			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
Alla luftrafikföretag som godkänts av Sierra Leones tillsynsmyndigheter, inklusive			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

Lufttrafikföretagets namn som juridisk person enligt drifttillståndet (AOC) (plus eventuellt avvikande firmanamn)	Nummer på drifttillstånd (AOC) eller operativ licens	ICAO-flygbolags-kod	Operatörens hemmastat
PARAMOUNT AIRLINES, LTD	Okänt	PRR	Sierra Leone
SEVEN FOUR EIGHT AIR SERVICES LTD	Okänt	SVT	Sierra Leone
TEEBAH AIRWAYS	Okänt	Okänd	Sierra Leone
Alla lufttrafikföretag som godkänts av Sudans tillsynsmyndigheter, inklusive			Republiken Sudan
SUDAN AIRWAYS	Okänt	SUD	Republiken Sudan
SUN AIR COMPANY	051	SNR	Republiken Sudan
MARSLAND COMPANY	040	MSL	Republiken Sudan
ATTICO AIRLINES	023	ETC	Republiken Sudan
FOURTY EIGHT AVIATION	054	WHB	Republiken Sudan
SUDANESE STATES AVIATION COMPANY	010	SNV	Republiken Sudan
ALMAJARA AVIATION	Okänt	MJA	Republiken Sudan
BADER AIRLINES	035	BDR	Republiken Sudan
ALFA AIRLINES	054	AAJ	Republiken Sudan
AZZA TRANSPORT COMPANY	012	AZZ	Republiken Sudan
GREEN FLAG AVIATION	017	Okänd	Republiken Sudan
ALMAJAL AVIATION SERVICE	015	MGG	Republiken Sudan
NOVA AIRLINES	001	NOV	Republiken Sudan
TARCO AIRLINES	056	Okänd	Republiken Sudan
Alla lufttrafikföretag som godkänts av Swazilands tillsynsmyndigheter, inklusive			Swaziland
SWAZILAND AIRLINK	Okänt	SZL	Swaziland
Alla lufttrafikföretag som godkänts av Zambias tillsynsmyndigheter, inklusive			Zambia
ZAMBEZI AIRLINES	Z/AOC/001/2009	ZMA	Zambia

BILAGA B

FÖRTECKNING ÖVER DE LUFTRAFIKFÖRETAG SOM ÄR BELAGDA MED DRIFTSRESTRIKTIONER I EU ⁽¹⁾

Luftrafikföretagets namn som juridisk person enligt drifttillståndet (AOC) (plus eventuellt avvikande firmanamn)	Drifttillståndsnummer (AOC-nummer)	ICAO-flygbo-lagskod	Operatörens hemmastat	Typ av luftfartyg	Registreringsnummer och serienummer, om tillgängligt	Registreringsstat
AIR KORYO	GAC-AOC/KOR-01	KOR	Demokratiska folkrepubliken Korea	Hela flottan förutom 2 luftfartyg av typen TU-204	Hela flottan förutom P-632, P-633	Demokratiska folkrepubliken Korea
AFRIJET ⁽¹⁾	002/MTAC/ANAC-G/DSA	ABS	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-AFR	Republiken Gabon
AIR ASTANA ⁽²⁾	AK-0388-09	KZR	Kazakstan	Hela flottan förutom 2 luftfartyg av typen B-767; 4 luftfartyg av typen B-757; 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)
AIRLIFT INTERNATIONAL (GH) LTD	AOC 017	ALE	Republiken Ghana	Hela flottan förutom 2 luftfartyg av typen DC8-63F	Hela flottan förutom 9G-TOP och 9G-RAC	Republiken Ghana
AIR MADAGASCAR	5R-M01/2009	MDG	Madagaskar	Hela flottan förutom 2 luftfartyg av typen Boeing B-737-300, 2 luftfartyg av typen ATR 72-500, 1 luftfartyg av typen ATR 42-500, 1 luftfartyg av typen ATR 42-320 och 3 luftfartyg av typen DHC 6-300	Hela flottan förutom 5R-MFH, 5R-MFI, 5R-MJE, 5R-MJF, 5R-MJG, 5R-MVT, 5R-MGC, 5R-MGD, 5R-MGF	Republiken Madagaskar
AIR SERVICE COMORES	06-819/TA-15/DGACM	KMD	Komorererna	Hela flottan förutom LET 410 UVP	Hela flottan förutom D6-CAM (851336)	Komorererna

