

Az Európai Unió Hivatalos Lapja

L 303



Magyar nyelvű kiadás

Jogszabályok

54. évfolyam

2011. november 22.

Tartalom

I Jogalkotási aktusok

HATÁROZATOK

- ★ Az Európai Parlament és a Tanács 1194/2011/EU határozata (2011. november 16.) az Európai Örökség címre vonatkozó európai uniós fellépés létrehozásáról 1

II Nem jogalkotási aktusok

RENDELETEK

- ★ A Bizottság 1195/2011/EU végrehajtási rendelete (2011. november 16.) egyes áruk Kombinált Nomenklátúra szerinti besorolásáról 10
- ★ A Bizottság 1196/2011/EU végrehajtási rendelete (2011. november 17.) egyes áruk Kombinált Nomenklátúra szerinti besorolásáról 12
- ★ A Bizottság 1197/2011/EU végrehajtási rendelete (2011. november 21.) a Közösségen belül működési tilalom alá tartozó légi fuvarozók közösségi listájának létrehozásáról szóló 474/2006/EK rendelet módosításáról ⁽¹⁾ 14

Ár: 4 EUR

(folytatás a túloldalon)

⁽¹⁾ EGT-vonatkozású szöveg

HU

Azok a jogi aktusok, amelyek címe normál szedéssel jelenik meg, a mezőgazdasági ügyek napi intézésére vonatkoznak, és rendszerint csak korlátozott ideig maradnak hatályban.

Valamennyi más jogszabály címét vastagon szedik, és előtte csillag szerepel.

A Bizottság 1198/2011/EU végrehajtási rendelete (2011. november 21.) az egyes gyümölcs- és zöldségfélék behozatali árának meghatározására szolgáló behozatali átalányértékek megállapításáról 40

A Bizottság 1199/2011/EU végrehajtási rendelete (2011. november 21.) a cukorágazat egyes termékeire a 2011/12-es gazdasági évben alkalmazandó, a 971/2011/EU végrehajtási rendelettel rögzített irányadó áraknak és kiegészítő importvámok összegének módosításáról 42

HATÁROZATOK

2011/749/EU:

- ★ **Az Európai Központi Bank határozata (2011. november 15.) a TARGET2-EKB szabályairól szóló EKB/2007/7 határozat módosításáról (EKB/2011/19) 44**

AJÁNLÁSOK

2011/750/EU:

- ★ **A Bizottság ajánlása (2011. szeptember 8.) a 112-es egységes európai segélyhívón alapuló, a járműből érkező vész hívások továbbítására szolgáló elektronikus hírközlő hálózatokon keresztül megvalósuló uniós szintű e-segélyhívó szolgáltatás („e-segélyhívás”) támogatásáról ⁽¹⁾ 46**

Helyesbítések

- ★ **Helyesbítés az Európai Unió működéséről szóló szerződés 136. cikkének módosításáról egy, azon tagállamok számára létrehozandó stabilizációs mechanizmus tekintetében, amelyek pénzneme az euro című, 2011. március 25-i 2011/199/EU európai tanácsi határozathoz (HL L 91., 2011.4.6.) 49**



⁽¹⁾ EGT-vonatkozású szöveg

I

(Jogalkotási aktusok)

HATÁROZATOK

AZ EURÓPAI PARLAMENT ÉS A TANÁCS 1194/2011/EU HATÁROZATA

(2011. november 16.)

az Európai Örökség címre vonatkozó európai uniós fellépés létrehozásáról

AZ EURÓPAI PARLAMENT ÉS AZ EURÓPAI UNIÓ TANÁCSA,

tekintettel az Európai Unió működéséről szóló szerződésre és különösen annak 167. cikke (5) bekezdésének első francia bekezdésére,

tekintettel az Európai Bizottság javaslatára,

a jogalkotási aktus tervezetének a nemzeti parlamenteknek való továbbítását követően;

tekintettel a Régiók Bizottságának véleményére ⁽¹⁾,

rendes jogalkotási eljárás keretében ⁽²⁾,

mivel:

- (1) Az Európai Unió működéséről szóló szerződés (EUMSZ) célja, hogy Európa népei között egyre szorosabb egység jöjjön létre, és többek között azt a feladatot ruházza az Unióra, hogy járuljon hozzá a tagállamok kultúrájának virágzásához, tiszteletben tartva nemzeti és regionális sokszínűségüket, ugyanakkor előtérbe helyezve a közös kulturális örökséget. E tekintetben az Unió – szükség esetén – támogatja és kiegészíti a tagállamok azon tevékenységeit, amelyeket az európai népek kultúrájának és történelmének szélesebb körű megismertetése és terjesztése céljából végeznek.
- (2) Ha az európai polgárok – és különösen a fiatalok – mélyebben megértik és értékelik közös, mégis eltérő

kulturális örökségüket, az segíthet megerősíteni az Unióhoz tartozás érzését, és jótékony hatást gyakorolhat a kultúrák közötti párbeszédre. Fontos ezért, hogy a kulturális örökség megismerhetőbbé váljon, és jobban érvényesüljön európai vetülete.

- (3) Az EUMSZ létrehozta továbbá az uniós polgárságot, amely kiegészíti az adott nemzeti állampolgárságot, és az európai integrációs folyamat megóvásának és megerősítésének fontos eleme. Ahhoz, hogy a polgárok fenntartások nélkül az európai integráció mögé álljanak, nagyobb hangsúlyt kell helyezni közös értékeikre, történelmükre és kultúrájukra, amelyek a szabadság, a demokrácia, az emberi jogok tiszteletben tartása, a kulturális és nyelvi sokszínűség, a tolerancia és a szolidaritás elvein alapuló társadalomhoz tartozásuk központi elemei.
- (4) 2006. április 28-án néhány tagállam kormányközi kezdeményezést indított az Európai Örökség cím létrehozására (a továbbiakban: kormányközi kezdeményezés) a spanyolországi Granadában.
- (5) 2008. november 20-án a Tanács következtetéseket ⁽³⁾ fogadott el azzal a céllal, hogy a kormányközi kezdeményezést uniós fellépéssé (a továbbiakban: fellépés) alakítsa át, felkérve a Bizottságot, hogy nyújtson be hozzá javaslatot az Európai Örökség cím (a továbbiakban: cím) Uniós általi létrehozásáról, valamint határozza meg a projekt gyakorlati megvalósításának módját.
- (6) A Bizottság által lefolytatott nyilvános konzultáció és hatásvizsgálat megerősítette a kormányközi kezdeményezés értékét, azonban rámutatott arra, hogy azt tovább kell fejleszteni a benne rejlő lehetőségek teljes körű kiaknázása érdekében, és hogy az Unió bevonása egyértelmű hozzáadott értékkel ruházná fel, és hozzájárulna ahhoz, hogy minőségi előrelépést érjen el.

⁽¹⁾ HL C 267., 2010.10.1., 52. o.

⁽²⁾ Az Európai Parlament 2010. december 16-i álláspontja (a Hivatalos Lapban még nem tették közzé) és a Tanács első olvasatban elfogadott, 2011. július 19-i álláspontja. Az Európai Parlament 2011. november 16-i álláspontja.

⁽³⁾ HL C 319., 2008.12.13., 11. o.

- (7) A cím létrehozása során hasznosítani kell a kormányközi kezdeményezés keretében nyert tapasztalatokat.
- (8) A címnek arra kell irányulnia, hogy hozzáadott értékkel gazdagítsa, illetve kiegészítse az egyéb kezdeményezéseket, mint például az UNESCO Világörökség Listáját, az emberiség szellemi kulturális örökségének reprezentatív UNESCO-listáját és az Európa Tanács „Európai kulturális útvonalak” elnevezésű programját. A cím hozzáadott értékének a kiválasztott helyszínek európai történelemhez és kultúrához – többek között az Unió építéséhez – való hozzájárulásán, a polgárok, különösen a fiatalok megszólítását célzó nyilvánvaló pedagógiai vetületen és a helyszínek közötti, a tapasztalatok és bevált gyakorlatok megosztására irányuló hálózatépítésen kell alapulnia. A fellépésnek a helyszínek népszerűsítésére és megközelíthetőségére, valamint az információ és a kínált tevékenységek minőségére, nem pedig a helyszínek megőrzésére kell összpontosítania, amely utóbbit a meglévő örökségvédelmi szabályozásnak kell biztosítania.
- (9) Amellett, hogy a fellépés erősíteni kívánja az európai polgárokban az Unióhoz tartozás érzését, és ösztönözni kívánja a kultúrák közötti párbeszédet, növelhetné a kulturális örökség értékét és ismertségét, erősíthetné – különösen a kulturális turizmus révén – a kulturális örökségnek a régiók gazdasági és fenntartható fejlődésében betöltött szerepét, előmozdíthatná a kulturális örökség és a kortárs művészeti és alkotói tevékenység közötti szinergiákat, és általánosabb szinten hozzájárulhatna az európai integráció alapjául szolgáló demokratikus értékek és emberi jogok előmozdításához.
- (10) E célkitűzések teljes mértékben összhangban vannak az „Európai kulturális programról a globalizálódó világban” című bizottsági közleményben meghatározott célkitűzésekkel, amelyek magukban foglalják a kulturális sokszínűség és a kultúrák közötti párbeszéd, valamint a kultúrának mint a kreativitás mozgatórugójának népszerűsítését.
- (11) Rendkívül lényeges, hogy a címet közös, egyértelmű és átlátható kritériumok és eljárások szerint ítélik oda, ideértve a kiválasztás első két évét, amelyek során átmeneti rendelkezéseket kell alkalmazni.
- (12) A fellépés hatálya alá tartozó helyszínek kiválasztására irányuló eljárásnak két szakaszból kell állnia. A helyszínek előzetes kiválasztását nemzeti szinten kell elvégezni. A tagállamok indokolt esetben bevonhatják a helyi és regionális hatóságokat. A kiválasztást ezt követően uniós szinten kell lefolytatni. A címben részesült valamennyi helyszínt ellenőrizni kell a címre vonatkozóan meghatározott kritériumoknak való megfelelés biztosítása érdekében.
- (13) A Bizottságnak a fellépés első értékelése során meg kell vizsgálnia a fellépés földrajzi hatálya kiterjesztésének kérdését.
- (14) Amennyiben egyértelmű tematikus kapcsolat áll fenn több, ugyanazon tagállamban lévő helyszín között, a fellépésnek lehetővé kell tennie a közös pályázást. Ezen közös pályázatoknak ésszerű számú helyszínt kell magukban foglalniuk, és az ugyanazon helyszínekre vonatkozó egyéni pályázatokhoz képest európai hozzáadott értéket kell képviselniük.
- (15) Hasonlóképpen – egyes helyszínek több államot érintő kiterjedése miatt – a fellépésnek lehetővé kell tennie a közös pályázást mind a különböző tagállamokban található, azonban egy adott témára összpontosító, mind a legalább két tagállamban található helyszínek esetében.
- (16) E határozat és különösen a címet elnyerő helyszínek kijelölésére, a cím visszavonására és a címről való lemondás hivatalossá tételére vonatkozó rendelkezések végrehajtása egységes feltételeinek biztosítása érdekében a Bizottságra végrehajtási hatásköröket kell ruházni.
- (17) A címre vonatkozó adminisztratív szabályoknak a szubsidiaritás elvével összhangban egyszerűeknek és rugalmasoknak kell lenniük.
- (18) Mivel e határozat céljait többek között az új közös, egyértelmű és átlátható kritériumok és eljárások, valamint a tagállamok közötti szorosabb koordináció szükségessége miatt a tagállamok nem tudják kielégítően megvalósítani, és ezért azok uniós szinten jobban megvalósíthatók, az Unió intézkedéseket hozhat az Európai Unióról szóló szerződés 5. cikkében foglalt szubsidiaritás elvének megfelelően. Az említett cikkben foglalt arányosság elvének megfelelően ez a határozat nem lépi túl az e célok eléréséhez szükséges mértéket,

ELFOGADTA EZT A HATÁROZATOT:

1. cikk

A fellépés létrehozása

Ez a határozat létrehozza az „Európai Örökség” cím (a továbbiakban: cím) elnevezésű európai uniós fellépést (a továbbiakban: fellépés).

2. cikk

Fogalommeghatározások

E határozat alkalmazásában:

1. „helyszínek”: adott helyhez kötődő műemlékek, természeti, víz alatti, régészeti, ipari vagy városi helyszínek, kultúrtájak, emlékhelyek, kulturális javak és tárgyak, valamint a szellemi örökség, beleértve a kortárs örökséget is;
2. „transznacionális helyszín”:
 - a) különböző tagállamokban található helyszínek, amelyek közös pályázat benyújtása érdekében valamely meghatározott témára összpontosítanak; vagy
 - b) a legalább két tagállam területén elhelyezkedő helyszín;
3. „nemzeti tematikus helyszín”: ugyanazon tagállamban található helyszínek, amelyek közös pályázat benyújtása érdekében valamely meghatározott témára összpontosítanak.

3. cikk

Célkitűzések

(1) A fellépés a következő általános célkitűzésekhez járul hozzá:

- a) az európai történelem és kulturális örökség közös értékei és elemei alapján az Unióhoz tartozás érzésének, valamint a nemzetek és régiók sokszínűsége iránti megbecsülésnek a megerősítése az európai polgároknak, különösen a fiatalokban;
- b) a kultúrák közötti párbeszéd erősítése.

(2) Az (1) bekezdésben foglalt célkitűzések elérése érdekében a fellépés a következő köztes célkitűzések elérésére irányul:

- a) azon helyszínek szimbolikus értékének kiemelése és ismertségének növelése, amelyek jelentős szerepet töltek be Európa történelmében és kultúrájában és/vagy az Unió építésében;
- b) az európai polgárok ismereteinek gyarapítása Európa történelméről és az Unió építéséről, valamint közös, de eltérő kulturális örökségükről, különösen az európai integráció folyamatának alapját képező demokratikus értékek és emberi jogok területén.

(3) Maguk a helyszínek a következő konkrét célkitűzések elérésére törekszenek:

- a) európai jelentőségük kiemelése;
- b) az európai polgárok, különösen a fiatalok megismertetése közös kulturális örökségükkel;
- c) a tapasztalatok és a legjobb gyakorlatok megosztásának elősegítése Unió-szerte;
- d) a helyszínek megismerhetőségének fokozása és/vagy javítása mindenki, különösen a fiatalok számára;
- e) a kultúrák közötti párbeszéd élénkítése, különösen a fiatalok körében, művészeti és kulturális oktatáson, illetve történelemtanításon keresztül;
- f) a kulturális örökség, illetve a kortárs művészeti és alkotói tevékenységek közötti szinergiák ösztönzése;
- g) a régiók vonzerejéhez, valamint gazdasági és fenntartható fejlődésükhöz való hozzájárulás, különösen a kulturális turizmus révén.

4. cikk

A fellépésben való részvétel

A fellépésben önkéntes alapon valamennyi tagállam részt vehet.

5. cikk

A fellépés hozzáadott értéke és kiegészítő jellege más kezdeményezésekhez képest

A Bizottság és a tagállamok biztosítják, hogy a fellépés a kulturális örökség terén megvalósuló más kezdeményezésekhez képest – mint például az UNESCO Világörökség Listája, az emberiség szellemi kulturális örökségének reprezentatív UNESCO-listája és az Európa Tanács „Európai kulturális útvonalak” elnevezésű programja – hozzáadott értéket képviseljen és kiegészítse azokat.

6. cikk

A cím odaítélhetősége

A cím a 2. cikk szerinti helyszíneknek ítélt oda.

7. cikk

Kritériumok

(1) A cím odaítélésére az alábbi kritériumok (a továbbiakban: kritériumok) alapján kerül sor:

- a) A címre pályázó helyszín olyan hely, amely szimbolikus európai értéket képvisel, és jelentős szerepet töltött be Európa történelmében és kultúrájában és/vagy az Unió építésében. A címre pályázó helyszínek ezért igazolják az alábbi kritériumok közül egynek vagy többnek a teljesülését:
- i. határokon átnyúló vagy páneurópai jelleg: hatásuk és vonzerejük miként terjedt vagy terjed túl egy adott tagállam nemzeti határain;
 - ii. helyük és szerepük az európai történelemben és az európai integrációban, kapcsolódásuk jelentős európai eseményekhez, személyekhez vagy mozgalmakhoz;
 - iii. helyük és szerepük az európai integráció alapjául szolgáló közös értékek kialakításában és előmozdításában.
- b) A címre pályázó helyszínek projektet nyújtanak be, amelynek végrehajtását legkésőbb a kijelölés évében kezdik meg, és amely az alábbi elemeket tartalmazza:
- i. a helyszín európai jelentőségének tudatosítása, mindenekelőtt megfelelő tájékoztató tevékenységek, táblák elhelyezése és személyzeti képzés révén;
 - ii. olyan oktatási tevékenységek szervezése, különösen a fiatalok számára, amelyek hozzájárulnak Európa közös történelmének és közös, mégis különböző örökségének mélyebb megértéséhez, és amelyek erősítik az összetartozás érzését;
 - iii. a többnyelvűség népszerűsítése és a helyszínek megismerhetőségének elősegítése több uniós nyelv használatával;
 - iv. részvétel a címben részesülő helyszínek hálózatának tevékenységeiben a tapasztalatok megosztása és közös projektek kezdeményezése céljából;
 - v. az érintett helyszín európai szintű ismertségének és vonzerejének növelése, többek között a korszerű technológiák, valamint a digitális és interaktív eszközök nyújtotta lehetőségek kiaknázása, illetve az egyéb európai kezdeményezések és e fellépés közötti szinergiák kialakítása révén.
- Ha a helyszín sajátosságai lehetővé teszik, érdemes olyan művészeti és kulturális tevékenységeket szervezni, amelyek elősegítik az európai kulturális szakemberek, művészek és gyűjtemények mobilitását, ösztönzik a kultúrák közötti párbeszédet, valamint a kulturális örökség, illetve a kortárs művészeti és alkotói tevékenység közötti kapcsolatok kialakítását.
- c) A címre pályázó helyszínek munkatervet nyújtanak be, amely az alábbi elemeket tartalmazza:
- i. a helyszín gondos kezelésének biztosítása, beleértve a célok és a mutatók meghatározását;
 - ii. a helyszín védelmének és a jövőbeli generációk számára való megőrzésének biztosítása a vonatkozó örökségvédelmi szabályozásnak megfelelően;
 - iii. a helyszínek felkészítése a látogatók színvonalas fogadására (pl. történelmi bemutatás, a látogatók tájékoztatása, táblák elhelyezése);
 - iv. a helyszín megismerhetőségének biztosítása a nyilvánosság lehető legszélesebb köre számára, többek között a helyszín e célból történő átalakítása vagy a munkatársak képzése révén;
 - v. a fiatalokra fordított különleges figyelem, például azáltal, hogy a helyszínre való eljutásuk elsőbbséget élvez;
 - vi. a helyszín fenntartható turisztikai célpontként való népszerűsítése;
 - vii. egységes és átfogó kommunikációs stratégia kidolgozása a helyszín európai jelentőségének kiemelésére;
 - viii. annak biztosítása, hogy a helyszín kezelésében a lehető legjobban érvényesüljenek a környezetvédelmi szempontok.
- (2) Az (1) bekezdés (b) és (c) pontjában meghatározott kritériumok tekintetében az egyes helyszíneket arányosan, sajátosságaikat figyelembe véve kell értékelni.

8. cikk

Európai testület

(1) Létrejön egy független szakértőkből álló európai testület (a továbbiakban: európai testület), amely végrehajtja az uniós szintű kiválasztást és ellenőrzést. A testület biztosítja, hogy a helyszínek valamennyi tagállamban megfelelő módon alkalmazkazzanak a kritériumokat.

(2) Az európai testület 13 tagból áll, amelyek közül négyet az Európai Parlament, négyet a Tanács, négyet a Bizottság és egyet a Régiók Bizottsága nevez ki vonatkozó eljárásával összhangban. Az elnököt az európai testület jelöli ki.