⁽¹⁾ Luftrafikföretagen i bilaga B skulle kunna tillåtas att utöva trafikrättigheter genom att använda luftfartyg som hyrts in med besättning (wet-leased) från ett luftrafikföretag som inte har verksamhetsförbud, förutsatt att gällande säkerhetsnormer är uppfyllda.

Lufttrafikföretagets namn som juridisk person enligt drifttillståndet (AOC) (plus eventuellt avvikande firmanamn)	Drifttillståndnummer (AOC-nummer)	ICAO-flygbolagskod	Operatörens hemmastat	Typ av luftfartyg	Registreringsnummer och serienummer, om tillgängligt	Registreringsstat
GABON AIRLINES ⁽³⁾	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 ⁽⁴⁾	FS100	IRA	Islamiska republiken Iran	Hela flottan förutom 14 luftfartyg av typen A-300, 8 luftfartyg av typen A-310, 1 luftfartyg av typen B-737	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 EP-IBZ EP-ICE EP-ICF EP-IBK EP-IBL EP-IBP EP-IBQ EP-AGA	Islamiska republiken Iran
JORDAN AVIATION	C002	JAV	Hashemitiska konungariket Jordanien	Hela flottan förutom 8 luftfartyg av typen Boeing B-737, 2 luftfartyg av typen Airbus A-310, 1 luftfartyg av typen Airbus A-320	Hela flottan förutom JY-JAB JY-JAD JY-JAN JY-JAO JY-JAX JY-JAY JY-JAP JY-JAQ JY-JAV JY-JAH JY-JAC	Hashemitiska konungariket Jordanien
NOUVELLE AIR AFFAIRES GABON (SN2AG)	003/MTAC/ANAC-G/DSA	NVS	Republiken Gabon	Hela flottan förutom 1 luftfartyg av typen Challenger CL-601, 1 luftfartyg av typen HS-125-800	Hela flottan förutom TR-AAG, ZS-AFG	Republiken Gabon Republiken Sydafrika

Lufttrafikföretagets namn som juridisk person enligt drifttillståndet (AOC) (plus eventuellt avvikande firmanamn)	Drifttillståndsnummer (AOC-nummer)	ICAO-flygbo-lagskod	Operatörens hemmastat	Typ av luftfartyg	Registreringsnummer och serienummer, om tillgängligt	Registreringsstat
TAAG ANGOLA AIRLINES	001	DTA	Republiken Angola	Hela flottan förutom 5 luftfartyg av typen Boeing B-777 och 4 luftfartyg av typen B-737-700	Hela flottan förutom D2-TED, D2-TEE, D2-TEF, D2-TEG, D2-TEH, D2-TBF, D2-TBG, D2-TBH, D2-TBJ	Republiken Angola

(¹) Afrijet får endast använda de specifika luftfartyg som nämns här för sin nuvarande trafik i Europeiska unionen.

(²) Air Astana får endast använda de specifika luftfartyg som nämns här för sin nuvarande trafik i Europeiska unionen.

(³) Gabon Airlines får endast använda de specifika luftfartyg som nämns här för sin nuvarande trafik i Europeiska unionen.

(⁴) Iran Air får trafikera Europeiska unionen med det specifika luftfartyget på de villkor som anges i skäl 69 i förordning (EU) nr 590/2010, EUT L 170, 6.7.2010, s. 15.