(3) Az európai testület tagjai független szakértők, akik jelentős tapasztalattal és szakértelemmel rendelkeznek a fellépés célkitűzéseihez kapcsolódó területeken. Az egyes intézmények és szervek törekednek arra, hogy az általuk kinevezett szakértők szaktudása a lehető legnagyobb mértékben kiegészítse egymást, és kiválasztásukra kiegyensúlyozott földrajzi eloszlás szerint kerüljön sor.

(4) Az európai testület tagjainak kinevezése három évre szól.

Mindazonáltal 2012-ben az Európai Parlament négy szakértőt két évre, a Tanács négy szakértőt három évre, a Bizottság négy szakértőt egy évre, a Régiók Bizottsága pedig egy szakértőt három évre nevez ki.

(5) Az európai testület tagjai nyilatkoznak arról, ha személyük és valamely konkrét helyszín között tényleges vagy lehetséges összeférhetetlenség áll fenn. Amennyiben egy tag ilyen nyilatkozatot tesz, vagy ha ilyen összeférhetetlenség merül fel, az adott tag nem vesz részt az érintett helyszín vagy az érintett tagállamban található bármely más helyszín értékelésében.

(6) A Bizottság az európai testület összes jelentését, ajánlását és értesítését nyilvánosságra hozza.

9. cikk

Pályázati formanyomtatvány

Az eljárások zökkenőmentességének és egyszerűségének minél nagyobb mértékben való biztosítása érdekében a Bizottság a kritériumok alapján – a címre pályázó helyszínek által alkalmazandó –egységes pályázati formanyomtatványt (a továbbiakban: pályázati formanyomtatvány) készít.

10. cikk

Nemzeti szintű előzetes kiválasztás

(1) A cím odaítéléséért versenyző helyszínek közötti előzetes kiválasztást a tagállamok végzik.

(2) Minden egyes tagállam legfeljebb két helyszínt választhat ki kétévenként.

(3) Az előzetes kiválasztás a kritériumokon és a pályázati formanyomtatványon alapul.

(4) Az egyes részt vevő tagállamok – a szubszidiaritás elvével összhangban – meghatározzák az előzetes kiválasztásra vonatkozó saját eljárásukat és ütemtervüket, törekedve arra, hogy minél egyszerűbb és rugalmasabb adminisztratív szabályokat alkalmazzanak. Az előzetesen kiválasztott helyszínekre vonatkozó pályázati formanyomtatványokat a kiválasztási eljárás évének március 1-jéig eljuttatják a Bizottsághoz a mellékletben meghatározott ütemtervnek megfelelően.

(5) A Bizottság nyilvánosságra hozza az előzetesen kiválasztott helyszínek teljes listáját, és az előzetes kiválasztás szakaszának lezárását követően haladéktalanul tájékoztatja arról az Európai Parlamentet, a Tanácsot és a Régiók Bizottságát annak érdekében, hogy az Európai Parlament, a Tanács, a Régiók Bizottsága, a tagállamok, illetve bármely érdekelt személy vagy szerv eljuttathassa a Bizottsághoz azokat az esetleges észrevételeket, amelyek befolyásolhatják az érintett helyszínek kiválasztását.

11. cikk

Uniói szintű kiválasztás

(1) A cím odaítéléséért versenyző helyszínek közötti kiválasztást a Bizottság felelőssége mellett az európai testület végzi.

(2) Az európai testület értékeli az előzetesen kiválasztott helyszínekre vonatkozó pályázatokat, és tagállamonként legfeljebb egy helyszínt választ ki. Szükség esetén további információk kérhetőek, és helyszíni látogatások szervezhetőek.

(3) A kiválasztás a kritériumokon és a pályázati formanyomtatványon alapul. Az európai testület emellett megfelelően figyelembe veszi a 10. cikk (5) bekezdésében említett észrevételeket.

(4) Az európai testület jelentést készít az előzetesen kiválasztott helyszínekről, és legkésőbb a kiválasztási eljárás évének végéig megküldi azt a Bizottságnak. A jelentés a cím odaítélésére vonatkozó ajánlást tartalmaz, és megindokolja a kiválasztott, illetve a ki nem választott helyszínekre vonatkozó következtetéseit. A Bizottság tájékoztatás céljából haladéktalanul megküldi a jelentést az Európai Parlamentnek, a Tanácsnak és a Régiók Bizottságának.

(5) A címre pályázó, ki nem választott helyszínek a következő években új pályázatot nyújthatnak be nemzeti szintű előzetes kiválasztásra.

12. cikk

Transznacionális helyszínek

(1) Transznacionális helyszíneknek abban az esetben ítéltethető oda a cím, ha az alábbi feltételek mindegyikét teljesítik:

a) valamennyi részt vevő helyszín maradéktalanul megfelel a kritériumoknak;

b) az egyik részt vevő helyszínt kijelölik koordinátornak, amely a Bizottság számára kizárólagos kapcsolattartó pontként fog szolgálni;

c) a helyszínek közös névvel pályáznak;

d) adott esetben igazolják az egyértelmű tematikus kapcsolatot.

(2) A transznacionális helyszínekre vonatkozó pályázatok benyújtása során az egyéb helyszínekre vonatkozó eljárás alkalmazandó. Minden egyes részt vevő helyszín – azt követően, hogy a megfelelő nemzeti hatóságok bevonásával lefolytatták az egymás közötti konzultációt – pályázati formanyomtatványt tölt ki, és elküldi azt a koordinátornak. A transznacionális helyszínek előzetes kiválasztását a helyszínek 10. cikk (2) bekezdésében meghatározott maximális számát figyelembe véve a koordinátor szerinti tagállam végzi, a javaslatot pedig valamennyi érintett tagállam nevében, az ezen tagállamokkal való megegyezést követően nyújtja be.

(3) Valamely transznacionális helyszín kiválasztása esetén a címet a transznacionális helyszín egésze, a közös név alatt nyeri el.

(4) Ha egy transznacionális helyszín megfelel valamennyi kritériumnak, a kiválasztás során elsőbbséget élvez.

13. cikk

Nemzeti tematikus helyszínek

(1) Nemzeti tematikus helyszíneknek abban az esetben ítéltető oda a cím, ha az alábbi feltételek mindegyikét teljesítik:

- a) igazolják, hogy a közös pályázat európai hozzáadott értéket képvisel az egyéni pályázatokhoz képest;
- b) igazolják az egyértelmű tematikus kapcsolatot;
- c) valamennyi részt vevő helyszín maradéktalanul megfelel a kritériumoknak;
- d) az egyik részt vevő helyszínt kijelölik koordinátornak, amely a Bizottság számára kizárólagos kapcsolattartó pontként fog szolgálni;
- e) a helyszínek közös névvel pályáznak.

(2) A nemzeti tematikus helyszínekre vonatkozó pályázatok benyújtása során az egyéb helyszínekre vonatkozó eljárás alkalmazandó. Minden egyes részt vevő helyszín pályázati formanyomtatványt tölt ki, és eljuttatja azt a koordinátornak. A nemzeti tematikus helyszínek előzetes kiválasztását a helyszínek 10. cikk (2) bekezdésében meghatározott maximális számát figyelembe véve az érintett tagállam végzi.

(3) Valamely nemzeti tematikus helyszín kiválasztása esetén a címet a nemzeti tematikus helyszín egésze, a közös név alatt nyeri el.

14. cikk

Kijelölés

(1) A Bizottság az európai testület ajánlásának kellő figyelembevételével kijelöli a címet elnyerő helyszíneket. A Bizottság tájékoztatja kijelöléséről az Európai Parlamentet, a Tanácsot és a Régiók Bizottságát.

(2) Az elnyert címet a helyszínek állandó jelleggel használhatják a 15. cikkben meghatározott feltételek, valamint a fellépés folytatódása esetén, és a 16. cikk sérelme nélkül.

15. cikk

Ellenőrzés

(1) Rendszeresen ellenőrizni kell, hogy a címet elnyerő helyszínek továbbra is megfelelnek-e a kritériumoknak, és betartják-e a pályázatukban benyújtott projektben és munkatervben foglaltakat.

(2) A tagállamok felelnek a területükön található valamennyi helyszín ellenőrzéséért. A transznacionális helyszínek ellenőrzéséért a koordinátor szerinti tagállam felel.

(3) A tagállamok valamennyi szükséges információt összegyűjtnek, és a mellékletben meghatározott ütemtervvel összhangban négyévente jelentést készítenek. A tagállamok az ellenőrzési eljárás évének legkésőbb március 1-jéig megküldik a jelentést a Bizottságnak. A Bizottság a jelentést vizsgálat céljából benyújtja az európai testületnek.

(4) Az európai testület az ellenőrzési eljárás évének végéig jelentést ad ki a címet elnyert helyszínek állapotáról, amely szükség esetén a következő ellenőrzési időszakban figyelembe veendő ajánlásokat is tartalmaz.

(5) A Bizottság – az európai testülettel együttműködve – közös mutatókat dolgoz ki a tagállamok számára az ellenőrzési eljárás egységességének biztosítása érdekében.

16. cikk

A cím visszavonása és a címről való lemondás

(1) Ha az európai testület megállapítja, hogy egy adott helyszín esetében már nem teljesülnek a kritériumok, vagy a helyszín nem tartja be a pályázatában benyújtott projektben és munkatervben foglaltakat, a Bizottságon keresztül párbeszédet kezdeményez az érintett tagállammal annak érdekében, hogy a helyszínnel kapcsolatban megtegyék a szükséges kiigazításokat.

(2) Ha a párbeszéd kezdetétől számított tizennyolc hónap elteltével nem tették meg a szükséges kiigazításokat, az európai testület erről értesíti a Bizottságot. Az értesítés indokolást és a helyzet javítására irányuló gyakorlati ajánlásokat tartalmaz.

(3) Ha a (2) bekezdésben említett értesítést követő tizennyolc hónapon belül nem hajtották végre a gyakorlati ajánlásokat, az európai testület ajánlást ad ki a Bizottság részére a cím adott helyszíntől való visszavonására vonatkozóan.

(4) Ha az európai testület megállapítja, hogy egy transznacionális helyszínen vagy nemzeti tematikus helyszínen részt vevő valamely helyszínen esetében már nem teljesülnek a kritériumok, vagy az adott helyszínen nem tartja be a pályázatában benyújtott projektben és munkatervben foglaltakat, az (1), (2) és (3) bekezdésben meghatározott eljárás alkalmazandó. Az e bekezdés szerinti visszavonás a transznacionális helyszínen vagy nemzeti tematikus helyszínen egészére érvényes. Mindazonáltal azon esetekben, amikor a transznacionális helyszínen vagy nemzeti tematikus helyszínen koherenciáját ez nem veszélyezteti, az európai testület ajánlhatja a cím visszavonásának az érintett helyszínenre történő korlátozását.

(5) A cím visszavonásáról szóló határozatot a Bizottság hozza meg, a (3) bekezdésben említett ajánlás kellő figyelembevételével. A Bizottság a visszavonásról tájékoztatja az Európai Parlamentet, a Tanácsot és a Régiók Bizottságát.

(6) A helyszínek bármikor lemondhatnak a címről, és ebben az esetben értesítik erről az érintett tagállamot, amely tagállam értesíti a lemondásról a Bizottságot. A Bizottság hivatalossá teszi a címről való lemondást, és tájékoztatja erről az Európai Parlamentet, a Tanácsot és a Régiók Bizottságát.

17. cikk

Gyakorlati intézkedések

(1) A Bizottság hajtja végre a fellépést. Különösen:

- a) biztosítja a fellépés általános koherenciáját és minőségét;
- b) biztosítja a tagállamok és az európai testület közötti koordinációt;
- c) figyelemmel a határozatban meghatározott célkitűzésekre és kritériumokra, az európai testülettel szoros együttműködésben iránymutatásokat dolgoz ki a kiválasztási és az ellenőrzési eljárásokra vonatkozóan;

d) támogatást nyújt az európai testületnek.

(2) A Bizottság felelős a címre vonatkozó információk közzétételéért és a cím ismertségének uniós szinten való biztosításáért, különösen az e témájú weboldal létrehozása és fenntartása révén. A Bizottság továbbá gondoskodik a fellépés logójának létrehozásáról.

(3) A Bizottság elősegíti a címet elnyerő helyszínek közötti hálózatépítő tevékenységet.

(4) Az e cikk (2) és (3) bekezdés szerinti tevékenységeknek, valamint az európai testület költségeinek a finanszírozása a 20. cikkben előírt pénzügyi keretből történik.

18. cikk

Értékelés

(1) A Bizottság gondoskodik a fellépés külső, független értékeléséről. Ezt az értékelést hatévente elvégzi a mellékletben szereplő ütemterv alapján, és annak során megvizsgálja az összes elemet, beleértve a fellépést működtető folyamatok hatékonyságát, a helyszínek számát, a fellépés hatását, földrajzi hatályának lehetséges kiterjesztését, a fellépés továbbfejlesztésének módjait, valamint azt, hogy a fellépés folytatódjon-e.

(2) A Bizottság az (1) bekezdésben meghatározott értékelések véglegesítését követő hat hónapon belül jelentést – és adott esetben azt kísérő javaslatokat – nyújt be az Európai Parlamentnek, a Tanácsnak és a Régiók Bizottságának.

19. cikk

Átmeneti rendelkezések

(1) Azok a tagállamok, amelyek nem vettek részt a 2006. évi Európai Örökség cím kormányközi kezdeményezésben (a továbbiakban: kormányközi kezdeményezés), a cím odaítélésére legfeljebb négy helyszínt választhatnak ki előzetesen 2013-ban.

(2) Azok a tagállamok, amelyek részt vettek a kormányközi kezdeményezésben, a cím odaítélésére legfeljebb négy helyszínt választhatnak ki előzetesen 2014-ben. Olyan helyszíneket is javasolhatnak, amelyek a kormányközi kezdeményezés keretében már elnyerték a címet.

(3) Az (1) és (2) bekezdésben említett valamennyi helyszínt az európai testület értékeli az egyéb helyszínekre alkalmazandó kritériumok és eljárás szerint.

(4) Ha az (1) és (2) bekezdésben említett valamely helyszín nem teljesíti a kritériumokat, vagy további információkra van szükség, az európai testület a Bizottságon keresztül párbeszédet kezdeményez a tagállammal annak megállapítása érdekében, hogy javítható-e a pályázat a végleges döntést megelőzően. Szükség esetén látogatás szervezhető a helyszínre.

20. cikk

Pénzügyi rendelkezések

(1) A fellépés végrehajtására előirányzott pénzügyi keret a 2012. január 1. és 2013. december 31. közötti időszakra 650 000 EUR.

(2) Az éves előirányzatokat a többéves pénzügyi kereten belül a költségvetési hatóság engedélyezi.

21. cikk

Hatálybalépés

Ez a határozat az *Európai Unió Hivatalos Lapjában* való kihirdetését követő napon lép hatályba.

Kelt Strasbourgban, 2011. november 16-án.

az Európai Parlament részéről

az elnök

J. BUZEK

a Tanács részéről

az elnök

W. SZCZUKA

MELLÉKLET

Ütemterv

Év	
2011	A határozat hatálybalépése Előkészítő munka
2012	Előkészítő munka
2013	A kormányközi kezdeményezésben részt nem vett tagállamok első alkalommal választják ki a helyszíneket.
2014	A kormányközi kezdeményezésben részt vett tagállamok első alkalommal választják ki a helyszíneket.
2015	Kiválasztás
2016	Ellenőrzés
2017	Kiválasztás
2018	A cím értékelése
2019	Kiválasztás
2020	Ellenőrzés
2021	Kiválasztás
2022	—
2023	Kiválasztás
2024	Ellenőrzés A cím értékelése
2025	Kiválasztás
...	...

II

(Nem jogalkotási aktusok)

RENDELETEK

A BIZOTTSÁG 1195/2011/EU VÉGREHAJTÁSI RENDELETE

(2011. november 16.)

egyes áruk Kombinált Nomenklatúra szerinti besorolásáról

AZ EURÓPAI BIZOTTSÁG,

tekintettel az Európai Unió működéséről szóló szerződésre,

tekintettel a vám- és a statisztikai nomenklatúráról, valamint a Közös Vámtarifáról szóló, 1987. július 23-i 2658/87/EGK tanácsi rendeletre ⁽¹⁾ és különösen annak 9. cikke (1) bekezdésének a) pontjára,

mivel:

(1) A 2658/87/EGK rendelet mellékletét képező Kombinált Nomenklatúra egységes alkalmazása érdekében intézkedéseket szükséges elfogadni az e rendelet mellékletében meghatározott áruk besorolásáról.

(2) A 2658/87/EGK rendelet meghatározza a Kombinált Nomenklatúra értelmezésére irányadó általános szabályokat. Ezeket a szabályokat kell alkalmazni bármely más olyan nomenklatúrára vonatkozóan is, amely részben vagy egészben a Kombinált Nomenklatúrán alapul vagy azt bármilyen további albontással kiegészíti, és amelyet az árukereskedelemhez kapcsolódó tarifális és más intézkedések alkalmazása céljából az Unió valamely más rendelkezése hoz létre.

(3) Az említett általános szabályok értelmében a mellékletben szereplő táblázat 1. oszlopában leírt árukat a 3. oszlopban feltüntetett indokok alapján a táblázat 2. oszlopában megjelölt KN-kód alá kell besorolni.

(4) Indokolt úgy rendelkezni, hogy a tagállamok vámhatóságai által kibocsátott, e rendelet rendelkezéseitől eltérő tartalmú, az áruk Kombinált Nomenklatúra szerinti besorolására vonatkozó kötelező érvényű tarifális felvilágosítást a jogosult – a Közösségi Vámkódex létrehozásáról szóló, 1992. október 12-i 2913/92/EGK tanácsi rendelet ⁽²⁾ 12. cikke (6) bekezdésének alkalmazásában – három hónapig továbbra is felhasználhatja.

(5) Az e rendeletben előírt intézkedések összhangban vannak a Vámkódex Bizottság véleményével,

ELFOGADTA EZT A RENDELETET:

1. cikk

A Kombinált Nomenklatúrában a melléklet táblázatának 1. oszlopában leírt árukat a táblázat 2. oszlopában megjelölt KN-kód alá kell besorolni.

2. cikk

A tagállamok vámhatóságai által kibocsátott, e rendelet rendelkezéseitől eltérő tartalmú kötelező érvényű tarifális felvilágosítás – a 2913/92/EGK rendelet 12. cikke (6) bekezdésének alkalmazásában – három hónapig továbbra is felhasználható.

3. cikk

Ez a rendelet az *Európai Unió Hivatalos Lapjában* való kihirdetését követő huszadik napon lép hatályba.

⁽¹⁾ HL L 256., 1987.9.7., 1. o.

⁽²⁾ HL L 302., 1992.10.19., 1. o.

Ez a rendelet teljes egészében kötelező és közvetlenül alkalmazandó valamennyi tagállamban.

Kelt Brüsszelben, 2011. november 16-án.