KOMMISSIONENS GENOMFÖRANDEFÖRORDNING (EU) nr 1198/2011**av den 21 november 2011****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 organisa-
tion av jordbruksmarknaderna och om särskilda bestämmelser
för vissa jordbruksprodukter (förordningen om en samlad mark-
nadsordning) ⁽¹⁾,

med beaktande av kommissionens genomförandeförordning
(EU) nr 543/2011 av den 7 juni 2011 om tillämpningsföre-
skrifter för rådets förordning (EG) nr 1234/2007 vad gäller
sektorn för frukt och grönsaker och sektorn för bearbetad frukt
och bearbetade grönsaker ⁽²⁾, särskilt artikel 136.1, och

av följande skäl:

I genomförandeförordning (EU) nr 543/2011 fastställs, i enlig-
het med resultatet av de multilaterala handelsförhandlingarna i
Uruguayrundan, kriterierna för kommissionens fastställande av
schablonvärden vid import från tredjeländer, för de produkter
och de perioder som anges i del A i bilaga XVI till den för-
ordningen.

HÄRIGENOM FÖRESKRIVS FÖLJANDE.

Artikel 1

De schablonvärden vid import som avses i artikel 136 i genom-
förandeförordning (EU) nr 543/2011 fastställs i bilagan till den
här förordningen.

Artikel 2

Denna förordning träder i kraft den 22 november 2011.

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

Utfärdad i Bryssel den 21 november 2011.

*På kommissionens vägnar
För ordföranden*

José Manuel SILVA RODRÍGUEZ
*Generaldirektör för jordbruk och
landsbygdsutveckling*

⁽¹⁾ EUT L 299, 16.11.2007, s. 1.

⁽²⁾ EUT L 157, 15.6.2011, s. 1.

BILAGA

Fastställande av schablonvärden vid import för bestämning av ingångsriset för vissa frukter och grönsaker

(EUR/100 kg)

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

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

KOMMISSIONENS GENOMFÖRANDEFÖRORDNING (EU) nr 1199/2011**av den 21 november 2011****om ändring av de representativa priser och tilläggsbelopp för import av vissa sockerprodukter som fastställs genom genomförandeförordning (EU) nr 971/2011 för regleringsåret 2011/12**

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) ⁽¹⁾,

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 ⁽²⁾, 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 2011/12 har fastställts genom kommissionens genomförandeförordning (EU) nr 971/2011 ⁽³⁾. Priserna och tilläggen ändrades senast genom kommissionens genomförandeförordning (EU) nr 1166/2011 ⁽⁴⁾.

- (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 genomförandeförordning (EU) nr 971/2011 för regleringsåret 2011/12, ska ändras i enlighet med bilagan till den här förordningen.

Artikel 2

Denna förordning träder i kraft den 22 november 2011.

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

Utfärdad i Bryssel den 21 november 2011.

*På kommissionens vägnar
För ordföranden*

José Manuel SILVA RODRÍGUEZ
Generaldirektör för jordbruk och
landsbygdsutveckling

⁽¹⁾ EUT L 299, 16.11.2007, s. 1.

⁽²⁾ EUT L 178, 1.7.2006, s. 24.

⁽³⁾ EUT L 254, 30.9.2011, s. 12.

⁽⁴⁾ EUT L 297, 16.11.2011, s. 59.

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 22 november 2011

(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 ⁽¹⁾	41,78	0,00
1701 11 90 ⁽¹⁾	41,78	2,37
1701 12 10 ⁽¹⁾	41,78	0,00
1701 12 90 ⁽¹⁾	41,78	2,07
1701 91 00 ⁽²⁾	45,89	3,70
1701 99 10 ⁽²⁾	45,89	0,57
1701 99 90 ⁽²⁾	45,89	0,57
1702 90 95 ⁽³⁾	0,46	0,24

⁽¹⁾ Fastställande för den standardkvalitet som definieras i punkt III i bilaga IV till förordning (EG) nr 1234/2007.

⁽²⁾ Fastställande för den standardkvalitet som definieras i punkt II i bilaga IV till förordning (EG) nr 1234/2007.