*a Bizottság részéről,
az elnök nevében,
Algirdas ŠEMETA
a Bizottság tagja*

MELLÉKLET

Árumegevezés	Besorolás (KN-kód)	Indokolás
(1)	(2)	(3)
<p>Egy termék, amely a nyak alakjához idomuló, rázkódás-csillapító habszivacs betéttel ellátott műanyag gallérból és tépőzáras rögzítőkből áll (ún. „nyakrögzítő gallér”).</p> <p>Rendeltetése a fej és a gerincoszlop nyaki szakaszának (nyak) támasztása, például véltén vagy megállapítottan gerincsérülést szenvedett betegek mentésekor és szállításakor, illetve a beteg nyakának támasztása sérülés, például ostorcsapás-sérülés esetén.</p>	9021 10 10	<p>A besorolást a Kombinált Nomenklátúra értelmezésére szolgáló 1. és 6. általános szabály, a 90. árucsoporthoz tartozó megjegyzések 6. pontja, valamint a 9021, a 9021 10 és a 9021 10 10 KN-kód szövegezése határozza meg.</p> <p>A gallér a 90. árucsoporthoz tartozó megjegyzések 6. pontja értelmében olyan készüléknek tekinthető, amely valamely testrészt támasztására vagy tartására szolgál, betegség, műtét vagy sérülés után.</p> <p>A termék nem tekinthető sínnek vagy törésnél alkalmazható más segédeszköznek, mivel a terméknek nem rendeltetése valamely testrészt immobilizálása csonttörés esetén. Következésképpen a termék 9021 10 90 KN-kód alá történő besorolása kizárt.</p> <p>A terméket ezért ortopédiai készülékként a 9021 10 10 KN-kód alá kell besorolni.</p>

A BIZOTTSÁG 1196/2011/EU VÉGREHAJTÁSI RENDELETE**(2011. november 17.)****egyes áruk Kombinált Nomenklátúra szerinti besorolásáról**

AZ EURÓPAI BIZOTTSÁG,

tekintettel az Európai Unió működéséről szóló szerződésre,

tekintettel a vám- és a statisztikai nomenklatúráról, valamint a Közös Vámtarifáról szóló, 1987. július 23-i 2658/87/EGK tanácsi rendeletre ⁽¹⁾ és különösen annak 9. cikke (1) bekezdésének a) pontjára,

mivel:

- (1) A 2658/87/EGK rendelet mellékletét képező Kombinált Nomenklátúra egységes alkalmazása érdekében intézkedéseket szükséges elfogadni az e rendelet mellékletében meghatározott áruk besorolásáról.
- (2) A 2658/87/EGK rendelet meghatározza a Kombinált Nomenklátúra értelmezésére irányadó általános szabályokat. Ezeket a szabályokat kell alkalmazni bármely más olyan nomenklatúrára vonatkozóan is, amely részben vagy egészben a Kombinált Nomenklatúrán alapul vagy azt bármilyen további albontással kiegészíti, és amelyet az árukereskedelemhez kapcsolódó tarifális és más intézkedések alkalmazása céljából az Unió valamely más rendelkezése hoz létre.
- (3) Az említett általános szabályok értelmében a mellékletben szereplő táblázat 1. oszlopában leírt árukat a 3. oszlopban feltüntetett indokok alapján a táblázat 2. oszlopában megjelölt KN-kód alá kell besorolni.

(4) Indokolt úgy rendelkezni, hogy a tagállamok vámhatóságai által kibocsátott, e rendelet rendelkezéseitől eltérő tartalmú, az áruk Kombinált Nomenklátúra szerinti besorolására vonatkozó kötelező érvényű tarifális felvilágosítást a jogosult – a Közösségi Vámkódex létrehozásáról szóló, 1992. október 12-i 2913/92/EGK tanácsi rendelet ⁽²⁾ 12. cikke (6) bekezdésének alkalmazásában – három hónapig továbbra is felhasználhatja.

(5) Az e rendeletben előírt intézkedések összhangban vannak a Vámkódex Bizottság véleményével,

ELFOGADTA EZT A RENDELETET:

1. cikk

A Kombinált Nomenklatúrában a melléklet táblázatának 1. oszlopában leírt árukat a táblázat 2. oszlopában megjelölt KN-kód alá kell besorolni.

2. cikk

A tagállamok vámhatóságai által kibocsátott, e rendelet rendelkezéseitől eltérő tartalmú kötelező érvényű tarifális felvilágosítás – a 2913/92/EGK rendelet 12. cikke (6) bekezdésének alkalmazásában – három hónapig továbbra is felhasználható.

3. cikk

Ez a rendelet az *Európai Unió Hivatalos Lapjában* való kihirdetését követő huszadik napon lép hatályba.

Ez a rendelet teljes egészében kötelező és közvetlenül alkalmazandó valamennyi tagállamban.

Kelt Brüsszelben, 2011. november 17-én.

a Bizottság részéről,
az elnök nevében,
Algirdas ŠEMETA
a Bizottság tagja

⁽¹⁾ HL L 256., 1987.9.7., 1. o.

⁽²⁾ HL L 302., 1992.10.19., 1. o.

MELLÉKLET

Árumegnevezés	Besorolás (KN-kód)	Indokolás
(1)	(2)	(3)
<p>Hordozható, elemes, elektronikus képmegjelenítő szemüveg (ún. videoszemüveg), melynek mérete a száraz behajtott állapotában körülbelül 15 cm × 3,5 cm × 2,5 cm.</p> <p>Az elektronikus készüléket szemüvegkerethez hasonló keretre szerelt két darab, egyenként 640 × 480 pixeles (virtuálisan egy 2 méter távolságból nézett, 80 hüvelykes képernyővel egyenértékű) folyadékkristályos kijelző (LCD) és hangfeldolgozó áramkörök alkotják.</p> <p>A készülék automatikus adatfeldolgozó berendezéshez (ADP) és készülékekhez, például videolejátszókhöz, televíziókészülékekhez vagy játékkonzolokhoz csatlakoztatható.</p> <p>Virtuális 3-dimenziós videoképeket megjelenítő, szórakoztatóelektronikai termék.</p>	8528 59 40	<p>A besorolást a Kombinált Nomenklatúra értelmezésére szolgáló 1. és 6. általános szabály, valamint a 8528, a 8528 59 és a 8528 59 40 KN-kód szövegezése határozza meg.</p> <p>A videoszemüveg rendeltetését tekintve a 8528 vtsz. szerinti értelemben vett videokép-megjelenítő.</p> <p>Mivel a készülék nem foglal magában vevőegységet vagy televíziójelek vételére alkalmas egyéb hasonló eszközt, ezért televízió-vevőegységként a 8528 71 alszám alá történő besorolása kizárt.</p> <p>A készülék 2 kis méretű (a bal és a jobb szem elé helyezett) LCD-kijelző segítségével egy 2 méter távolságból nézett, 80 hüvelykes képernyő látványával egyenértékű képet alkot. A termék jellemzőinél fogva szórakozási célokra, például filmnézésre, televíziózásra vagy videojátéokra szolgál. Következésképpen a terméknek a 8528 51 alszám alá történő besorolása kizárt, mivel nem tekinthető kizárólag vagy elsősorban a 8471 vámtarifaszám alá tartozó automatikus adatfeldolgozó rendszerben használatos eszköznek.</p> <p>Ezért a készüléket LCD-kijelzős színes monitorként, a 8528 59 40 KN-kód alá kell besorolni.</p>

A BIZOTTSÁG 1197/2011/EU VÉGREHAJTÁSI RENDELETE

(2011. november 21.)

a Közösségen belül működési tilalom alá tartozó légi fuvarozók közösségi listájának létrehozásáról szóló 474/2006/EK rendelet módosításáról

(EGT-vonatkozású szöveg)

AZ EURÓPAI BIZOTTSÁG,

tekintettel az Európai Unió működéséről szóló szerződésre,

tekintettel a Közösségen belül működési tilalom alá tartozó légi fuvarozók közösségi listájának elfogadásáról és az üzemeltető fuvarozó kiléte tekintetében a légi közlekedés utasainak tájékoztatásáról, valamint a 2004/36/EK irányelv 9. cikkének hatályon kívül helyezéséről szóló, 2005. december 14-i 2111/2005/EK európai parlamenti és tanácsi rendeletre ⁽¹⁾, és különösen annak 4. cikkére ⁽²⁾,

mivel:

- (1) A 2006. március 22-i 474/2006/EK bizottsági rendelet létrehozta az Unión belül működési tilalom alá tartozó légi fuvarozóknak a 2111/2005/EK rendelet II. fejezetében említett közösségi listáját.
- (2) A 2111/2005/EK rendelet 4. cikkének (3) bekezdésével összhangban bizonyos tagállamok és az Európai Repülésbiztonsági Ügynökség (a továbbiakban: EASA) a közösségi lista frissítésének összefüggésében fontos információkról tájékoztatták a Bizottságot. Harmadik országok is fontos tájékoztatást nyújtottak. Ennek alapján kívánatos a közösségi lista naprakészé tétele.
- (3) A Bizottság közvetlenül – vagy ha ez nem bizonyult lehetségesnek, a szabályozási felügyeletükért felelős hatóságokon keresztül – értesítette az összes érintett légi fuvarozót, megjelölve azon legfőbb tényeket és megfontolásokat, amelyek alapján az Unión belül működési tilalmat szabott ki rájuk, illetve amelyek alapján – a közösségi listán szereplő légi fuvarozók esetében – módosította a rájuk vonatkozó működési tilalom feltételeit.
- (4) A Bizottság lehetőséget biztosított az érintett légi fuvarozóknak, hogy betekintést nyerjenek a tagállamoktól származó dokumentációba, hogy írásos megjegyzéseket

nyújtsanak be, illetve hogy szóbeli beszámolót tartsanak egyrészt 10 munkanapon belül a Bizottságnak, másrészt a polgári légi közlekedés területén a műszaki előírások és a közigazgatási eljárások összehangolásáról szóló december 16-i 3922/1991/EGK tanácsi rendelettel ⁽³⁾ létrehozott repülésbiztonsági bizottságnak.

- (5) A repülésbiztonsági bizottság meghallgatta az EASA beszámolóját az átfogó USOAP-program keretében a Nemzetközi Polgári Repülési Szervezet (ICAO) által elkészített vizsgálati jelentések elemzésének eredményeiről, valamint a 2111/2005/EK rendelet által érintett országokban végrehajtott technikai segítségnyújtási projektekről. A bizottság nyugtázta azokat a további technikai segítségnyújtási és együttműködési kérelmeket, amelyek célja a polgári légiközlekedési hatóságok adminisztratív és technikai kapacitásainak javítása az alkalmazandó nemzetközi előírásoknak való esetleges meg nem felelés kiküszöbölése érdekében.

- (6) A 474/2006/EK rendeletet ezért ennek megfelelően módosítani kell.

- (7) Az e rendeletben előírt intézkedések összhangban vannak a repülésbiztonsági bizottság véleményével,

Európai uniós légi fuvarozók

- (8) A bizonyos uniós fuvarozók repülőgépein végzett SAFA földi ellenőrzésekből vagy az EASA által elvégzett szabványosítási vizsgálatokból származó adatoknak az EASA általi elemzését, valamint a fuvarozók nemzeti légiközlekedési hatóságai által végzett területspecifikus ellenőrzések és vizsgálatok eredményeit alapul véve egyes tagállamok végrehajtási intézkedéseket hoztak. Ezek a tagállamok a Bizottságot és a repülésbiztonsági bizottságot az alábbi intézkedésekről tájékoztatták: Ciprus úgy döntött, hogy 2011. augusztus 5-én visszavonja az Eurocypria Airlines légi fuvarozó üzemeltetési engedélyét; Olaszország arról adott tájékoztatást, hogy a Livingston és az ItaliAirlines légi fuvarozók légi szállítási engedélye továbbra is felfüggesztés alatt áll; Franciaország úgy döntött, hogy 2010. október 6-án visszavonja a Blue Line légi fuvarozó üzemeltetési engedélyét. Görögország úgy döntött, hogy 2010. október 21-én visszavonja a First Airways légi fuvarozó üzemeltetési engedélyét, 2011. július 20-án visszavonja az Athens Airways

⁽¹⁾ HL L 344., 2005.12.27., 15. o.

⁽²⁾ HL L 143., 2004.4.30., 76. o.

⁽³⁾ HL L 373., 1991.12.31., 4. o.

üzembentartási engedélyét, 2011. szeptember 2-án visszavonja az Air Go Airlines üzemeltetési engedélyét, 2011. szeptember 9-én visszavonja az Argo Airways üzemeltetési engedélyét, valamint a légi üzemeltetés és karbantartás tekintetében fokozott felügyelet alá helyezett Hellenic Imperial Airways engedélyének érvényességét 2012. február 2-ig öt hónapra korlátozza; az Egyesült Királyság megerősítette, hogy a Jet2.Com, az Oasis és a Titan Airways légi fuvarozókra vonatkozó fokozott felügyeleti tevékenység nem tárt fel további biztonsági kockázatokat; Hollandia úgy döntött, hogy szeptember 28-án felfüggeszti a Solid-air üzemeltetési engedélyét, valamint 2011. november 4-én felfüggeszti az Amsterdam Airlines üzemeltetési engedélyét; Németország úgy döntött, hogy 2011. június 29-én visszavonja az ACH Hamburg GmbH üzemeltetési engedélyét. Ezenfelül az LBA felügyeleti tevékenységét – személyzetének 2012-ben várható bővítéséig – továbbra is a nagyobb kockázatot jelentő légi fuvarozókra fogja összpontosítani. Portugália tájékoztatása szerint a Luzair légi fuvarozó üzemeltetési engedélye 2011. szeptember 19-én lejárt, és újrarendezési eljárás alatt áll, valamint a White Airways ismét szokásos felügyelet alá áll, mivel a légi fuvarozóra vonatkozó fokozott felügyelet nem tárt fel biztonsági kockázatokat; végül Svédország úgy döntött, hogy 2011. szeptember 16-án felfüggeszti a Flyg Centrum AB légi fuvarozó üzemeltetési engedélyét, továbbá a Nova Air és az AirSweden Aviation AB légi fuvarozók korrekciós intézkedési terveket nyújtottak be, melyeket Svédország illetékes hatóságai jelenleg vizsgálják; az említett légi fuvarozók ez idő alatt fokozott felügyelet alá maradnak.

Spanyolország légi fuvarozói

- (9) A 2011. április 19-i 390/2011/EU bizottsági végrehajtási rendelet⁽¹⁾ elfogadását követően, a SAFA-ellenőrzés adatainak az EASA általi két további, rendszeres elemzése alapján továbbra is jelentős számú, Spanyolországban engedélyezett olyan légi fuvarozó van, amelyeknél a SAFA-ellenőrzések során ellenőrzésenként egynél több jelentős hiányosságot tártak fel. Ezért a Bizottság folytatta a Spanyolország illetékes hatóságaival (AESA) 2011. március 14-én megkezdett hivatalos egyeztetéseket.
- (10) A 2011. október 19-i ülésen az AESA tájékoztatta a Bizottságot a spanyol légi fuvarozóknál megállapított biztonsági problémák tartós orvoslására mindaddig hozott intézkedésekről. Az AESA nevezetesen arról tájékoztatta a Bizottságot, hogy a Flightline légi fuvarozó üzemeltetési engedélyét a társaság által hozott korrekciós intézkedéseket követően meghosszabbították, de korlátozták annak érdekében, hogy a Metro III típusú légi jármű kizárásra kerüljön. A Zorex S.A. légi fuvarozó esetében az AESA 2011. májusában elindította a felfüggesztési eljárást, valamint átmeneti intézkedéseket hozott az üzemeltetés leállítása érdekében. A társaság által hozott korrekciós intézkedéseket követően az említett intézkedéseket megszüntették. Az újabb bizonyítékok alapján azonban, melyek szerint a légi fuvarozó nem orvosolta megfelelően a biztonsági problémákat, 2011.

október 7-én újabb felfüggesztési eljárás indult. Az Alba Star légi fuvarozóra vonatkozóan az AESA már több ügyet is feltárt e légi fuvarozó biztonsági teljesítményével kapcsolatban, és fokozta a felügyeletet. Az AESA saját vizsgálatai és ellenőrzései alapján megállapította, hogy a többi, a SAFA-ellenőrzések során elégtelen eredményt elért spanyol légi fuvarozó nem jelent közvetlen biztonsági kockázatot, de továbbra is fokozott felügyelet alá tartoznak.

- (11) Az AESA arról is tájékoztatást nyújtott, hogy a Baleares Link Express és az Eurocontinental üzemeltetési engedélyét 2011. június 27-én visszavonták.
- (12) A repülésbiztonsági bizottság ülésén az AESA tájékoztatta a bizottságot a további intézkedésekről. Arról számoltak be, hogy a Zorex S. A. üzemeltetési engedélyét 2011. november 7-én felfüggesztették, és az Alba Star légi fuvarozót 2011. október 24-én speciális ellenőrzéseknek vetették alá, amelyek azonban nem tártak fel jelentős hiányosságokat, valamint hogy a legutóbbi két SAFA-ellenőrzés során nem tártak fel hiányosságokat. Ezenkívül az IMD Airways S.L. légi fuvarozót 2011. október 20-án és 24-én, valamint november 3-án és 4-én ellenőrzéssorozatnak vetették alá, de nem tártak fel jelentős hiányosságokat.
- (13) Az AESA által a spanyol légi fuvarozóknál megállapított biztonsági hiányosságok orvoslására hozott intézkedések alapján megállapítást nyert, hogy e légi fuvarozók működése jelenleg az említett hatóság által a komoly biztonsági kockázatok kiküszöbölése érdekében kielégítő ellenőrzés alatt áll, ezért további intézkedésre nincs szükség. A Bizottság az EASA-val együttműködésben mindközben továbbra is nyomon követi a spanyol légi fuvarozók biztonsági teljesítményét.

Albánia légi fuvarozói

- (14) Az ICAO 2009 decemberében az egyetemes biztonság-felügyeleti ellenőrzés (USOAP) keretében elvégezte Albánia átfogó biztonsági vizsgálatát. A vizsgálat során nagy számban tártak fel jelentős hiányosságokat, ami arra enged következtetni, hogy Albánia illetékes hatóságai alkalmatlanok biztonság-felügyeleti hatáskörük gyakorlására. E vizsgálat zárójelentése kibocsátásának időpontjában az ICAO véleménye szerint az ICAO-előírások több mint 59%-át nem alkalmazták hatékonyan. Bizonyos létfontosságú szempontok, például a biztonsági problémák megoldása tekintetében az ICAO-előírások több mint 80%-át nem alkalmazták eredményesen. Albánia illetékes hatóságai továbbá elmulasztottak javaslatot tenni megfelelő korrekciós intézkedésekre; erre utal az a tény, hogy az ICAO az e hatóságok által az ICAO-hoz 2010 augusztusában a jogszabályok, a szervezet, az engedélyezés, az üzemeltetés, a légi alkalmasság és a baleset-/eseménykivizsgálás területén benyújtott korrekciós intézkedések több mint 90%-át nem tartotta elfogadhatónak. Albánia illetékes hatóságai ezenkívül elmulasztottak jelentést tenni a fent említett korrekciós intézkedési tervek végrehajtásáról.

⁽¹⁾ HL L 104., 2011.4.20., 10. o.

(15) Az EASA 2010 januárjában elvégezte Albánia átfogó szabványosítási vizsgálatát. Az említett vizsgálat zárójelentése minden ellenőrzött területen jelentős, haladéktalanul pótlendő hiányosságokat tárt fel. Az EASA azonban arról számolt be, hogy Albánia illetékes hatóságai (ACAA) átfogó intézkedési tervet mutattak be, amely elfogadhatónak bizonyult, és amelyről 2010. április 29-én megállapodás született, a biztonsági hiányosságok azonnali kezelésére szolgáló intézkedéseket is tartalmazó, 2011 végéig szakaszosan végrehajtandó javító intézkedésekkel együtt. Az ACAA-nak a repülésbiztonsági bizottság előtti 2010. márciusi⁽¹⁾, illetve júniusi⁽²⁾ meghallgatását követően felszólították Albánia illetékes hatóságát, hogy tegye meg az EASA-val közösen meghatározott intézkedési tervek hatékony és tervszerű végrehajtásához szükséges intézkedéseket, elsősorban azon azonosított hiányosságok megoldása érdekében, amelyek késedelmes korrekciója biztonsági aggályokkal járna. A meghallgatásokon felhívták továbbá a figyelmet annak rendkívüli fontosságára, hogy felgyorsítsák a hatóság kapacitásépítési folyamatát és biztosítsák, hogy az Albániában engedélyezett légi fuvarozók biztonsági felügyelete az alkalmazandó biztonsági előírásokkal összhangban történjen, valamint megtegyék a szükséges jogérvényesítési intézkedéseket.

(16) Az EASA tovább folytatta az intenzív konzultációt az albán illetékes hatósággal a hatóság által bemutatott, az Albániában 2010 januárjában végzett átfogó szabványosítási vizsgálat során az EASA által feltárt jelentős hiányosságok orvoslására szolgáló korrekciós intézkedési terveket követő előrehaladás figyelemmel kísérése érdekében. E célból az EASA 2011 júliusában a légi alkalmasság és a légi üzemeltetés területén utólagos ellenőrzéseket végzett. E vizsgálatok zárójelentéseiből, melyeket az ACAA 2011. augusztus 10-én, illetve szeptember 2-án kapott kézhez, kitűnik, hogy a korrekciós intézkedési tervek nem lettek tervszerűen végrehajtva, sőt ezenfelül újabb hiányosságok is napvilágra kerültek. A légi alkalmasság területén az EASA megállapította, hogy a 2010. januári vizsgálat során feltárt három meg nem felelési problémát Albánia illetékes hatóságai nem kezelték megfelelően, valamint az albán illetékes hatóságok korábbi állításaival szemben három másik problémát sem zártak le kielégítően⁽³⁾; az említett problémák közül négyet az EASA mint a biztonságot érintő problémát értékelt. Ennek megfelelően az ACAA alkalmatlan volt légi alkalmassági felügyeleti hatásköre gyakorlására, mivel az ACAA e célra nem foglalkoztatott szakképzett személyzetet, és az e helyzet orvoslására szolgáló, külső munkatársakkal kötött korábbi szerződések 2011 januárjában lejártak. Következésképpen a vizsgálat időpontjában nem felügyelték sem az Albániában hatályos, légi alkalmasságra vonatkozó jogszabályokat, sem az engedéllyel rendelkező légi fuvarozókat. A légi üzemeltetés területén

az EASA megállapította, hogy a 2010. januári vizsgálat során feltárt négy meg nem felelési problémát Albánia illetékes hatóságai nem kezelték megfelelően, valamint az albán illetékes hatóságok korábbi állításaival szemben két másik problémát sem zártak le kielégítően⁽⁴⁾; az említett problémák közül ötöt az EASA mint a biztonságot érintő problémát értékelt. Ennek megfelelően Albánia illetékes hatósága alkalmatlan volt légi üzemeltetési felügyeleti hatásköre gyakorlására, mivel az ACAA e célra nem foglalkoztatott szakképzett személyzetet, és az e helyzet orvoslására szolgáló, külső munkatársakkal kötött korábbi szerződések lejártak. Következésképpen az Albániában hatályos, a légi üzemeltetésre vonatkozó jogszabályok végrehajtása, valamint az engedéllyel rendelkező légi fuvarozók felügyelete elégtelen, és számos, biztonsági szempontból kritikus elem nem áll felügyelet alatt.

(17) Olaszország illetékes hatóságai, melyek 2010 szeptember 6-án az albán illetékes hatóságokkal karöltve átfogó együttműködési projekt megvalósítását tervezik, arról számoltak be, hogy hozzáértő személyzet hiányában az albán hatóságok eddig csak csekély mértékben tudták igénybe venni a műszaki és adminisztratív kapacitásaik kiépítésére felajánlott támogatást.

(18) Ezen előzmények tükrében a Bizottság tovább folytatta az intenzív konzultációt az ACAA-val, és kérte, hogy az 2011. október 11-ig írásban nyújtsa be az Albániában engedélyezett légi fuvarozók biztonsági felügyeletére vonatkozó információkat. 2011. október 21-én az EASA támogatásával további konzultációra került sor Franciaország és Olaszország illetékes hatóságaival. Az ACAA-t is felkérték, hogy vegyen részt a repülésbiztonsági bizottság ülésén, melyre 2011. november 9-én került sor. Az ACAA nem nyújtott további tájékoztatást az ICAO által jelentett hiányosságok megoldására hozott intézkedéseiről, és arra nézve sem szolgáltatott bizonyítékot, hogy az EASA szabványosítási vizsgálataiban feltárt valamennyi hiányosságot tervszerűen megoldotta volna, vagy azok az EASA által elfogadható korrekciós intézkedési terv részét képeznék. Az EASA megerősítette, hogy csak korlátozott számú – kizárólag az üzemeltetés területét érintő – intézkedés tekinthető elfogadhatónak. Albánia illetékes hatósága megerősítette, hogy nem rendelkezik szakképzett ellenőrökkel, és továbbra is csak három, 2011. decemberéig tartó rövid távú, közvetett szerződéssel rendelkező, részmunkaidőben dolgozó külső szakértőre támaszkodva gyakorolja felügyeleti hatáskörét. Az ACAA azonban nem tudta igazolni a felügyelet folytonosságát, sem azt, hogy a szerződéses alkalmazottak esetében nem áll fenn összeférhetlenség. Az ACAA nem tudta igazolni a légi alkalmasság területén végzett, megfelelő mértékű felügyeleti tevékenységeket, és

⁽¹⁾ A 2010. március 30-i 273/2010/EK rendelet (55)–(58) preambulumbekzdése, HL L 84., 2010.03.31., 30. o.

⁽²⁾ A 2010. július 5-i 590/2010/EK rendelet (24)–(30) preambulumbekzdése, HL L 170., 2010.7.6., 9. o.

⁽³⁾ EASA szabványosítási vizsgálat AIR.AL.06.2011, 6 meg nem oldott meg nem felelési probléma, hivatkozás: AL#10418(d), 10419(d), 10423(c), 10426(c), 10427(d), 10428(d).

⁽⁴⁾ EASA szabványosítási vizsgálat OPS.AL.06.2011, 4 meg nem oldott meg nem felelési probléma, hivatkozás: F3(d) (képzési programok), F4(d) (vizsgálati kézikönyv), F7(c) (SSP), F9(d) (folyamatos felügyelet).

elismerte, hogy a biztonsági felügyelet az említett szakértők szerződésével kapcsolatos nehézségek miatt 2010–2011-ben több hónapra szünetelt.

- (19) Albánia illetékes hatósága állítása szerint azonban az ACAA-t létrehozó jogalapot 2011. november 10-én módosították annak érdekében, hogy nagyobb pénzügyi függetlenségre tegyen szert és jobb foglalkoztatási feltételeket biztosíthasson az említett alkalmazottaknak; a módosítást követően öt évre szóló, technikai segítségnyújtásra vonatkozó nemzetközi pályázati felhívást fognak kiírni azzal a céllal, hogy a szerződések 2012 elején aláírásra kerüljenek. A hatóság elismerte, hogy a biztonsági felügyeletre vonatkozó feladatok ellátásához a külső szerződéssel rendelkező személyzet nem váltja ki a teljes munkaidőben foglalkoztatott, szakképzett ellenőrök hatósági munkaerőként történő felvételének szükségességét, és vállalta, hogy a lehető leghamarabb sort kerít az említett munkatársak felvételére.
- (20) Az Albániában engedélyezett, Albanian Airlines légi fuvarozót meghívták a repülésbiztonsági bizottság ülésére; meghallgatására az ACAA jelenlétében, 2011. november 9-én került sor. Noha az üzemeltetési engedélyt 2011. június 17-én kibővítették egy BAE-146 típusú, ZA-MAN lajstromjelű harmadik légi járműre, arra nézve nem szolgáltatott bizonyítékot, hogy a légi alkalmassági bizonyítvány kiadását és a légi járműnek az üzemeltetési engedélybe való felvételét megelőzően az albán illetékes hatóság elvégezte volna az előzetes ellenőrzéseket. Ezenfelül nem tudtak bizonyítékot szolgáltatni arra nézve, hogy noha az albán illetékes hatóság az üzemeltetési engedélyt 2011. július 27-én megújította, a megújítás előtt elvégezték volna a légi alkalmasságra vonatkozó előzetes ellenőrzéseket; az üzemeltetésre vonatkozó előzetes vizsgálatok sem voltak kielégítőek. Noha az Albanian Airlines működő minőségirányítási rendszert hozott létre, nem szolgáltatott bizonyítékot arról, hogy valamennyi, az ACAA és az EASA által 2011-ben feltárt hiányosságot tervszerűen orvosolta volna, különös tekintettel azokra, amelyek az üzemeltetési kézikönyvre, valamint a repülő- és légiutaskísérő-személyzet képzésére vonatkoznak. Az ACAA beszámolt és november 10-én írásos bizonyítékot nyújtott be az Albanian Airlines légi fuvarozó üzemeltetési engedélyének azonnali hatályú visszavonásáról. A repülésbiztonsági bizottság tudomásul vette az albán illetékes hatóság fenti döntését.
- (21) Az Albániában engedélyezett, Belle Air légi fuvarozót meghívták a repülésbiztonsági bizottság ülésére; meghallgatására az ACAA jelenlétében, 2011. november 9-én került sor. A Belle Air jelezte, hogy az öt, általa üzemeltetett légi jármű közül csak egy Boeing DC-9-82 típusú légi jármű van Albániában lajstromozva, a többi, Airbus A318/319/320/321 és ATR72 típusú légi jármű F-ORAA, F-ORAD, F-ORAE, F-ORAG lajstromjellel Franciaországban van lajstromozva. A Belle Air igazolta, hogy a Franciaországban lajstromozott légi járművek egy, Franciaország illetékes hatóságai által engedélyezett légialkalmasság-irányító szerződéses szervezet irányítása alatt állnak, és a francia illetékes hatóságok megerősítették, hogy a légi alkalmasság és a vonatkozó személyzet engedélyezése biztonsági felügyeletük alatt van. A Belle Air azt is igazolta, hogy biztonsági és minőségirányítási rendszerek révén megvalósította tevékenységének belső ellenőrzését. Az ACAA beszámolt és 2011. november 10-én írásos bizonyítékot nyújtott be a mindaddig a Belle Air által üzemeltetett, ZA-ARD lajstromjelű légi jármű légi alkalmassági bizonyítványának azonnali hatályú visszavonásáról, és annak azonnali üzenem kívül helyezéséről mindaddig, míg e légi jármű engedélyezési eljárása be nem fejeződik. A repülésbiztonsági bizottság tudomásul vette az albán illetékes hatóság fenti döntését.
- (22) A Bizottság és a repülésbiztonsági bizottság elismeri az albániai polgári légiközlekedési rendszer reformja érdekében tett erőfeszítéseket, különös tekintettel a nemzetközi és európai biztonsági előírásoknak megfelelő új jogszabályi keret létrehozására, az ICAO, az EASA által jelentett, illetve az egyeztetések során feltárt biztonsági hiányosságok kezelésére tett erőfeszítésekre, valamint az ACAA által elfogadott végrehajtási intézkedésekre és arra a vállalásra, hogy a hatóság késedelem nélkül állandó, szakképzett ellenőröket vesz fel.
- (23) Az ACAA továbbá hivatalosan kérte Olaszország illetékes hatóságának támogatását a két hatóság között létrehozott együttműködési megállapodás keretében annak érdekében, hogy megerősítse az ACAA adminisztratív és műszaki kapacitáit a biztonsági felügyelet, különösen a légi üzemeltetés területének tekintetében. Olaszország illetékes hatóságai arról tájékoztatták a repülésbiztonsági bizottságot, hogy készek késedelem nélkül elindítani ezt a programot, hogy az ACAA addig is lépes legyen hatékonyan ellátni a szabályozási felügyelete alá tartozó légi fuvarozók felügyeletét, amíg a hatóság nem rendelkezik az ennek önálló elvégzéséhez szükséges, szakképzett személyzettel.
- (24) E fejlemények tükrében a közös kritériumok alapján megállapítást nyert, hogy e szakaszban további intézkedésekre nincs szükség. A tagállamok azonban ellenőrizni fogják, hogy e légi fuvarozók ténylegesen megfelelnek-e a vonatkozó biztonsági követelményeknek, és e célból az Albániában engedélyezett légi fuvarozók légi járműveit előbbre sorolt földi ellenőrzéseknek fogják alávetni a 351/2008/EK rendelet alapján.
- (25) A Bizottság és a repülésbiztonsági bizottság arra ösztönzi Albániát, hogy tegyen határozott előrelépést az ACAA műszaki és adminisztratív kapacitásának kiépítése terén, és felkéri az ACAA-t, hogy teljes körűen és átláthatóan működjön együtt az ICAO-val és az EASA-val a valamennyi feltárt hiányosság orvoslására szolgáló, megfelelő korrekciós intézkedési tervek végrehajtásában történő gyors és jelentős haladás elérése érdekében. A Bizottság és a repülésbiztonsági bizottság a kellő időben újból értékelni fogja a helyzetet.
- TAAG Angolan Airlines**
- (26) A 273/2010/EK rendeletnek⁽¹⁾ megfelelően az Angolában engedélyezett TAAG Angolan Airlines az EU viszonylatában csak négy Boeing 737-700 típusú, D2-TBF, D2-TBG, D2-TBH és D2-TBJ lajstromjelű, valamint

⁽¹⁾ A Bizottság 273/2010/EU rendelete (2010. március 30.), HL L 84., 2010.3.31., 25. o., lásd különösen az (59)–(68) bekezdést.

három Boeing 777-200 típusú, D2-TED, D2-TEE, D2-TEF lajstromjelű légi járművet jogosult üzemeltetni. A TAAG beszámolt róla, hogy flottájának megújítását követően a Boeing B747 légijármű-típust teljesen kivonta a forgalomból, és e járműveket 2011. június-július folyamán két Boeing 777-300 típusú, D2-TEG és D2-THE lajstromjelű légi járművel pótolta; a TAAG kérte, hogy ezek a légi járművek is kapjanak engedélyt az EU-ba való repülésre.

- (27) A TAAG Angolan Airlines 2011. november 9-én írásbeli információkat nyújtott be és beszámolót tartott a repülésbiztonsági bizottságnak. A TAAG bizonyította készségét, hogy biztosítja a Boeing B777-200 és 777-300 típusú légi jármű biztonságos, veszélytelen és tervszerű üzemeltetését.
- (28) Az angolai illetékes hatóság (INAVIC) megerősítette a repülésbiztonsági bizottság előtt, és bizonyítékot szolgáltatott róla, hogy a TAAG flottájának kibővítését a B777-300 típusú légi járművel jóváhagyta; az INAVIC azt is bejelentette, hogy a légi fuvarozó folyamatos felügyelet alatt áll, és a felügyelet során nem állapítottak meg biztonsági problémákat. A 2010 decemberében Lisszabon és Luanda között bekövetkezett baleset vonatkozásában az illetékes hatóságok folyamatban lévő vizsgálatai nem tártak fel hiányosságokat a TAAG üzemeltetésében vagy karbantartásában, és nem vezettek a társaságnak címzett különleges ajánlásokhoz.
- (29) Portugália illetékes hatóságai azt jelentették, hogy a TAAG által üzemeltett légi járműveken Portugáliában végrehajtott földi ellenőrzések során nem állapítottak meg biztonsági problémákat.
- (30) Ezért a közös kritériumok alapján megállapítást nyert, hogy a TAAG számára engedélyezni kell az EU-ba irányuló működést a további két Boeing B777-300ER típusú, D2-TEG és D2-TEH lajstromjelű légi járművel, melyeket következképpen fel kell venni a B. mellékletbe. E légi fuvarozó Európai Unióba irányuló működését továbbra is megfelelően ellenőrizni kell abból a szempontból, hogy az ténylegesen megfelel-e a vonatkozó biztonsági követelményeknek, és e célból e légi fuvarozó légi járműveit előbbre sorolt földi ellenőrzéseknek fogják alávetni a 351/2008/EK rendelet alapján.

Al Wafeer Air

- (31) Míután az EASA által a Szaúd-Arábiában engedélyezett Al Wafeer Air légi fuvarozó által az Unióba közlekedtetett légi járműveken végrehajtott SAFA földi ellenőrzések eredményein végzett elemzés súlyos, ismétlődő meg nem feleléseket tárt fel a nemzetközi biztonsági előírások tekintetében⁽¹⁾, a Bizottság 2011. augusztus 5-én hivatalos egyeztetésekbe kezdett Szaúd-Arábia illetékes hatóságaival. A hatóságok szeptember 14-én arról számoltak be, hogy az Al Wafeer Air üzemeltetési engedélyt felfüggesztették, és biztosítékot adtak arra nézve, hogy

az üzemeltetést nem folytathatja anélkül, hogy orvosolná a SAFA-program keretében feltárt hiányosságokat. A Bizottság továbbra is konzultációkat fog folytatni Szaúd-Arábia illetékes hatóságaival az ügy nyomom következő érdekében.

Pakistan International Airways

- (32) A Bizottság 2011. szeptember 8-án egyeztetést kezdeményezett Pakisztán illetékes hatóságaival azon légi alkalmassági problémák megoldása érdekében, amelyeket 2010 szeptembere óta a Pakistan International Airways (PIA) által az Unióba irányulóan üzemeltetett légi járműveken elvégzett, számos földi ellenőrzés során merültek fel⁽²⁾. Az egyeztetéseket azt követően indították el, hogy az EASA által végzett SAFA-ellenőrzések elemzését és különösen egy Airbus A310 típusú, AP-BGO lajstromjelű légi járművön a francia illetékes hatóságok által elvégzett SAFA-ellenőrzést követően indították el⁽³⁾; utóbbi ellenőrzés ahhoz vezetett, hogy a légi járművet üresen Pakisztánba kellett szállítani javítási célú karbantartási intézkedések céljából.
- (33) 2011. szeptember 17-én kelt válaszukban Pakisztán illetékes hatóságai (PCAA) tájékoztatást nyújtottak a feltárt meg nem felelések kezelése érdekében hozott intézkedéseikről. A válasz kiterjedt egy, a PIA által megfogalmazott korrekciós intézkedési terv részleteire is, amely 15, a légi fuvarozó által tervezett különleges intézkedést sorolt fel; ezek többségét 2011. október 30-ig kellett volna befejezni.
- (34) 2011. október 31-én a PCAA tájékoztatta a Bizottságot a PIA által a korrekciós intézkedési tervének végrehajtásában elért haladásról, valamint a PCAA által tett intézkedésekről. A PIA korrekciós intézkedési tervének tizenöt intézkedése közül nyolcat teljesítettek, a fennmaradókat pedig legkésőbb 2011. december 15-ig kell befejezni. A PCAA tizenhárom pontból álló tervet készített a PIA biztonsági kultúrájának kezelésére, légi járműveinek légi alkalmassági állapotára és a légitársaság rendszerszerű tökéletesítésére irányuló intézkedésekre vonatkozóan.
- (35) A tagállamok arra ösztönzik a Bizottságot, hogy folytassa az egyeztetést Pakisztán illetékes hatóságaival és a légi fuvarozóval annak biztosítása érdekében, hogy a korrekciós és orvosló intézkedések hosszú távon fenntarthatóak

⁽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.

legyenek. Ezért a tagállamok továbbra is ellenőrizni fogják, hogy a PIA ténylegesen megfelel-e a vonatkozó biztonsági előírásoknak, és e célból a légi fuvarozó légi járműveit előbbre sorolt földi ellenőrzéseknek fogják alávetni a 351/2008/EK rendelet alapján, és ezáltal a PIA által hozott orvosló intézkedések hatékonyságát is ellenőrzik. Ha ez a vizsgálat azonban azt mutatja, hogy a PIA elmulasztotta a feltárt biztonsági problémák kezelését, a Bizottság kénytelen lesz cselekedni a biztonsági kockázatok féken tartása érdekében.

Az Orosz Föderáció légi fuvarozói

(36) A SAFA-ellenőrzés adatainak az EASA általi két további, rendszeres elemzését követően, amelynek során több, az Orosz Föderációban engedélyezett légi fuvarozó esetében a SAFA-ellenőrzések eredményei továbbra is ellenőrzésenként egynél több jelentős hiányosságot tártak fel, valamint tekintettel a tényre, hogy e légi fuvarozók egy részének 2011-ben halálos áldozatot követelő balesete volt, a Bizottság egyeztetéseket tartott az Orosz Föderáció illetékes hatóságával („Federal Air Transport Agency of the Russian Federation” – FATA) a 2011. október 12-13-án Szentpéterváron megrendezett EU-Oroszország légiközlekedési csúcstalálkozó peremén.

(37) Annak érdekében, hogy részletes információcserére kerüljön sor az Unió területére járatokat üzemeltető légi fuvarozók biztonsági teljesítményével, illetve azon légi jármű-típusok biztonságos üzemeltetésével kapcsolatban, amelyek 2010 és 2011 során az Orosz Föderáció területén orosz légi fuvarozók halálos kimenetelű baleseteinek részesei voltak, október 27-én további egyeztetésekre került sor. Szintén ezen egyeztetések során az orosz hatóság által engedélyezett két légi fuvarozó, a VIM AVIA (VIM AIRLINES) és a TATARSTAN AIRLINES is meghallgatáson vett részt a Bizottság, az EASA, az Eurocontrol és egy tagállam előtt.