⁽³⁾ Fastställande per 1 % sackarosinnehåll.

BESLUT

EUROPEISKA CENTRALBANKENS BESLUT

av den 15 november 2011

om ändring av beslut ECB/2007/7 om villkoren för Target2-ECB

(ECB/2011/19)

(2011/749/EU)

EUROPEISKA CENTRALBANKENS DIREKTION HAR ANTAGIT DETTA
BESLUT

med beaktande av fördraget om Europeiska unionens funktions-
sätt, särskilt artikel 127.2,

med beaktande av stadgan för Europeiska centralbankssystemet
och Europeiska centralbanken, särskilt artikel 11.6 samt artik-
larna 17, 22 och 23,

med beaktande av riktlinje ECB/2007/2 av den 26 april 2007
om ett transeuropeiskt automatiserat system för bruttoavveck-
ling av betalningar i realtid (Target2) ⁽¹⁾, särskilt artikel 6.2, och

av följande skäl:

- (1) Riktlinje ECB/2007/2 har ändrats genom riktlinje
ECB/2011/15 av den 14 oktober 2011 om ändring av
riktlinje ECB/2007/2 om ett transeuropeiskt automatise-
rat system för bruttoavveckling av betalningar i realtid
(Target2) ⁽²⁾ bl.a. för att a) beakta behovet av att införa
”försiktighetsskäl” bland de kriterier som kan ligga till
grund för att en ansökan om deltagande i Target2 avslås,
och för att en deltagares deltagande i Target2 eller dennes
tillgång till intradagskredit får stängas av, begränsas eller
sagas upp, samt b) tillgodose nya krav för Target2-delta-
gare avseende de administrativa och restriktiva åtgärder
som införts enligt artikel 75 respektive 215 i fördraget.

- (2) För att genomföra vissa delar av riktlinje ECB/2011/15 i
villkoren för Target2-ECB är det nödvändigt att ändra
bilagan till beslut ECB/2007/7 av den 24 juli 2007 om
villkoren för Target2-ECB ⁽³⁾.

HÄRIGENOM FÖRESKRIVS FÖLJANDE.

Artikel 1

Ändring av villkoren för Target2-ECB

Bilagan till beslut ECB/2007/7, som innehåller villkoren för
Target2-ECB, ska ändras i enlighet med bilagan till det här
beslutet.

Artikel 2

Ikraftträdande

Detta beslut träder i kraft den 21 november 2011.

Utfärdat i Frankfurt am Main den 15 november 2011.

Mario DRAGHI
ECB:s ordförande

⁽¹⁾ EUT L 237, 8.9.2007, s. 1.

⁽²⁾ EUT L 279, 26.10.2011, s. 5.

⁽³⁾ EUT L 237, 8.9.2007, s. 71.

BILAGA

Bilagan till beslut ECB/2007/7 ska ändras på följande sätt:

1. I artikel 1 ska följande definitioner ersättas:

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

2. Artikel 6.4 c ska ersättas med följande:

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

3. Artikel 28.2 e och 28.2 f ska ersättas med följande:

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

4. Artikel 33 ska ändras på följande sätt:

- (a) Rubriken "Data protection, prevention of money laundering and related issues" ska ersättas med "Data protection, prevention of money laundering, administrative or restrictive measures and related issues".
- (b) Följande punkt ska läggas till som punkt 3:

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

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

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

REKOMMENDATIONER

KOMMISSIONENS REKOMMENDATION

av den 8 september 2011

om stöd för en EU-omfattande eCall-tjänst i elektroniska kommunikationsnät för överföring av 112-samtal från fordon (så kallade eCalls)

(Text av betydelse för EES)

(2011/750/EU)

EUROPEISKA KOMMISSIONEN HAR ANTAGIT DENNA
REKOMMENDATION

med beaktande av fördraget om Europeiska unionens funktions-
sätt, särskilt artikel 292, och

av följande skäl:

- (1) Enligt rådets beslut 91/396/EEG av den 29 juli 1991 om införandet av ett gemensamt europeiskt larmnummer⁽¹⁾ skulle medlemsstaterna säkerställa att nummer 112 var infört som ett gemensamt larmnummer i det allmänna telefonnätet.
- (2) Enligt Europaparlamentets och rådets direktiv 2002/22/EG av den 7 mars 2002 om samhällsomfattande tjänster och användares rättigheter avseende elektroniska kommunikationsnät och kommunikationstjänster (direktiv om samhällsomfattande tjänster)⁽²⁾ ska medlemsstaterna säkerställa att samtal till nummer 112 besvaras och hanteras korrekt, och att alla slutanvändare kan ringa 112 avgiftsfritt.
- (3) I Europaparlamentets och rådets direktiv 2010/40/EU av den 7 juli 2010 om ett ramverk för införande av intelligenta transportsystem på vägtransportområdet och för gränssnitt mot andra transportslag⁽³⁾ ingår ett harmoniserat tillhandahållande av en interoperabel EU-omfattande eCall-tjänst som en prioriterad åtgärd. Införandet av en sådan harmoniserad tjänst i alla fordon inom Europeiska unionen har förutsättningar att avsevärt minska antalet dödsfall och begränsa omfattningen av de skador som beror på trafikolyckor.
- (4) Det är viktigt att alla medlemsstater utvecklar gemensamma tekniska lösningar och metoder för nödsamtals-

tjänsterna. De tekniska lösningarna bör tas fram inom ramen för europeiska standardiseringsorganisationer. Detta kommer att förenkla införandet av eCall-tjänsten, säkerställa tjänstens interoperabilitet och kontinuitet inom hela EU och sänka Europeiska unionens kostnader för genomförandet.

- (5) En harmoniserad lösning för hela Europa skulle främja interoperabiliteten för överföring av det röst-/ljudsamtal och minimiuppsättningen uppgifter som genereras av det fordonsintegrerade eCall-systemet till larmcentralen, inklusive den exakta geografiska positionen och tidpunkten för olyckan. En harmoniserad lösning skulle också säkerställa eCall-tjänstens kontinuitet i de europeiska länderna. Genom den täta trafiken över de europeiska gränserna ökar behovet att ett gemensamt dataöverföringsprotokoll för att sådan information ska kunna komma larmcentralerna och räddningstjänsterna tillhanda utan risk för förvirring eller feltolkning.
- (6) För ett effektivt genomförande av en harmoniserad EU-omfattande interoperabel eCall-tjänst krävs att röst-/ljudsamtal, tillsammans med en minimiuppsättning uppgifter som genereras av det fordonsintegrerade systemet vid olyckan, överförs automatiskt till lämplig larmcentral som kan ta emot och använda lokaliseringssuppgifterna.
- (7) Formerna för hur mobilnätoperatörerna vidarebefordrar informationen till larmcentralerna bör fastställas på ett öppet och icke-diskriminerande sätt. Detta gäller även, i förekommande fall, kostnaderna.
- (8) En harmoniserad lösning för hela Europa skulle också kunna säkerställa interoperabiliteten för avancerade eCall-tillämpningar, såsom tillhandahållandet av ytterligare information, t.ex. från kollisionssensorer, vilken typ av farligt gods som finns i lasten eller antalet passagerare i fordonet.

⁽¹⁾ EGT L 217, 6.8.1991, s. 31.

⁽²⁾ EGT L 108, 24.4.2002, s. 51.

⁽³⁾ EUT L 207, 6.8.2010, s. 1.