(38) Ezen egyeztetések alatt a FATA arról számolt be, hogy egyes légi jármű-típusokat, azaz az egyes orosz légi fuvarozók által üzemeltetett Tupoljev TU-134, Tupoljev TU-154B-2 és TU-154M típusokat a folyamatos légi alkalmasság, a rajtuk felszerelt berendezésekre vonatkozó kötelező légi alkalmassági információ, valamint az üzemeltetési eljárások szempontjából különböző intézkedéseknek vetették alá. A FATA arról is tájékoztatta a Bizottságot, hogy egyes, a nemzetközi járatokhoz kötelezően előírt berendezéseket (GPWS/TAWS) 2012. január 1-től kötelezővé tették az Orosz Föderáció belföldi járatain is.

(39) A repülésbiztonsági bizottság 2011. november 8-i ülésén a FATA a következő, a szabályozási felügyelete alá tartozó légi fuvarozókra vonatkozó végrehajtási intézkedésekről számolt be:

(a) A következő 12, az Unióba kereskedelmi légi járatokat üzemeltető légi fuvarozó üzemeltetési engedélyét visszavonták:

— 2nd Aviation Unit Sverdlovsk (ICAO-kód: UKU), visszavonva: 2011.03.02., MOSKVA (ICAO-kód:

MOA), visszavonva: 2011.03.23., AVIAL NB (ICAO-kód: NVI), visszavonva: 2011.07.15., AVIAENERGO (ICAO-kód: ERG), visszavonva: 2011.07.18., CONTINENT (ICAO-kód: CNE), visszavonva 2011.08.02., az érintett üzemeltetők nyilatkozataival együtt;

— RUSAIR (ICAO-kód: CGI), visszavonva 2011. 07.13-án a légi fuvarozó által üzemeltetett TU-134 típusú légi jármű 2011.06.20-i balesetéből következő tényállás alapján;

— YAK SERVICE (ICAO-kód: AKY), visszavonva 2011. 09. 23-án a légi fuvarozó által üzemeltetett YAK-42 típusú légi jármű 2011. szeptember 7-i balesetéből következő tényállás, valamint a FATA által 2011. 09. 22-én a légi fuvarozónál végzett ellenőrzés alapján;

— AEROSTARZ (ICAO-kód: ASE), visszavonva 2011. 10. 28., AVIANOVA (ICAO-kód: VNV), visszavonva 2011. 10. 10., KAVMINVODYAVIA (ICAO-kód: MVD), visszavonva 2011. 09. 27., az e légi fuvarozóknál a FATA által 2011. 10. 20-án, 2011. 10. 4-én, illetve 2011. 09. 27-én elvégzett ellenőrzések eredményei alapján;

— SKY EXPRESS (ICAO-kód: SXR), visszavonva 2011. 10. 31-én ágazati jelzések, a légi fuvarozó pénzügyi helyzete, valamint a légi fuvarozónál FATA által 2011. 10. 6-án elvégzett ellenőrzés eredményei alapján;

— AERORENT (ICAO-kód: NRO), visszavonva 2011. 11. 07-én az engedélyezési előírásoknak való meg nem felelés, valamint a FATA által 2011. 09. 27-én elvégzett ellenőrzés eredményei alapján;

(b) A következő 6, az Unióba kereskedelmi légi járatokat üzemeltető légi fuvarozó üzemeltetési engedélyét 2011. november 2-án módosították, a FATA által elrendelt működési korlátozásokkal:

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

(40) Egyes üzemeltetők, azaz a Yakutia és a Tatarstan Airlines teljesítményével kapcsolatban, amelyek működését 2007 óta folyamatosan nyomon követték és amelyeket a Bizottság és a repülésbiztonsági bizottság tagjai 2008 áprilisában meghallgattak, a Bizottság felhívta a FATA

figyelmét a SAFA földi ellenőrzések EASA által elvégzett elemzésének eredményeire, amelyek azt jelzik, hogy bizonyos, a légi alkalmassággal és az üzemeltetéssel kapcsolatos hiányosságokat a korábbi korrekciós és orvosló intézkedések nem kezelték eredményesen. A FATA arról számolt be, hogy felkérte az e légi fuvarozók felügyeletéért felelős regionális illetékes hatóságokat, hogy vizsgálják meg a SAFA-ellenőrzések eredményeit és gondoskodjanak róla, hogy e légi fuvarozók végrehajtsák a feltárt problémák megoldásához szükséges korrekciós intézkedéseket.

- (41) A repülésbiztonsági bizottság 2011. november 8-án mindkét légi fuvarozót meghallgatta, akik arról számoltak be, hogy az előzőleg a SAFA földi ellenőrzések során feltárt problémákat megoldották. Mindkét légi fuvarozó bejelentette, hogy a FATA 2011. november 2-i határozatát követően befejezték az Unióba irányuló működésüket.
- (42) A VIM AVIA (VIM AIRLINES) légi fuvarozó vonatkozásában a Bizottság két olyan ügyre hívta fel a FATA figyelmét, amelyek problémákat vetettek fel a légi fuvarozónak a vonatkozó biztonsági előírásoknak való tényleges megfelelésével kapcsolatban, az egyik nevezetesen a Franciaország illetékes hatóságai levélváltása a FATA-val egy francia repülőtéren elvégzett ellenőrzést⁽¹⁾ követően, mely ellenőrzés számos jelentős és komoly, az üzemeltetésbiztonságot veszélyeztető problémát tárt fel, és amely a légi jármű felszállási tilalmához, valamint az e hatóságok által a légi jármű visszaútjára (szállító útjára) elrendelt korlátozáshoz vezetett; a másik ügy a légi fuvarozó számára az EASA által kibocsátott karbantartási jóváhagyás (EASA 145.0410) 2011. május 24-én történt visszavonása annak 2010. szeptember 24-i felfüggesztését követően, melyre azért került sor, mert a VIM AVIA (VIM AIRLINES) elmulasztotta megfelelően, a vonatkozó jogszabályokkal⁽²⁾ összhangban megoldani a problémákat. A megoldatlan problémák, amelyek a karbantartási jóváhagyás visszavonásához vezettek, alátámasztották több, az uniós repülőtereken elvégzett SAFA-ellenőrzés során a légi alkalmasság területén feltárt hiányosságokat⁽³⁾, melyek nevezetesen a feltáratlan hiányosságokra vagy rongálódásokra, az ismert, de vizsgálat vagy nyomon követés nélkül hagyott hiányosságokra vagy rongálódásokra, vagy az elfogadható karbantartási határokon kívüli hiányosságokra vagy rongálódásokra vonatkoznak.
- (43) A repülésbiztonsági bizottságban tartott beszámolójában a VIM AVIA (VIM AIRLINES) légi fuvarozó nem igazolta,

hogy olyan működő biztonsági irányítási rendszere lenne, amely biztosítja, hogy az üzemeltető képes a kockázatok helyálló azonosítására, értékelésére, kezelésére és ellenőrzésére a biztonságos üzemeltetés megfelelő biztosítása érdekében. A VIM AVIA (VIM AIRLINES) bejelentette, hogy a FATA 2011. november 2-i határozatát követően befejezte az Unióba irányuló működését.

- (44) Az Eurocontrol által bemutatott információk alapján a repülésbiztonsági bizottság tudomására jutott, hogy mindhárom légi fuvarozó – a VIM AVIA (VIM AIRLINES), a YAKUTIA és a TATARSTAN AIRLINES – valójában számos, az EU-ba irányuló járatot közlekedtetett 2011. november 2. után is. A repülésbiztonsági bizottságot arról is tájékoztatták, hogy az egyik légi fuvarozó, az AERO RENT, amelynek a FATA üzemeltetési engedélyét visszavonta, a visszavonásról szóló határozat után is indított kereskedelmi járatokat az EU-ból.
- (45) Ezen információ tükrében a Bizottság kénytelen volt sürgős magyarázatot kérni a FATA-tól annak érdekében, hogy biztosítékokat kapjon arra vonatkozóan, hogy az orosz légi fuvarozókkal szemben foganatosított különböző jogérvényesítési intézkedések (az üzemeltetési engedély visszavonása és a működési korlátozások elrendelése) hatékony végrehajtásra kerülnek.
- (46) A szóban forgó légi fuvarozó által benyújtott dokumentáció megvizsgálása, illetve beszámolójának a repülésbiztonsági bizottság előtti meghallgatása után a Bizottság és a repülésbiztonsági bizottság kétségeit fejezte ki azzal kapcsolatban, hogy a VIM AVIA (VIM AIRLINES) képes lesz-e újra indítani az Európai Unióba irányuló járatait, amíg kézhez nem kapják a szükséges igazoló dokumentumokat arról, hogy a légi fuvarozó teljes körűen és tartósan végrehajtotta mind a SAFA-ellenőrzések, mind a FATA folyamatos felügyeleti tevékenysége során feltárt problémák kezelésére szolgáló korrekciós és orvosló intézkedéseket.
- (47) A Bizottság a biztosítékok 2011. november 14-ig történő megszerzése érdekében 2011. november 10-én tájékoztatást kért a FATA-tól arról, hogy az érintett légi fuvarozóknak az Unióba irányuló működését eredményesen korlátozták-e mindaddig, míg azok nem igazolták azt, hogy tartósan megoldottak valamennyi, SAFA-ellenőrzések, mind a FATA folyamatos felügyeleti tevékenysége során feltárt problémát. A FATA november 14-én azt igazoló dokumentumokat nyújtott be, hogy a VIM AVIA (VIM AIRLINES) légi fuvarozó működése 2012. április 1-ig korlátozott marad, és az öt másik orosz légi fuvarozó működése is korlátozva van mindaddig, míg nem igazolják a FATA felé, hogy valamennyi, a SAFA földi ellenőrzések során feltárt biztonsági problémát megfelelően kezelték. A FATA azt is megerősítette, hogy megteszi a szükséges lépéseket annak biztosítására, hogy a működési korlátozások által érintett valamennyi légi fuvarozó hatékonyan eleget tegyen a FATA határozatainak.

⁽¹⁾ DGAC/F-2011-2145.

⁽²⁾ 2042/2003/EK bizottsági rendelet (HL L 315., 2003.11.28., 1. o.).

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

- (48) A FATA által benyújtott dokumentáció alapján megállapítást nyert, hogy a közös kritériumok értelmében ebben a szakaszban a VIM AVIA (VIM AIRLINES) légi fuvarozóval kapcsolatban további intézkedésekre nincs szükség. A Bizottság e légi fuvarozó teljesítményét a repülésbiztonsági bizottságban, 2012 márciusában újból meg fogja vizsgálni.
- (49) A repülésbiztonsági bizottság azon óhajának adott hangot, hogy konstruktív párbeszédet szeretne folytatni a FATA-val valamennyi, a biztonságot érintő kérdésben. A Bizottság és a repülésbiztonsági bizottság szorosan nyomon fogja követni azon légi fuvarozók teljesítményét, amelyeknek az Unióba irányuló működését a FATA korlátozta annak érdekében, hogy csak azután kezdjék meg újra működésüket, hogy bizonyították az EU-ban végrehajtott földi ellenőrzések során feltárt valamennyi probléma eredményes megoldását. A Bizottság és a repülésbiztonsági bizottság törekedni fog a SAFA földi ellenőrzések során feltárt biztonsági meg nem felelések tartós felszámolására a FATA-val folytatott további technikai egyeztetések révén. A tagállamok mindeközben továbbra is ellenőrizni fogják, hogy az orosz légi fuvarozók ténylegesen megfelelnek-e a vonatkozó biztonsági előírásoknak, és e célból a légi fuvarozók légi járműveit a 351/2008/EK rendelet alapján előbbre sorolt földi ellenőrzéseknek fogják alávetni, és a Bizottság szorosan figyelemmel fogja követni a légi fuvarozók intézkedéseit.

Jordan Aviation

- (50) A Jordán Hásimita Királyságban engedélyezett egyes légi fuvarozókon 2010 óta elvégzett SAFA-ellenőrzések eredményeinek elemzése alapján a Bizottság 2011. szeptember 1-jén egyeztetést kezdeményezett a Jordán Hásimita Királyság illetékes polgári légiközlekedési hatóságával (CARC) az arról szóló biztosítékok megszerzése érdekében, hogy az említett SAFA-ellenőrzések során feltárt biztonsági hiányosságokat tartósan megoldották és amely esetekben ez még történt meg, meghozták a megfelelő intézkedéseket a feltárt biztonsági kockázatok enyhítése érdekében.
- (51) 2011. szeptember 19-én kelt válaszában a CARC nem szolgáltatott egyértelmű bizonyítékot arra, hogy az érintett légi fuvarozók hatékonyan végrehajtották volna a korrekciós és megelőző intézkedéseket. Ezenfelül a biztonsági hiányosságok kiváltó okainak feltárására irányuló elemzésre vonatkozó információ hiánya, mely párosult számos, a Jordán Hásimita Királyságban engedélyezett légi fuvarozón végzett SAFA-ellenőrzések elégtelen eredményeivel, kérdéseket vetett fel a szóban forgó ország illetékes hatóságának azon képességével kapcsolatban, hogy megfelelően el tudja-e látni az általa engedélyezett légi fuvarozók folyamatos felügyeletét.
- (52) A Bizottság 2011. október 6-án további tájékoztatást kért, és a fent említett kérdések tisztázása céljából meghívta a CARC-ot egy, 2011. október 21-i brüsszeli

találkozóra. Ezen a találkozón a CARC felvázolta azt az általa 2011. szeptemberében kezdeményezett intézkedés-sorozatát, melynek célja, hogy fokozza a Jordániában engedélyezett légi fuvarozók felügyeletét és biztosítsa, hogy a külföldi légi járművek biztonsági értékelésére vonatkozó európai program (SAFA) keretében végzett földi ellenőrzések eredményeit megfelelően figyelembe vegyék a jordániai légi fuvarozók felügyeletekor, ezáltal az ellenőrzések alatt feltárt biztonsági problémák tartós megoldást nyerjenek. Ez a találkozó azonban nem tette lehetővé, hogy a Jordan Aviation légi fuvarozó biztonsági teljesítményére vonatkozóan kielégítő magyarázatot mutassanak be.

- (53) A Jordan Aviation esetében a SAFA-jelentések jelentős hiányosságokra mutatnak rá a Boeing B-767 típusú légi jármű légialkalmasság- és üzemeltetésirányításában. A B767 típusú, JY-JAG lajstromjelű jármű Franciaországban végzett SAFA-ellenőrzését⁽¹⁾ követően a feltárt komoly légi alkalmassági hiányosságok ahhoz vezettek, hogy a járművet üresen kellett elszállítani javítási célú karbantartási intézkedések céljából. A SAFA-ellenőrzések során feltárt problémák száma, valamint a biztonsági hiányosságok 2010 óta tartó ismétlődése súlyos biztonsági problémára utal. Következésképp a CARC-ot és a Jordan Aviation légi fuvarozót felkérték, hogy 2011 novemberében tartsanak beszámolót a repülésbiztonsági bizottság előtt.
- (54) A repülésbiztonsági bizottság előtti, 2011. november 9-i meghallgatásán a CARC és a Jordan Aviation méltatta az EASA és a tagállamok által támogatott Bizottsággal folytatott egyeztetések eredményeit. Ezek az egyeztetések hozzájárultak ahhoz, hogy mindkét szervezet létrehozott egy, a SAFA-ellenőrzések során feltárt biztonsági hiányosságok, illetve a saját belső eljárásaik során azonosított problémák kezelését célzó korrekciós intézkedési tervet. A bizottság elismerte a biztonsági hiányosságok tartós megoldására tett erőfeszítéseket, és tudomásul vette a CARC és a Jordan Airlines arra vonatkozó vállalását, hogy a meghallgatáson bemutatott tervüket teljes körűen végrehajtsák.
- (55) A bizottság, noha üdvözölte a légi fuvarozó által tett biztató intézkedéseket, aggodalmát fejezte ki a Jordan Aviation jelenlegi lehetőségeivel kapcsolatban a Boeing B-767 típusú légi járműve kereskedelmi üzemeltetésének biztonsági kockázatainak enyhítésére vonatkozóan. Figyelembe véve a Jordan Aviation által üzemeltetett Boeing B-767 típusú légi jármű földi ellenőrzései során feltárt nagyszámú és ismétlődő biztonsági hiányosságot valamint a társaság arra való alkalmatlanságát, hogy mind-ezidáig megfelelő korrekciós és megelőzési intézkedési tervet hajtson végre, továbbá a CARC által az e légi fuvarozó működésére vonatkozó, megfelelő biztonsági felügyelet ellátásának hiányát, megállapítást nyert, hogy a közös kritériumok alapján a Jordan Aviation légi fuvarozót fel kell venni a B. mellékletbe, működése pedig korlátozások alá esik valamennyi, Boeing B-767 típusú

⁽¹⁾ DGAC/F-2011-269.

légi jármű kizárása érdekében. A légi fuvarozó a B. melléklettel összhangban az üzemeltetési engedélyében szereplő más típusú légi járművekkel azonban üzemeltethet járatokat az Unióba.

- (56) A tagállamok arra ösztönzik a Bizottságot, hogy folytassa az egyeztetést a Jordán Hásimita Királyság illetékes hatóságaival annak biztosítása érdekében, hogy e hatóságok eredményesen érvényt szerezzenek a nemzetközi biztonsági előírásoknak, és valamennyi érintett légi fuvarozó hosszú távon, tartósan végrehajtsa a korrekciós és megelőző intézkedéseket. A tagállamok időközben továbbra is ellenőrizni fogják, hogy e légi fuvarozó ténylegesen megfelel-e a vonatkozó biztonsági követelményeknek, és e célból e légi fuvarozó légi járműveit előbbre sorolt földi ellenőrzéseknek fogják alávetni a 351/2008/EK rendelet alapján.
- (57) A Bizottság kész támogatni a CARC és a Jordan Aviation erőfeszítéseit a tagállamok és az EASA részvételével tartott értékelési szemle révén, melynek keretében értékelik a Jordan Aviation biztonsági teljesítményét, valamint a CARC által a Jordán Hásimita Királyságban engedélyezett légi fuvarozók felügyelete terén elért haladást.

Rollins Air

- (58) A Bizottság hivatalos egyeztetésekbe kezdett a Honduras illetékes hatóságai által engedélyezett Rollins Air légi fuvarozóval azt a Franciaország illetékes hatóságaitól kapott tájékoztatást követően, hogy úgy döntöttek, nem adnak forgalmi jogot e légi fuvarozónak, amíg az nem oldja meg a szakmai kérdőív és a Rollins Air által a leszállási engedély (az ún. SAFA szabványos jelentés kiadása) céljából benyújtott további adatok technikai értékelése során feltárt biztonsági hiányosságokat.
- (59) A társaságot felkérték az alábbi kérdések tisztázására és egy, a róluk szóló beszámoló tartására a repülésbiztonsági bizottság 2011. november 8-i ülésén: a) bizonyíték, hogy az ICAO-előírásoknak megfelelő repülésadat-elemző programot vezettek be; b) bizonyíték, hogy Franciaország tengerentúli területeivel együtt az illetékes hatóság által engedélyezett, L1011-500 típusú, HR-AVN lajstromjelű légi jármű engedélyezett üzemeltetési területének részét képezte; c) bizonyíték, hogy a tervezett repülésben részt vevő pilóták az elmúlt 12 hónapban teljesítették a szükséges szakértelem-ellenőrzéseket, valamint d) mindkét, a légi fuvarozó által javasolt repülőszemélyzet az ICAO által elfogadható korhatár felett volt.
- (60) Sem a Rollins Air, sem Honduras illetékes hatósága (DGAC) nem vett részt a repülésbiztonsági bizottság ülésén. A DGAC felhatalmazta Hondurast a Belga Királyságban található diplomáciai képviselőt, hogy tájékoztassa a repülésbiztonsági bizottságot 2011. november 9-i hivatalos álláspontjáról, mely szerint a DGAC elindította az eljárást a HR-AVN lajstromjelű légi járműnek a hondurasi nemzeti jegyéből történő eltávolítására, vala-

mint a Rollins Airnek már nincs engedélye az említett légi jármű üzemeltetésére. A Rollins Air azonban több, e típusba tartozó légi járművet is üzemeltet, és nem nyújtottak további tájékoztatást az említett kérdésekkel kapcsolatban.