(9) Enligt Europaparlamentets och rådets direktiv 95/46/EG av den 24 oktober 1995 om skydd för enskilda personer med avseende på behandling av personuppgifter och om det fria flödet av sådana uppgifter⁽¹⁾ och Europaparlamentets och rådets direktiv 2002/58/EG av den 12 juli 2002 om behandling av personuppgifter och integritetsskydd inom sektorn för elektronisk kommunikation (direktiv om integritet och elektronisk kommunikation)⁽²⁾ ska individens rätt till integritet och dataskydd respekteras, och för detta ändamål tillräckliga tekniska och organisatoriska säkerhetsåtgärder vidtas. Direktivet medger dock att räddningstjänster använder sig av lokaliseringssuppgifter utan användarens samtycke. Medlemsstaterna ska bl.a. säkerställa att det finns öppna förfaranden som reglerar det sätt på vilket den som tillhandahåller ett allmänt kommunikationsnät och/eller en allmänt tillgänglig elektronisk kommunikationstjänst har möjlighet att åsidosätta avsaknad av samtycke från en användare när det gäller behandling av lokaliseringssuppgifter, för organisationer som handhar nödsamtal och som av en medlemsstat erkänts som en sådan organisation.

(10) eCall-tjänsten har utformats så att den följer rekommendationerna från Artikel 29-arbetsgruppen för skydd av personuppgifter och de rekommendationer som ingår i arbetsdokumentet om dataskydd och personlig integritet i samband med eCall-initiativet, som antogs den 26 september 2006, nämligen att fordon som är utrustade med eCall-utrustning inte ska kunna spåras under sina normala driftförhållanden och att minimiuppsättningen av uppgifter som skickas av eCall-utrustningen ska omfatta minsta möjliga information som krävs för att nödsamtalen ska kunna hanteras på ett lämpligt sätt.

(11) Denna rekommendation kommer att göra det möjligt för medlemsstaterna att utforma den organisation som tar hand om eCall-samtalen så att den på bästa sätt passar deras infrastruktur för insatser vid nödsituationer.

(12) Åtgärder som vidtas inom ramen för Europeiska unionens program för åtgärder till förmån för räddningstjänsten bör bidra till att räddningstjänstens målsättning integreras i unionens övriga politikområden och åtgärder, och bör vara förenliga med andra unionsåtgärder. Kommissionen kan därmed vidta åtgärder för att förbättra beredskapen hos organisationer som ingår i medlemsstaternas räddningstjänster, genom att höja deras förmåga att agera i nödlägen och förbättra teknik och metoder för ingripande och inledande av återställningsarbeten omedelbart efter en nödsituation. Detta kan omfatta larmcentralernas och räddningstjänsternas hantering och användning av eCall-information.

(13) Ett framgångsrikt införande av en eCall-tjänst i hela unionen förutsätter att frågor som berör genomförandet behandlas och att tidsplaner för lanseringen av nya system samordnas. Kommissionen inrättade i februari 2009 en plattform för införande av det europeiska eCall-systemet

för samarbetet mellan den offentliga och privata sektorn. I detta forum kan alla intressenter diskutera och hitta lösningar för ett harmoniserat genomförande vid en lämplig tidpunkt.

(14) För att uppnå målen i denna rekommendation är en fortlöpande dialog mellan mobilnätoperatörer, tjänsteleverantörer och offentliga myndigheter, däribland räddningstjänsterna, av yttersta vikt.

(15) Mot bakgrund av den fortlöpande koncept- och teknikutvecklingen uppmanas medlemsstaterna att gynna och stödja utvecklingen av tjänster för räddningstjänsten, t.ex. för turister och resande samt för transport av farligt gods på väg, och att stödja utveckling och införande av gemensamma gränssnittsspecifikationer genom att arbeta för att sådana tjänster ska kunna samverka i hela Europa.

HÄRIGENOM REKOMMENDERAS FÖLJANDE.

1. Medlemsstaterna bör tillämpa följande harmoniserade villkor och principer för manuella eller automatiska larmsamtal från en fordonsintegrerad telematikterminal till larmcentraler via det gemensamma europeiska larmnumret 112.