- (61) A bizottság figyelembe vette, hogy Honduras az Egyesült Államok Szövetségi Légiközlekedési Felügyeletének IASA-programjában a 2. kategóriába van sorolva, amely arra utal, hogy a hondurasi illetékes hatóságokon belül rendszerszerű hiányosságok állnak fenn, így alkalmatlanok a szabályozási felügyeletük alá tartozó légi fuvarozókra vonatkozó engedélyezési és felügyeleti kötelezettségeik hatékony gyakorlására.
- (62) Következésképpen a közös kritériumok alapján megállapítást nyert, hogy a Rollins Air fel kell venni az A. mellékletbe mindaddig, míg bizonyítékot nem szolgáltat a francia illetékes hatóság által kiadott szabványos jelentésben feltárt hiányosságok orvoslására.

A Kongói Köztársaság légi fuvarozói

- (63) A Kongói Köztársaság illetékes hatósága (ANAC) bejelentette, hogy 2011. szeptember 23-án új üzemeltetési engedélyt bocsátott ki az Equatorial Congo Airlines S.A. légi fuvarozó számára, de nem bizonyította, hogy a fuvarozó engedélyezése és felügyelete maradéktalanul megfelel az alkalmazandó nemzetközi biztonsági előírásoknak. A közös kritériumok alapján ezért megállapítást nyert, hogy az Equatorial Congo Airlines S.A. fuvarozók szintén az A. mellékletben kell szerepeltetni.

A Kongói Demokratikus Köztársaság légi fuvarozói

- (64) Hiteles módon bizonyítást nyert, hogy a Kongói Demokratikus Köztársaság illetékes hatósága (AAC) új üzemeltetési engedélyt állított ki a Stellar Airways légi fuvarozó részére, azonban nem nyert bizonyítást, hogy a légi fuvarozó engedélyezése és felügyelete teljes körűen megfelel az alkalmazandó nemzetközi biztonsági előírásoknak. A közös kritériumok alapján ezért megállapítást nyert, hogy a Stellar Airways is az A. mellékletben kell szerepeltetni.

A Fülöp-szigetek légi fuvarozói

- (65) A Bizottságot arról tájékoztatták, hogy a Fülöp-szigeteki Köztársaság illetékes hatósága (CAAP) új üzemeltetési engedélyt bocsátott ki az Aeromajestic és az Interisland Airlines légi fuvarozók részére. A CAAP nem válaszolt a Bizottság 2011. október 26-án elküldött levelére, melyben tájékoztatást kért e társaságok engedélyének érvényességéről, és nem igazolta azt sem, hogy engedélyezésük és felügyeletük teljes körűen megfelel-e az alkalmazandó nemzetközi biztonsági előírásoknak. A közös kritériumok alapján ezért megállapítást nyert, hogy az említett fuvarozókat is az A. mellékletben kell szerepeltetni.

Általános megfontolások az A. és a B. mellékletbe bejegyzett más fuvarozókkal kapcsolatban

(66) A 2011. április 19-én frissített közösségi listán szereplő más légi fuvarozók vagy e légi fuvarozók szabályozási felügyeletéért felelős hatóságok a Bizottság kifejezett kérése ellenére mindaddig nem nyújtottak be bizonyítékot a megfelelő javító intézkedések teljes körű végrehajtására vonatkozóan. Ezért a közös kritériumok alapján megállapítást nyert, hogy a szóban forgó légi fuvarozók továbbra is vagy működési tilalom (A. melléklet), vagy működési korlátozások alá tartoznak (B. melléklet).

(67) Az e rendeletben előírt intézkedések összhangban vannak a repülésbiztonsági bizottság véleményével,

ELFOGADTA EZT A RENDELETET:

1. cikk

A 474/2006/EK rendelet az alábbiak szerint módosul:

1. Az A. melléklet helyébe e rendelet A. mellékletének szövege lép.
2. A B. melléklet helyébe e rendelet B. mellékletének szövege lép.

2. cikk

Ez a rendelet az *Európai Unió Hivatalos Lapjában* való kihirdetését követő napon lép hatályba.

Ez a rendelet teljes egészében kötelező és közvetlenül alkalmazandó valamennyi tagállamban.

Ez a rendelet teljes egészében kötelező és közvetlenül alkalmazandó a tagállamokban, a Szerződéseknak megfelelően.

Kelt Brüsszelben, 2011. november 21-én.

a Bizottság részéről,
az elnök nevében,
Joaquín ALMUNIA
alelnök

A. MELLÉKLET

AZON LÉGI FUVAROZÓK LISTÁJA, AMELYEK TELJES MŰKÖDÉSE TILALOM TÁRGYÁT KÉPEZI AZ EURÓPAI UNIÓN BELÜL ⁽¹⁾

A légi fuvarozást végző jogi személynek az üzemeltetési engedélyen feltüntetett neve (és kereskedelmi neve, ha ettől eltérő)	Üzemeltetési engedély (AOC) száma vagy működési engedély száma	ICAO szerinti légitársasági kód	Az üzemeltető illetősége szerinti állam
BLUE WING AIRLINES	SRBWA-01/2002	BWI	Suriname
MERIDIAN AIRWAYS LTD	AOC 023	MAG	Ghánai Köztársaság
ROLLINS AIR	HR-005	RAV	Honduras
SILVERBACK CARGO FREIGHTERS	ismeretlen	VRB	Ruandai Köztársaság
A szabályozási felügyeletért Afganisztánban felelős hatóság által engedélyezett összes légi fuvarozó, beleértve a következőket:			Afgán Iszlám Köztársaság
ARIANA AFGHAN AIRLINES	AOC 009	AFG	Afgán Iszlám Köztársaság
KAM AIR	AOC 001	KMF	Afgán Iszlám Köztársaság
PAMIR AIRLINES	ismeretlen	PIR	Afgán Iszlám Köztársaság
SAFI AIRWAYS	AOC 181	SFW	Afgán Iszlám Köztársaság
A szabályozási felügyeletért Angolában felelős hatóság által engedélyezett összes légi fuvarozó, a B. mellékletbe felvett TAAG Angola Airlines kivételével, beleértve a következőket:			Angolai Köztársaság
AEROJET	AO 008-01/11	ismeretlen	Angolai Köztársaság
AIR26	AO 003-01/11-DCD	DCD	Angolai Köztársaság
AIR GICANGO	009	ismeretlen	Angolai Köztársaság
AIR JET	AO 006-01/11-MBC	MBC	Angolai Köztársaság
AIR NAVE	017	ismeretlen	Angolai Köztársaság
ANGOLA AIR SERVICES	006	ismeretlen	Angolai Köztársaság
DIEXIM	007	ismeretlen	Angolai Köztársaság
FLY540	AO 004-01 FLYA	ismeretlen	Angolai Köztársaság
GIRA GLOBO	008	GGL	Angolai Köztársaság
HELIANG	010	ismeretlen	Angolai Köztársaság

⁽¹⁾ Az A. mellékletben felsorolt légi fuvarozóknak megengedhető, hogy forgalmi jogaikat gyakorolják abban az esetben, ha ezt működési korlátozás alá nem eső fuvarozó légi járművének teljes bérlete (wet leasing) révén teszik, és feltéve, hogy teljesülnek a vonatkozó biztonsági előírások.

A légi fuvarozást végző jogi személynek az üzemeltetési engedélyen feltüntetett neve (és kereskedelmi neve, ha ettől eltérő)	Üzemeltetési engedély (AOC) száma vagy működési engedély száma	ICAO szerinti légitársasági kód	Az üzemeltető illetősége szerinti állam
HELIMALONGO	AO 005-01/11	ismeretlen	Angolai Köztársaság
MAVEWA	016	ismeretlen	Angolai Köztársaság
SONAIR	AO 002-01/10-SOR	SOR	Angolai Köztársaság
A szabályozási felügyeletért Beninben felelős hatóság által engedélyezett valamennyi légi fuvarozó, beleértve a következőket:			Benini Köztársaság
AERO BENIN	PEA No 014/MDCTTTATP-PR/ANAC/DEA/SCS	AEB	Benini Köztársaság
AFRICA AIRWAYS	ismeretlen	AFF	Benini Köztársaság
ALAFIA JET	PEA No 014/ANAC/MDCTTTATP-PR/DEA/SCS	N/A	Benini Köztársaság
BENIN GOLF AIR	PEA No 012/MDCTTP-PR/ANAC/DEA/SCS.	BGL	Benini Köztársaság
BENIN LITTORAL AIRWAYS	PEA No 013/MDCTTTATP-PR/ANAC/DEA/SCS.	LTL	Benini Köztársaság
COTAIR	PEA No 015/MDCTTTATP-PR/ANAC/DEA/SCS.	COB	Benini Köztársaság
ROYAL AIR	PEA No 11/ANAC/MDCTTP-PR/DEA/SCS	BNR	Benini Köztársaság
TRANS AIR BENIN	PEA No 016/MDCTTTATP-PR/ANAC/DEA/SCS	TNB	Benini Köztársaság
A szabályozási felügyeletért a Kongói Köztársaságban felelős hatóság által engedélyezett összes légi fuvarozó, beleértve a következőket:			Kongói Köztársaság
AERO SERVICE	RAC06-002	RSR	Kongói Köztársaság
EQUAFLIGHT SERVICES	RAC 06-003	EKA	Kongói Köztársaság
SOCIETE NOUVELLE AIR CONGO	RAC 06-004	ismeretlen	Kongói Köztársaság
TRANS AIR CONGO	RAC 06-001	ismeretlen	Kongói Köztársaság
EQUATORIAL CONGO AIRLINES S.A.	RAC 06-014	ismeretlen	Kongói Köztársaság
A szabályozási felügyeletért a Kongói Demokratikus Köztársaságban (KDK) felelős hatóságok által engedélyezett valamennyi légi fuvarozó, beleértve a következőket:			Kongói Demokratikus Köztársaság (KDK)

A légi fuvarozást végző jogi személynek az üzemeltetési engedélyen feltüntetett neve (és kereskedelmi neve, ha ettől eltérő)	Üzemeltetési engedély (AOC) száma vagy működési engedély száma	ICAO szerinti légitársasági kód	Az üzemeltető illetősége szerinti állam		
AFRICAN AIR SERVICES COMMUTER	409/CAB/MIN/TVC/051/09	ismeretlen	Kongói (KDK)	Demokratikus	Köztársaság
AIR KASAI	409/CAB/MIN/ TVC/036/08	ismeretlen	Kongói (KDK)	Demokratikus	Köztársaság
AIR KATANGA	409/CAB/MIN/TVC/031/08	ismeretlen	Kongói (KDK)	Demokratikus	Köztársaság
AIR TROPIQUES	409/CAB/MIN/TVC/029/08	ismeretlen	Kongói (KDK)	Demokratikus	Köztársaság
BLUE AIRLINES	409/CAB/MIN/TVC/028/08	BUL	Kongói (KDK)	Demokratikus	Köztársaság
BRAVO AIR CONGO	409/CAB/MIN/TC/0090/2006	BRV	Kongói (KDK)	Demokratikus	Köztársaság
BUSINESS AVIATION	409/CAB/MIN/TVC/048/09	ABB	Kongói (KDK)	Demokratikus	Köztársaság
BUSY BEE CONGO	409/CAB/MIN/TVC/052/09	ismeretlen	Kongói (KDK)	Demokratikus	Köztársaság
CETRACA AVIATION SERVICE	409/CAB/MIN/TVC/026/08	CER	Kongói (KDK)	Demokratikus	Köztársaság
CHC STELLAVIA	409/CAB/MIN/TC/0050/2006	ismeretlen	Kongói (KDK)	Demokratikus	Köztársaság
CONGO EXPRESS	409/CAB/MIN/TVC/083/2009	ismeretlen	Kongói (KDK)	Demokratikus	Köztársaság
COMPAGNIE AFRICAINE D'AVIATION (CAA)	409/CAB/MIN/TVC/035/08	ismeretlen	Kongói (KDK)	Demokratikus	Köztársaság
DOREN AIR CONGO	409/CAB/MIN/TVC/0032/08	ismeretlen	Kongói (KDK)	Demokratikus	Köztársaság
ENTREPRISE WORLD AIRWAYS (EWA)	409/CAB/MIN/TVC/003/08	EWS	Kongói (KDK)	Demokratikus	Köztársaság
FILAIR	409/CAB/MIN/TVC/037/08	ismeretlen	Kongói (KDK)	Demokratikus	Köztársaság
GALAXY KAVATSI	409/CAB/MIN/TVC/027/08	ismeretlen	Kongói (KDK)	Demokratikus	Köztársaság
GILEMBE AIR SOUTENANCE (GISAIR)	409/CAB/MIN/TVC/053/09	ismeretlen	Kongói (KDK)	Demokratikus	Köztársaság
GOMA EXPRESS	409/CAB/MIN/TC/0051/2006	ismeretlen	Kongói (KDK)	Demokratikus	Köztársaság
GOMAIR	409/CAB/MIN/TVC/045/09	ismeretlen	Kongói (KDK)	Demokratikus	Köztársaság

A légi fuvarozást végző jogi személynek az üzemeltetési engedélyen feltüntetett neve (és kereskedelmi neve, ha ettől eltérő)	Üzemeltetési engedély (AOC) száma vagy működési engedély száma	ICAO szerinti légitársasági kód	Az üzemeltető illetősége szerinti állam		
HEWA BORA AIRWAYS (HBA)	409/CAB/MIN/TVC/ 038/08	ALX	Kongói (KDK)	Demokratikus	Köztársaság
INTERNATIONAL TRANS AIR BUSINESS (ITAB)	409/CAB/MIN/TVC/ 033/08	ismeretlen	Kongói (KDK)	Demokratikus	Köztársaság
KIN AVIA	409/CAB/MIN/TVC/ 042/09	ismeretlen	Kongói (KDK)	Demokratikus	Köztársaság
KORONGO AIRLINES	409/CAB/MIN/TVC/ 001/2011	ismeretlen	Kongói (KDK)	Demokratikus	Köztársaság
LIGNES AÉRIENNES CONGOLAISES (LAC)	Minisztériumi engedélyezés (78/205. rendelet)	LCG	Kongói (KDK)	Demokratikus	Köztársaság
MALU AVIATION	409/CAB/MIN/ TVC/04008	ismeretlen	Kongói (KDK)	Demokratikus	Köztársaság
MANGO AVIATION	409/CAB/MIN/TVC/ 034/08	ismeretlen	Kongói (KDK)	Demokratikus	Köztársaság
SAFE AIR COMPANY	409/CAB/MIN/TVC/ 025/08	ismeretlen	Kongói (KDK)	Demokratikus	Köztársaság
SERVICES AIR	409/CAB/MIN/TVC/ 030/08	ismeretlen	Kongói (KDK)	Demokratikus	Köztársaság
STELLAR AIRWAYS	AAC/DG/DTA/TM/ 787/2011	ismeretlen	Kongói (KDK)	Demokratikus	Köztársaság
SWALA AVIATION	409/CAB/MIN/TVC/ 050/09	ismeretlen	Kongói (KDK)	Demokratikus	Köztársaság
TMK AIR COMMUTER	409/CAB/MIN/TVC/ 044/09	ismeretlen	Kongói (KDK)	Demokratikus	Köztársaság
TRACEP CONGO AVIATION	409/CAB/MIN/TVC/ 046/09	ismeretlen	Kongói (KDK)	Demokratikus	Köztársaság
TRANS AIR CARGO SERVICES	409/CAB/MIN/TVC/ 024/08	ismeretlen	Kongói (KDK)	Demokratikus	Köztársaság
WIMBI DIRA AIRWAYS	409/CAB/MIN/TVC/ 039/08	WDA	Kongói (KDK)	Demokratikus	Köztársaság
ZAABU INTERNATIONAL	409/CAB/MIN/TVC/ 049/09	ismeretlen	Kongói (KDK)	Demokratikus	Köztársaság
A szabályozási felügyeletért Dzsibutiban felelős hatóság által engedélyezett összes légi fuvarozó, beleértve a következőket:			Dzsibuti		
DAALLO AIRLINES	ismeretlen	DAO	Dzsibuti		

A légi fuvarozást végző jogi személynek az üzemeltetési engedélyen feltüntetett neve (és kereskedelmi neve, ha ettől eltérő)	Üzemeltetési engedély (AOC) száma vagy működési engedély száma	ICAO szerinti légitársasági kód	Az üzemeltető illetősége szerinti állam
A szabályozási felügyeletért Egyenlítői-Guineában felelős hatóság által engedélyezett összes légi fuvarozó, beleértve a következőket:			Egyenlítői-Guinea
CRONOS AIRLINES	ismeretlen	ismeretlen	Egyenlítői-Guinea
CEIBA INTERCONTINENTAL	ismeretlen	CEL	Egyenlítői-Guinea
EGAMS	ismeretlen	EGM	Egyenlítői-Guinea
EUROGUINEANA DE AVIACION Y TRANSPORTES	2006/001/MTTCT/ DGAC/SOPS	EUG	Egyenlítői-Guinea
GENERAL WORK AVIACION	002/ANAC	n/a	Egyenlítői-Guinea
GETRA - GUINEA ECUATORIAL DE TRANSPORTES AEREOS	739	GET	Egyenlítői-Guinea
GUINEA AIRWAYS	738	n/a	Egyenlítői-Guinea
STAR EQUATORIAL AIRLINES	ismeretlen	ismeretlen	Egyenlítői-Guinea
UTAGE – UNION DE TRANSPORTE AEREO DE GUINEA ECUATORIAL	737	UTG	Egyenlítői-Guinea
A szabályozási felügyeletért Indonéziában felelős hatóságok által engedélyezett valamennyi légi fuvarozó a Garuda Indonesia, az Airfast Indonesia, a Mandala Airlines, az Ekspres Transportasi Antarbenua, az Indonesia Air Asia és a Metro Batavia, kivételével, beleértve a következőket:			Indonéz Köztársaság
AIR PACIFIC UTAMA	135-020	ismeretlen	Indonéz Köztársaság
ALFA TRANS DIRGANTATA	135-012	ismeretlen	Indonéz Köztársaság
ASCO NUSA AIR	135-022	ismeretlen	Indonéz Köztársaság
ASI PUDJIASTUTI	135-028	ismeretlen	Indonéz Köztársaság
AVIASTAR MANDIRI	135-029	ismeretlen	Indonéz Köztársaság
DABI AIR NUSANTARA	135-030	ismeretlen	Indonéz Köztársaság
DERAYA AIR TAXI	135-013	DRY	Indonéz Köztársaság
DERAZONA AIR SERVICE	135-010	DRZ	Indonéz Köztársaság
DIRGANTARA AIR SERVICE	135-014	DIR	Indonéz Köztársaság
EASTINDO	135-038	ismeretlen	Indonéz Köztársaság
GATARI AIR SERVICE	135-018	GHS	Indonéz Köztársaság
INDONESIA AIR TRANSPORT	135-034	IDA	Indonéz Köztársaság

A légi fuvarozást végző jogi személynek az üzemeltetési engedélyen feltüntetett neve (és kereskedelmi neve, ha ettől eltérő)	Üzemeltetési engedély (AOC) száma vagy működési engedély száma	ICAO szerinti légitársasági kód	Az üzemeltető illetősége szerinti állam
INTAN ANGKASA AIR SERVICE	135-019	ismeretlen	Indonéz Köztársaság
JOHNLIN AIR TRANSPORT	135-043	ismeretlen	Indonéz Köztársaság
KAL STAR	121-037	KLS	Indonéz Köztársaság
KARTIKA AIRLINES	121-003	KAE	Indonéz Köztársaság
KURA-KURA AVIATION	135-016	KUR	Indonéz Köztársaság
LION MENTARI AIRLINES	121-010	LNI	Indonéz Köztársaság
MANUNGGAL AIR SERVICE	121-020	ismeretlen	Indonéz Köztársaság
MEGANTARA	121-025	MKE	Indonéz Köztársaság
MERPATI NUSANTARA AIRLINES	121-002	MNA	Indonéz Köztársaság
MIMIKA AIR	135-007	ismeretlen	Indonéz Köztársaság
NATIONAL UTILITY HELICOPTER	135-011	ismeretlen	Indonéz Köztársaság
NUSANTARA AIR CHARTER	121-022	ismeretlen	Indonéz Köztársaság
NUSANTARA BUANA AIR	135-041	ismeretlen	Indonéz Köztársaság
NYAMAN AIR	135-042	ismeretlen	Indonéz Köztársaság
PELITA AIR SERVICE	121-008	PAS	Indonéz Köztársaság
PENERBANGAN ANGKASA SEMESTA	135-026	ismeretlen	Indonéz Köztársaság
PURA WISATA BARUNA	135-025	ismeretlen	Indonéz Köztársaság
RIAU AIRLINES	121-016	RIU	Indonéz Köztársaság
SAMPOERNA AIR NUSANTARA	135-036	SAE	Indonéz Köztársaság
SAYAP GARUDA INDAH	135-004	ismeretlen	Indonéz Köztársaság
SKY AVIATION	135-044	ismeretlen	Indonéz Köztársaság
SMAC	135-015	SMC	Indonéz Köztársaság
SRIWIJAYA AIR	121-035	SJY	Indonéz Köztársaság
SURVEI UDARA PENAS	135-006	ismeretlen	Indonéz Köztársaság
TRANSWISATA PRIMA AVIATION	135-021	ismeretlen	Indonéz Köztársaság
TRAVEL EXPRESS AVIATION SERVICE	121-038	XAR	Indonéz Köztársaság
TRAVIRA UTAMA	135-009	ismeretlen	Indonéz Köztársaság

A légi fuvarozást végző jogi személynek az üzemeltetési engedélyen feltüntetett neve (és kereskedelmi neve, ha ettől eltérő)	Üzemeltetési engedély (AOC) száma vagy működési engedély száma	ICAO szerinti légitársasági kód	Az üzemeltető illetősége szerinti állam
TRI MG INTRA ASIA AIRLINES	121-018	TMG	Indonéz Köztársaság
TRIGANA AIR SERVICE	121-006	TGN	Indonéz Köztársaság
UNINDO	135-040	ismeretlen	Indonéz Köztársaság
WING ABADI AIRLINES	121-012	WON	Indonéz Köztársaság
A szabályozási felügyeletért Kazahsztánban felelős hatóságok által engedélyezett valamennyi légi fuvarozó az Air Astana kivételével, beleértve a következőket:			Kazah Köztársaság
AERO AIR COMPANYY	AK-0429-10	ILK	Kazah Köztársaság
AIR ALMATY	AK-0409-09	LMY	Kazah Köztársaság
AIR TRUST AIRCOMPANY	AK-0412-10	RTR	Kazah Köztársaság
AK SUNKAR AIRCOMPANY	AK-0396-09	AKS	Kazah Köztársaság
ASIA CONTINENTAL AIRLINES	AK-0345-08	CID	Kazah Köztársaság
ASIA WINGS	AK-0390-09	AWA	Kazah Köztársaság
ATMA AIRLINES	AK-0437-10	AMA	Kazah Köztársaság
AVIA-JAYNAR / AVIA-ZHAYNAR	AK-0435-10	SAP	Kazah Köztársaság
BEYBARS AIRCOMPANY	AK-0383-09	BBS	Kazah Köztársaság
BERKUT AIR/BEK AIR	AK-0428-10	BEK	Kazah Köztársaság
BURUNDAYAVIA AIRLINES	AK-0415-10	BRY	Kazah Köztársaság
COMLUX	AK-0399-09	KAZ	Kazah Köztársaság
DETA AIR	AK-0417-10	DET	Kazah Köztársaság
EAST WING	AK-0411-09	EWZ	Kazah Köztársaság
EASTERN EXPRESS	AK-0427-10	LIS	Kazah Köztársaság
EURO-ASIA AIR	AK-0384-09	EAK	Kazah Köztársaság
EURO-ASIA AIR INTERNATIONAL	AK-0389-09	KZE	Kazah Köztársaság
FLY JET KZ	AK-0391-09	FJK	Kazah Köztársaság
INVESTAVIA	AK-0342-08	TLG	Kazah Köztársaság
IRTYSH AIR	AK-0439-11	MZA	Kazah Köztársaság
JET AIRLINES	AK-0419-10	SOZ	Kazah Köztársaság

A légi fuvarozást végző jogi személynek az üzemeltetési engedélyen feltüntetett neve (és kereskedelmi neve, ha ettől eltérő)	Üzemeltetési engedély (AOC) száma vagy működési engedély száma	ICAO szerinti légitársasági kód	Az üzemeltető illetősége szerinti állam
JET ONE	AK-0433-10	JKZ	Kazah Köztársaság
KAZAIR JET	AK-0387-09	KEJ	Kazah Köztársaság
KAZAIRTRANS AIRLINE	AK-0349-09	KUY	Kazah Köztársaság
KAZAIRWEST	AK-0404-09	KAW	Kazah Köztársaság
KAZAVIASPAS	AK-0405-09	KZS	Kazah Köztársaság
MEGA AIRLINES	AK-0424-10	MGK	Kazah Köztársaság
MIRAS	AK-0402-09	MIF	Kazah Köztársaság
PRIME AVIATION	AK-0393-09	PKZ	Kazah Köztársaság
SAMAL AIR	AK-0407-09	SAV	Kazah Köztársaság
SAYAKHAT AIRLINES	AK-0426-10	SAH	Kazah Köztársaság
SEMEYAVIA	AK-400-09	SMK	Kazah Köztársaság
SCAT	AK-0420-10	VSV	Kazah Köztársaság
SKYBUS	AK-0432-10	BYK	Kazah Köztársaság
SKYJET	AK-0398-09	SEK	Kazah Köztársaság
UST-KAMENOGORSK / AIR DIVISION OF EKA	AK-0440-11	UCK	Kazah Köztársaság
ZHETYSU AIRCOMPANY	AK-0438-11	JTU	Kazah Köztársaság
A szabályozási felügyeletért a Kirgiz Köztársaságban felelős hatóság által engedélyezett összes légi fuvarozó, beleértve a következőket:			Kirgiz Köztársaság
AIR MANAS	17	MBB	Kirgiz Köztársaság
ASIAN AIR	36	AZZ	Kirgiz Köztársaság
AVIA TRAFFIC COMPANY	23	AVJ	Kirgiz Köztársaság
AEROSTAN (EX BISTAIR-FEZ BISHKEK)	08	BSC	Kirgiz Köztársaság
CENTRAL ASIAN AVIATION SERVICES (CAAS)	13	CBK	Kirgiz Köztársaság
CLICK AIRWAYS	11	CGK	Kirgiz Köztársaság
DAMES	20	DAM	Kirgiz Köztársaság
EASTOK AVIA	15	EEA	Kirgiz Köztársaság
ITEK AIR	04	IKA	Kirgiz Köztársaság

A légi fuvarozást végző jogi személynek az üzemeltetési engedélyen feltüntetett neve (és kereskedelmi neve, ha ettől eltérő)	Üzemeltetési engedély (AOC) száma vagy működési engedély száma	ICAO szerinti légitársasági kód	Az üzemeltető illetősége szerinti állam
KYRGYZ TRANS AVIA	31	KTC	Kirgiz Köztársaság
KYRGYZSTAN	03	LYN	Kirgiz Köztársaság
KYRGYZSTAN AIRLINE	ismeretlen	KGA	Kirgiz Köztársaság
S GROUP AVIATION	6	SGL	Kirgiz Köztársaság
SKY WAY AIR	21	SAB	Kirgiz Köztársaság
TRAST AERO	05	TSJ	Kirgiz Köztársaság
VALOR AIR	07	VAC	Kirgiz Köztársaság
A szabályozási felügyeletért Libériában felelős hatóságok által engedélyezett valamennyi légi fuvarozó.			Libéria
A szabályozási felügyeletért a Gaboni Köztársaságban felelős hatóság által engedélyezett valamennyi légi fuvarozó, a B. mellékletbe felvett Gabon Airlines, Afrijet és SN2AG kivételével, beleértve a következőket:			Gaboni Köztársaság
AFRIC AVIATION	010/MTAC/ANAC-G/DSA	ismeretlen	Gaboni Köztársaság
AIR SERVICES SA	004/MTAC/ANAC-G/DSA	RVS	Gaboni Köztársaság
AIR TOURIST (ALLEGIANCE)	007/MTAC/ANAC-G/DSA	LGE	Gaboni Köztársaság
NATIONALE ET REGIONALE TRANSPORT (NATIONALE)	008/MTAC/ANAC-G/DSA	NRG	Gaboni Köztársaság
SCD AVIATION	005/MTAC/ANAC-G/DSA	SCY	Gaboni Köztársaság
SKY GABON	009/MTAC/ANAC-G/DSA	SKG	Gaboni Köztársaság
SOLENTA AVIATION GABON	006/MTAC/ANAC-G/DSA	ismeretlen	Gaboni Köztársaság
A szabályozási felügyeletért a Mauritániai Köztársaságban felelős hatóság által engedélyezett összes légi fuvarozó, beleértve a következőket:			Mauritániai Köztársaság
MAURITANIA AIRWAYS		MTW	Mauritániai Köztársaság
A szabályozási felügyeletért a Mozambiki Köztársaságban felelős hatóság által engedélyezett összes légi fuvarozó, beleértve a következőket:			Mozambiki Köztársaság
MOZAMBIQUE AIRLINES – LINHAS AEREAS DE MOÇAMBIQUE	MOZ-01/2010	LAM	Mozambiki Köztársaság

A légi fuvarozást végző jogi személynek az üzemeltetési engedélyen feltüntetett neve (és kereskedelmi neve, ha ettől eltérő)	Üzemeltetési engedély (AOC) száma vagy működési engedély száma	ICAO szerinti légitársasági kód	Az üzemeltető illetősége szerinti állam
MOZAMBIQUE EXPRESS/MEX	02 of 2010	MXE	Mozambiki Köztársaság
TRANS AIRWAYS/KAYA AIRLINES	03 of 2010	ismeretlen	Mozambiki Köztársaság
HELICOPTEROS CAPITAL	ismeretlen	ismeretlen	Mozambiki Köztársaság
CFA MOZAMBIQUE	ismeretlen	ismeretlen	Mozambiki Köztársaság
UNIQUE AIR CHARTER	ismeretlen	ismeretlen	Mozambiki Köztársaság
AEROVISAO DE MOZAMBIQUE	ismeretlen	ismeretlen	Mozambiki Köztársaság
SAFARI AIR	ismeretlen	ismeretlen	Mozambiki Köztársaság
ETA AIR CHARTER LDA	04 of 2010	ismeretlen	Mozambiki Köztársaság
EMILIO AIR CHARTER LDA	05 of 2010	ismeretlen	Mozambiki Köztársaság
CFM-TTA SA	07 of 2010	ismeretlen	Mozambiki Köztársaság
AERO-SERVICOS SARL	08 of 2010	ismeretlen	Mozambiki Köztársaság
VR CROSPRAYERS LDA	06 of 2010	ismeretlen	Mozambiki Köztársaság
A Fülöp-szigetek szabályozási felügyeletért felelős hatósága által engedélyezett összes légi fuvarozó, beleértve a következőket:			Fülöp-szigeteki Köztársaság
AEROMAJESTIC	ismeretlen	ismeretlen	Fülöp-szigeteki Köztársaság
AEROWURKS AERIAL SPRAYING SERVICES	2010030	ismeretlen	Fülöp-szigeteki Köztársaság
AIR PHILIPPINES CORPORATION	2009006	GAP	Fülöp-szigeteki Köztársaság
AIR WOLF AVIATION INC.	200911	ismeretlen	Fülöp-szigeteki Köztársaság
AIRTRACK AGRICULTURAL CORPORATION	2010027	ismeretlen	Fülöp-szigeteki Köztársaság
ASIA AIRCRAFT OVERSEAS PHILIPPINES INC.	4AN9800036	ismeretlen	Fülöp-szigeteki Köztársaság
AVIATION TECHNOLOGY INNOVATORS, INC.	4AN2007005	ismeretlen	Fülöp-szigeteki Köztársaság
AVIATOUR'S FLY'N INC.	200910	ismeretlen	Fülöp-szigeteki Köztársaság
AYALA AVIATION CORP.	4AN9900003	ismeretlen	Fülöp-szigeteki Köztársaság
BEACON	ismeretlen	ismeretlen	Fülöp-szigeteki Köztársaság
BENDICE TRANSPORT MANAGEMENT INC.	4AN2008006	ismeretlen	Fülöp-szigeteki Köztársaság
CANADIAN HELICOPTERS PHILIPPINES INC.	4AN9800025	ismeretlen	Fülöp-szigeteki Köztársaság
CEBU PACIFIC AIR	2009002	CEB	Fülöp-szigeteki Köztársaság

A légi fuvarozást végző jogi személynek az üzemeltetési engedélyen feltüntetett neve (és kereskedelmi neve, ha ettől eltérő)	Üzemeltetési engedély (AOC) száma vagy működési engedély száma	ICAO szerinti légitársasági kód	Az üzemeltető illetősége szerinti állam
CHEMTRAD AVIATION CORPORATION	2009018	ismeretlen	Fülöp-szigeteki Köztársaság
CM AERO	4AN2000001	ismeretlen	Fülöp-szigeteki Köztársaság
CORPORATE AIR	ismeretlen	ismeretlen	Fülöp-szigeteki Köztársaság
CYCLONE AIRWAYS	4AN9900008	ismeretlen	Fülöp-szigeteki Köztársaság
FAR EAST AVIATION SERVICES	2009013	ismeretlen	Fülöp-szigeteki Köztársaság
F.F. CRUZ AND COMPANY, INC.	2009017	ismeretlen	Fülöp-szigeteki Köztársaság
HUMA CORPORATION	2009014	ismeretlen	Fülöp-szigeteki Köztársaság
INAEC AVIATION CORP.	4AN2002004	ismeretlen	Fülöp-szigeteki Köztársaság
INTERISLAND	ismeretlen	ismeretlen	Fülöp-szigeteki Köztársaság
ISLAND AVIATION	2009009	SOY	Fülöp-szigeteki Köztársaság
ISLAND TRANSVOYAGER	2010022	ismeretlen	Fülöp-szigeteki Köztársaság
LION AIR, INCORPORATED	2009019	ismeretlen	Fülöp-szigeteki Köztársaság
MACRO ASIA AIR TAXI SERVICES	2010029	ismeretlen	Fülöp-szigeteki Köztársaság
MINDANAO RAINBOW AGRICULTURAL DEVELOPMENT SERVICES	2009016	ismeretlen	Fülöp-szigeteki Köztársaság
MISIBIS AVIATION & DEVELOPMENT CORP	2010020	ismeretlen	Fülöp-szigeteki Köztársaság
OMNI AVIATION CORP.	2010033	ismeretlen	Fülöp-szigeteki Köztársaság
PACIFIC EAST ASIA CARGO AIRLINES, INC.	4AS9800006	PEC	Fülöp-szigeteki Köztársaság
PACIFIC AIRWAYS CORPORATION	4AN9700007	ismeretlen	Fülöp-szigeteki Köztársaság
PACIFIC ALLIANCE CORPORATION	4AN2006001	ismeretlen	Fülöp-szigeteki Köztársaság
PHILIPPINE AIRLINES	2009001	PAL	Fülöp-szigeteki Köztársaság
PHILIPPINE AGRICULTURAL AVIATION CORP.	4AN9800015	ismeretlen	Fülöp-szigeteki Köztársaság
ROYAL AIR CHARTER SERVICES INC.	2010024	ismeretlen	Fülöp-szigeteki Köztársaság
ROYAL STAR AVIATION, INC.	2010021	ismeretlen	Fülöp-szigeteki Köztársaság
SOUTH EAST ASIA AIRLINE INC. (SEAIR)	2009004	ismeretlen	Fülöp-szigeteki Köztársaság
SOUTHSTAR AVIATION COMPANY, INC.	4AN9800037	ismeretlen	Fülöp-szigeteki Köztársaság
SPIRIT OF MANILA AIRLINES CORPORATION	2009008	MNP	Fülöp-szigeteki Köztársaság

A légi fuvarozást végző jogi személynek az üzemeltetési engedélyen feltüntetett neve (és kereskedelmi neve, ha ettől eltérő)	Üzemeltetési engedély (AOC) száma vagy működési engedély száma	ICAO szerinti légitársasági kód	Az üzemeltető illetősége szerinti állam
SUBIC INTERNATIONAL AIR CHARTER	4AN9900010	ismeretlen	Fülöp-szigeteki Köztársaság
SUBIC SEAPLANE, INC.	4AN2000002	ismeretlen	Fülöp-szigeteki Köztársaság
TOPFLITE AIRWAYS, INC.	4AN9900012	ismeretlen	Fülöp-szigeteki Köztársaság
TRANSGLOBAL AIRWAYS CORPORATION	2009007	TCU	Fülöp-szigeteki Köztársaság
WORLD AVIATION, CORP.	ismeretlen	ismeretlen	Fülöp-szigeteki Köztársaság
WCC AVIATION COMPANY	2009015	ismeretlen	Fülöp-szigeteki Köztársaság
YOKOTA AVIATION, INC.	ismeretlen	ismeretlen	Fülöp-szigeteki Köztársaság
ZENITH AIR, INC.	2009012	ismeretlen	Fülöp-szigeteki Köztársaság
ZEST AIRWAYS INCORPORATED	2009003	RIT	Fülöp-szigeteki Köztársaság
A szabályozási felügyeletért São Tomé és Príncipeben felelős hatóság által engedélyezett összes légi fuvarozó, beleértve a következőket:			São Tomé és Príncipe
AFRICA CONNECTION	10/AOC/2008	ismeretlen	São Tomé és Príncipe
BRITISH GULF INTERNATIONAL COMPANY LTD	01/AOC/2007	BGI	São Tomé és Príncipe
EXECUTIVE JET SERVICES	03/AOC/2006	EJZ	São Tomé és Príncipe
GLOBAL AVIATION OPERATION	04/AOC/2006	ismeretlen	São Tomé és Príncipe
GOLIAF AIR	05/AOC/2001	GLE	São Tomé és Príncipe
ISLAND OIL EXPLORATION	01/AOC/2008	ismeretlen	São Tomé és Príncipe
STP AIRWAYS	03/AOC/2006	STP	São Tomé és Príncipe
TRANSAFRIK INTERNATIONAL LTD	02/AOC/2002	TFK	São Tomé és Príncipe
TRANSCARG	01/AOC/2009	ismeretlen	São Tomé és Príncipe
TRANSLIZ AVIATION (TMS)	02/AOC/2007	TMS	São Tomé és Príncipe
A szabályozási felügyeletért Sierra Leonében felelős hatóság által engedélyezett összes légi fuvarozó, beleértve a következőket:			Sierra Leone
AIR RUM, LTD	ismeretlen	RUM	Sierra Leone
DESTINY AIR SERVICES, LTD	ismeretlen	DTY	Sierra Leone
HEAVYLIFT CARGO	ismeretlen	ismeretlen	Sierra Leone
ORANGE AIR SIERRA LEONE LTD	ismeretlen	ORJ	Sierra Leone

A légi fuvarozást végző jogi személynek az üzemeltetési engedélyen feltüntetett neve (és kereskedelmi neve, ha ettől eltérő)	Üzemeltetési engedély (AOC) száma vagy működési engedély száma	ICAO szerinti légitársasági kód	Az üzemeltető illetősége szerinti állam
PARAMOUNT AIRLINES, LTD	ismeretlen	PRR	Sierra Leone
SEVEN FOUR EIGHT AIR SERVICES LTD	ismeretlen	SVT	Sierra Leone
TEEBAH AIRWAYS	ismeretlen	ismeretlen	Sierra Leone
A szabályozási felügyeletért Szudánban felelős hatóságok által engedélyezett valamennyi légi fuvarozó, beleértve a következőket:			Szudáni Köztársaság
SUDAN AIRWAYS	ismeretlen	SUD	Szudáni Köztársaság
SUN AIR COMPANY	051	SNR	Szudáni Köztársaság
MARSLAND COMPANY	040	MSL	Szudáni Köztársaság
ATTICO AIRLINES	023	ETC	Szudáni Köztársaság
FOURTY EIGHT AVIATION	054	WHB	Szudáni Köztársaság
SUDANESE STATES AVIATION COMPANY	010	SNV	Szudáni Köztársaság
ALMAJARA AVIATION	ismeretlen	MJA	Szudáni Köztársaság
BADER AIRLINES	035	BDR	Szudáni Köztársaság
ALFA AIRLINES	054	AAJ	Szudáni Köztársaság
AZZA TRANSPORT COMPANY	012	AZZ	Szudáni Köztársaság
GREEN FLAG AVIATION	017	ismeretlen	Szudáni Köztársaság
ALMAJAL AVIATION SERVICE	015	MGG	Szudáni Köztársaság
NOVA AIRLINES	001	NOV	Szudáni Köztársaság
TARCO AIRLINES	056	ismeretlen	Szudáni Köztársaság
A szabályozási felügyeletért Sváziföldön felelős hatóság által engedélyezett összes légi fuvarozó, beleértve a következőket:			Sváziföld
SWAZILAND AIRLINK	ismeretlen	SZL	Sváziföld
A szabályozási felügyeletért Zambiában felelős hatóság által engedélyezett összes légi fuvarozó, beleértve a következőket:			Zambia
ZAMBEZI AIRLINES	Z/AOC/001/2009	ZMA	Zambia