2. I denna rekommendation gäller följande definitioner:

a) *räddningstjänst*: ett organ som med medlemsstatens erkännande tillhandahåller omedelbar och snabb assistans i situationer där det finns ett direkt hot mot liv och lem, enskildas hälsa eller folkhälsa eller allmän säkerhet, enskild eller offentlig egendom eller miljön; assistansen kan även gälla andra situationer.

b) *larmcentral (PSAP)*: den fysiska plats där nödsamtal först tas emot enligt en offentlig myndighets ansvar eller en privat organisation erkänd av den nationella regeringen. Den lämpligaste larmcentralen är den som är definierad i förväg av myndigheterna för att täcka nödsamtal från ett visst område av en viss typ (t.ex. eCalls).

c) *eCall*: nödsamtal från fordon till 112, aktiverat antingen automatiskt genom sensorer i fordonet eller manuellt, som via trådlösa mobiltelekommunikationsnät överför en standardiserad minimiuppsättning uppgifter och upprättar en ljudkanal mellan de personer som befinner sig i fordonet och den lämpligaste larmcentralen.

d) *räddningstjänstskategorivärde*: det 8-bitarsvärde som används för nödsamtal från mobiltelefoner för att indikera vilken typ av nödsamtal det rör sig om (1-Polis, 2-Ambulans,

⁽¹⁾ EGT L 281, 23.11.1995, s. 31.

⁽²⁾ EGT L 201, 31.7.2002, s. 37.

- 3-Brandkår, 4-Sjöräddning, 5-Fjällräddning, 6-Manuellt initierat eCall, 7-Automatiskt initierat eCall, 8-Reserv), enligt tabell 10.5.135d i ETSI TS 124.008.
- e) *eCall-detektor eller eCall-flagga*: det "räddningstjänstkategori-värde" som har tilldelats till eCalls enligt ETSI TS 124.008 (dvs. "6-Manuellt initierat eCall" och "7-Automatiskt initierat eCall") som gör det möjligt att skilja mellan 112-samtal från mobilterminaler och 112-eCalls från fordonsintegrerade terminaler och också mellan manuellt och automatiskt utlösta eCalls.
- f) *minimiuppsättning uppgifter*: den information som måste skickas till larmcentralen enligt standarden EN 15722.
- g) *operatör av mobiltelekommunikationsnät eller mobilnätoperatör*: en leverantör av ett allmänt trådlöst mobilkommunikationsnät.
3. Medlemsstaterna bör införa detaljerade bestämmelser för operatörer av allmänna mobilnät som är verksamma i respektive land om hanteringen av eCalls. Bestämmelserna bör till fullo överensstämma med dataskyddsbestämmelserna i direktiven 95/46/EG och 2002/58/EG. Vidare bör de ange den lämpligaste larmcentralen för att koppla eCalls.
4. Medlemsstaterna bör säkerställa att mobilnätoperatörerna genomför tekniken för hanteringen av "eCall-detektor" i sina nät. Detta bör vara genomfört senast den 31 december 2014.
5. Mobilnätoperatörerna bör hantera ett eCall som vilket samtal som helst till det gemensamma europeiska larmnumret 112.
6. Medlemsstaterna bör förpliktiga sina nationella myndigheter att före utgången av mars 2012 rapportera till kommissionen om vilka åtgärder som har vidtagits i fråga om denna rekommendation, och om läget när det gäller mobilnätoperatörernas genomförande av tekniken för hanteringen av "eCall-detektor" i sina nät, så att kommissionen kan inleda en översyn med beaktande av de ökande kraven på larmcentralerna.

Utfärdad i Bryssel den 8 september 2011.

På kommissionens vägnar

Neelie KROES

Vice ordförande

PRENUMERATIONSPRISER 2011 (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 dvd	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 dvd	22 officiella EU-språk	400 euro per år
Tillägg till <i>Europeiska unionens officiella tidning</i> (S-serien), meddelanden och offentliga kontrakt, dvd, 1 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 dvd 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*.

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

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>



Europeiska unionens publikationsbyrå
2985 Luxemburg
LUXEMBURG

SV