B. MELLÉKLET

AZON LÉGI FUVAROZÓK LISTÁJA, AMELYEK MŰKÖDÉSE MŰKÖDÉSI KORLÁTOZÁS TÁRGYÁT KÉPEZI AZ EURÓPAI UNIÓN BELÜL ⁽¹⁾

A légi fuvarozást végző jogi személynek az üzemeltetési engedélyen feltüntetett neve (és kereskedelmi neve, ha ettől eltérő)	Üzemeltetési engedély (AOC) száma	ICAO szerinti légitársasági kód	Az üzemeltető illetősége szerinti állam	A korlátozás alá eső légi jármű típusa	A korlátozás alá eső légi jármű típusa, lajstromjele és – ha ismert – gyártási sorszáma	Lajstromozó ország
AIR KORYO	GAC-AOC/KOR-01	KOR	KNDK	A teljes flotta, kivéve: 2 TU-204 típusú légi jármű	A teljes flotta, kivéve: P-632, P-633	KNDK
AFRIJET ⁽¹⁾	002/MTAC/ANAC-G/DSA	ABS	Gaboni Köztársaság	A teljes flotta, kivéve: 2 Falcon 50 típusú légi jármű, 2 Falcon 900 típusú légi jármű	A teljes flotta, kivéve: TR-LGV; TR-LGY; TR-AFJ; TR-AFR	Gaboni Köztársaság
AIR ASTANA ⁽²⁾	AK-0388-09	KZR	Kazahsztán	A teljes flotta, kivéve: 2 B-767 típusú légi jármű, 4 B-757 típusú légi jármű, 10 A319/320/321 típusú légi jármű, 5 Fokker 50 típusú légi jármű	A teljes flotta, kivéve: 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 (Holland Királyság)
AIRLIFT INTERNATIONAL (GH) LTD	AOC 017	ALE	Ghánai Köztársaság	A teljes flotta, kivéve: 2 DC8-63F típusú légi jármű	A teljes flotta, kivéve: 9G-TOP és 9G-RAC	Ghánai Köztársaság
AIR MADAGASCAR	5R-M01/2009	MDG	Madagaszkár	A teljes flotta, kivéve: 2 Boeing B-737-300, 2 ATR 72-500, 1 ATR 42-320 és 3 DHC 6-300 típusú légi jármű	A teljes flotta, kivéve: 5R-MFH, 5R-MFI, 5R-MJE, 5R-MJF, 5R-MJG, 5R-MVT, 5R-MGC, 5R-MGD, 5R-MGF	Madagaszkári Köztársaság
AIR SERVICE COMORES	06-819/TA-15/DGACM	KMD	Comore-szigetek	A teljes flotta, kivéve: LET 410 UVP	A teljes flotta, kivéve: D6-CAM (851336)	Comore-szigetek

⁽¹⁾ A B. mellékletben felsorolt légi fuvarozóknak megengedhető, hogy forgalmi jogaikat gyakorolják, abban az esetben, ha ezt működési korlátozás alá nem eső fuvarozó légi járművének teljes bérlete (wet leasing) révén teszik, és feltéve, hogy teljesülnek a vonatkozó biztonsági előírások.

A légi fuvarozást végző jogi személynek az üzemeltetési engedélyen feltüntetett neve (és kereskedelmi neve, ha ettől eltérő)	Üzemeltetési engedély (AOC) száma	ICAO szerinti légitársasági kód	Az üzemeltető illetősége szerinti állam	A korlátozás alá eső légi jármű típusa	A korlátozás alá eső légi jármű típusa	A korlátozás alá eső légi jármű típusa, lajstromjele és – ha ismert – gyártási sorszáma	Lajstromozó ország
GABON AIRLINES ⁽³⁾	001/MTAC/ANAC	GBK	Gaboni Köztársaság	A teljes flotta, kivéve: 1 Boeing B-767-200 típusú légi jármű	A teljes flotta, kivéve: TR-LHP		Gaboni Köztársaság
IRAN AIR ⁽⁴⁾	FS100	IRA	Iráni Iszlám Köztársaság	A teljes flotta, kivéve: 14 A-300 típusú, 8 A-310 típusú és 1 B-737 típusú légi jármű	A teljes flotta, kivéve: 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		Iráni Iszlám Köztársaság
JORDAN AVIATION	C002	JAV	Jordán Hásimita Királyság	A teljes flotta, kivéve: 8 Boeing B-737 típusú, 2 Airbus A-310 típusú, 1 Airbus A-320 típusú légi jármű	A teljes flotta, kivéve: JY-JAB JY-JAD JY-JAN JY-JAO JY-JAX JY-JAY JY-JAP JY-JAQ JY-JAV JY-JAH JY-JAC		Jordán Hásimita Királyság
NOUVELLE AIR AFFAIRES GABON (SN2AG)	003/MTAC/ANAC-G/DSA	NVS	Gaboni Köztársaság	A teljes flotta, kivéve: 1 Challenger CL-601 típusú légi jármű, 1 HS-125-800 típusú légi jármű	A teljes flotta, kivéve: TR-AAG, ZS-AFG		Gaboni Köztársaság; Dél-afrikai Köztársaság

A légi fuvarozást végző jogi személynek az üzemeltetési engedélyen feltüntetett neve (és kereskedelmi neve, ha ettől eltérő)	Üzemeltetési engedély (AOC) száma	ICAO szerinti légitársasági kód	Az üzemeltető illetősége szerinti állam	A korlátozás alá eső légi jármű típusa	A korlátozás alá eső légi jármű típusa, lajstromjele és – ha ismert – gyártási sorszáma	Lajstromozó ország
TAAG ANGOLA AIRLINES	001	DTA	Angolai Köztársaság	A teljes flotta, kivéve: 5 Boeing B-777 típusú és 4 Boeing B-737-700 típusú légi jármű	A teljes flotta, kivéve: D2-TED, D2-TEE, D2-TEF, D2-TEG, D2-TEH, D2-TBF, D2-TBG, D2-TBH, D2-TBJ	Angolai Köztársaság

(¹) Az Afrijet az Európai Unión belüli jelenlegi működéséhez csak a külön megnevezett légi járműveket veheti igénybe.

(²) Az Air Astana az Európai Unión belüli jelenlegi működéséhez csak a külön megnevezett légi járműveket veheti igénybe.

(³) A Gabon Airlines az Európai Unión belüli jelenlegi működéséhez csak a külön megnevezett légi járműveket veheti igénybe.

(⁴) Az Iran Air az Európai Unióban az 590/2010/EU rendelet (HL L 170., 2010.6.7., 15. o.) (69) preambulumbekzdésében említett feltételek betartása mellett üzemeltethet egyes meghatározott légi járműveket.

A BIZOTTSÁG 1198/2011/EU VÉGREHAJTÁSI RENDELETE**(2011. november 21.)****az egyes gyümölcs- és zöldségfélék behozatali árának meghatározására szolgáló behozatali átalányértékek megállapításáról**

AZ EURÓPAI BIZOTTSÁG,

mivel:

tekintettel az Európai Unió működéséről szóló szerződésre,

Az Uruguayi Forduló többoldalú kereskedelmi tárgyalásai eredményeinek megfelelően az 543/2011/EU végrehajtási rendelet a XVI. mellékletének A. részében szereplő termékek és időszakok tekintetében meghatározza azokat a szempontokat, amelyek alapján a Bizottság rögzíti a harmadik országokból történő behozatalra vonatkozó átalányértékeket,

tekintettel a mezőgazdasági piacok közös szervezésének létrehozásáról, valamint egyes mezőgazdasági termékekre vonatkozó egyedi rendelkezésekről szóló, 2007. október 22-i 1234/2007/EK tanácsi rendeletre (az egységes közös piacszervezésről szóló rendelet) ⁽¹⁾,

ELFOGADTA EZT A RENDELETET:

*1. cikk*tekintettel az 1234/2007/EK tanácsi rendeletnek a gyümölcs- és zöldség-, valamint a feldolgozottgyümölcs- és feldolgozottzöldség-ágazatra alkalmazandó részletes szabályainak a megállapításáról szóló, 2011. június 7-i 543/2011/EU bizottsági végrehajtási rendeletre ⁽²⁾ és különösen annak 136. cikke (1) bekezdésére,

Az 543/2011/EU végrehajtási rendelet 136. cikkében említett behozatali átalányértékeket e rendelet melléklete határozza meg.

2. cikk

Ez a rendelet 2011. november 22-én lép hatályba.

Ez a rendelet teljes egészében kötelező és közvetlenül alkalmazandó valamennyi tagállamban.

Kelt Brüsszelben, 2011. november 21-én.

*a Bizottság részéről,
az elnök nevében,*José Manuel SILVA RODRÍGUEZ
mezőgazdasági és vidékfejlesztési főigazgató⁽¹⁾ HL L 299., 2007.11.16., 1. o.⁽²⁾ HL L 157., 2011.6.15., 1. o.

MELLÉKLET

Az egyes gyümölcs- és zöldségfélék behozatali árának meghatározására szolgáló behozatali átalányértékek

(EUR/100 kg)

KN-kód	Országkód ⁽¹⁾	Behozatali átalányérték
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⁾ Az országoknak az 1833/2006/EK bizottsági rendeletben (HL L 354., 2006.12.14., 19. o.) meghatározott nómenklatúrája szerint. A „ZZ” jelentése „egyéb származás”.

A BIZOTTSÁG 1199/2011/EU VÉGREHAJTÁSI RENDELETE**(2011. november 21.)****a cukorágazat egyes termékeire a 2011/12-es gazdasági évben alkalmazandó, a 971/2011/EU végrehajtási rendelettel rögzített irányadó áraknak és kiegészítő importvámok összegének módosításáról**

AZ EURÓPAI BIZOTTSÁG,

tekintettel az Európai Unió működéséről szóló szerződésre,

tekintettel a mezőgazdasági piacok közös szervezésének létrehozásáról, valamint egyes mezőgazdasági termékekre vonatkozó egyedi rendelkezésekről szóló, 2007. október 22-i 1234/2007/EK tanácsi rendeletre (az egységes közös piacszervezésről szóló rendelet) ⁽¹⁾,tekintettel a cukorágazatban harmadik országokkal folytatott kereskedelem tekintetében a 318/2006/EK tanácsi rendelet végrehajtására vonatkozó részletes szabályok megállapításáról szóló, 2006. június 30-i 951/2006/EK bizottsági rendeletre ⁽²⁾ és különösen annak 36. cikke (2) bekezdése második albekezdésének második mondatára,

mivel:

(1) A 971/2011/EU bizottsági végrehajtási rendelet ⁽³⁾ a 2011/12-es gazdasági évre megállapította a fehércukorra, a nyerscukorra és egyes szirupokra alkalmazandó irányadó árakat és kiegészítő importvámokat. Ezen árakat és vámokat legutóbb a 1166/2011/EU bizottsági végrehajtási rendelet ⁽⁴⁾ módosította.

(2) A Bizottság rendelkezésére álló adatok alapján az említett összegek módosításra szorulnak, a 951/2006/EK rendeletben foglalt előírásokkal és részletes szabályokkal összhangban,

ELFOGADTA EZT A RENDELETET:

1. cikk

A 951/2006/EK rendelet 36. cikkében említett termékek behozatalára a 2011/12-es gazdasági évben alkalmazandó irányadó áraknak és kiegészítő vámoknak a 971/2011/EU végrehajtási rendelettel rögzített összege e rendelet melléklete szerint módosul.

2. cikk

Ez a rendelet 2011. november 22-én lép hatályba.

Ez a rendelet teljes egészében kötelező és közvetlenül alkalmazandó valamennyi tagállamban.

Kelt Brüsszelben, 2011. november 21-én.

*a Bizottság részéről,
az elnök nevében,*José Manuel SILVA RODRÍGUEZ
mezőgazdasági és vidékfejlesztési főigazgató⁽¹⁾ HL L 299., 2007.11.16., 1. o.⁽²⁾ HL L 178., 2006.7.1., 24. o.⁽³⁾ HL L 254., 2011.9.30., 12. o.⁽⁴⁾ HL L 297., 2011.11.16., 59. o.

MELLÉKLET

A fehér cukor, a nyerscukor és az 1702 90 95 KN-kód alá tartozó termékek behozatalára vonatkozó irányadó árak és kiegészítő importvámok 2011. november 22-től alkalmazandó módosított összegei

(EUR)

KN-kód	Az adott termék nettó 100 kg-jára vonatkozó irányadó ár összege	Az adott termék nettó 100 kg-jára vonatkozó kiegészítő vám összege
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⁾ Az 1234/2007/EK rendelet IV. mellékletének III. pontjában meghatározott szabványminőségre megállapítva.

⁽²⁾ Az 1234/2007/EK rendelet IV. mellékletének II. pontjában meghatározott szabványminőségre megállapítva.

⁽³⁾ 1 %-os szacharóztartalomra megállapítva.

HATÁROZATOK

AZ EURÓPAI KÖZPONTI BANK HATÁROZATA

(2011. november 15.)

a TARGET2-EKB szabályairól szóló EKB/2007/7 határozat módosításáról

(EKB/2011/19)

(2011/749/EU)

AZ EURÓPAI KÖZPONTI BANK IGAZGATÓSÁGA,

tekintettel az Európai Unió működéséről szóló szerződésre és különösen annak 127. cikke (2) bekezdésére,

tekintettel a Központi Bankok Európai Rendszere és az Európai Központi Bank Alapokmányára és különösen annak 11.6. cikkére, valamint 17., 22. és 23. cikkére,

tekintettel a transzeurópai automatizált valós idejű bruttó elszámolású fizetési rendszerről (TARGET2) szóló, 2007. április 26-i EKB/2007/2 iránymutatásra⁽¹⁾ és különösen annak 6. cikke (2) bekezdésére,

mivel:

- (1) Az EKB/2007/2 iránymutatást a transzeurópai automatizált valós idejű bruttó elszámolású rendszerről (TARGET2) szóló EKB/2007/2 iránymutatás módosításáról szóló, 2011. október 14-i EKB/2011/15 iránymutatás⁽²⁾ módosította többek között a következők miatt: a) a „prudenciális okok” felvétele a TARGET2-ben való részvétel iránti kérelem elutasítására, a résztvevő TARGET2-ben való részvételének vagy napközbeni hitelhez való hozzáféréseinek felfüggesztésére, korlátozására vagy megszüntetésére alapot adó kritériumok közé; és b) a TARGET2-résztvevőkre a Szerződés 75. cikke alapján bevezetett igazgatási, illetve a 215. cikke alapján bevezetett korlátozó intézkedésekhez kapcsolódó új követelmények megjelenítése.

- (2) Szükséges ezért módosítani a TARGET2-EKB szabályairól szóló, 2007. július 24-i EKB/2007/7 határozat⁽³⁾ mellékletét, hogy az beillesszen az EKB/2011/15 iránymutatóból bizonyos elemeket a TARGET2-EKB szabályaiba,

ELFOGADTA EZT A HATÁROZATOT:

1. cikk

A TARGET2-EKB szabályainak módosítása

Az EKB/2007/7 határozat a TARGET2-EKB szabályait tartalmazó melléklete ezen határozat mellékletével összhangban módosul.

2. cikk

Hatálybalépés

Ez a határozat 2011. november 21-én lép hatályba.

Kelt Frankfurt am Mainban, 2011. november 15-én.

az EKB elnöke

Mario DRAGHI

⁽¹⁾ HL L 237., 2007.9.8., 1. o.

⁽²⁾ HL L 279., 2011.10.26., 5. o.

⁽³⁾ HL L 237., 2007.9.8., 71. o.

MELLÉKLET

Az EKB/2007/7 határozat melléklete a következőképpen módosul:

1. Az 1. cikkben a következő fogalommeghatározások helyébe az alábbi szöveg lép:

„— »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. A 6. cikk (4) bekezdésének c) pontja helyébe az alábbi pont lép:

„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. A 28. cikk (2) bekezdésének e) és f) pontjának helyébe a következő szöveg lép:

„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. A 33. cikk a következőképpen módosul:

a) a „Data protection, prevention of money laundering and related issues” cím helyébe a „Data protection, prevention of money laundering, administrative or restrictive measures and related issues” cím lép;

b) a szöveg a következő (3) bekezdéssel egészül ki:

„(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.”

AJÁNLÁSOK

A BIZOTTSÁG AJÁNLÁSA

(2011. szeptember 8.)

a 112-es egységes európai segélyhívón alapuló, a járműből érkező vészhívások továbbítására szolgáló elektronikus hírközlő hálózatokon keresztül megvalósuló uniós szintű e-segélyhívó szolgáltatás („e-segélyhívás”) támogatásáról

(EGT-vonatkozású szöveg)

(2011/750/EU)

AZ EURÓPAI BIZOTTSÁG,

tekintettel az Európai Unió működéséről szóló szerződésre és különösen annak 292. cikkére,

mivel:

- (1) Az egységes európai segélyhívó szám bevezetéséről szóló, 1991. július 29-i 91/396/EGK tanácsi határozat ⁽¹⁾ előírta a tagállamok számára a 112-es hívószám, mint egységes európai segélyhívó szám, nyilvános telefonhálózatokban történő bevezetésének biztosítását.
- (2) Az egyetemes szolgáltatásról, valamint az elektronikus hírközlő hálózatokhoz és elektronikus hírközlési szolgáltatásokhoz kapcsolódó felhasználói jogokról szóló, 2002. március 7-i 2002/22/EK európai parlamenti és tanácsi irányelv (Egyetemes szolgáltatási irányelv) ⁽²⁾ előírja a tagállamok számára, hogy biztosítsák a 112-es hívószámra érkező hívások megfelelő fogadását és kezelését, valamint a 112-es hívószám ingyenes elérését az összes végfelhasználó számára.
- (3) Az intelligens közlekedési rendszereknek a közúti közlekedés területén történő kiépítésére, valamint a más közlekedési módokhoz való kapcsolódására vonatkozó keretről szóló, 2010. július 7-i 2010/40/EU európai parlamenti és tanácsi irányelv ⁽³⁾ kiemelt fontosságú intézkedésként határozta meg egy kölcsönösen átjárható, uniós szintű e-segélyhívó szolgáltatás összehangolt biztosítását. Ha minden európai uniós járműben elérhetővé válik ez az összehangolt szolgáltatás, azzal lehetőség nyílik a közúti balesetek halálos áldozatainak számának és a sérülések súlyosságának jelentős mértékű csökkentésére.
- (4) A tagállamok közös, jól felfogott érdeke, hogy egységes műszaki és gyakorlati megoldásokat dolgozzanak ki a

segélyhívó szolgáltatások biztosítása érdekében. A közös műszaki megoldások kifejlesztését az európai szabványügyi szervezeteken keresztül kell megvalósítani az e-segélyhívó szolgáltatás bevezetésének elősegítése, a szolgáltatás uniós szintű kölcsönös átjárhatóságának és folytonosságának biztosítása, valamint a bevezetés európai uniós költségeinek csökkentése érdekében.

- (5) Egy uniós szinten összehangolt megoldás biztosítaná a hanghívások, valamint a járműben lévő e-segélyhívó rendszer által generált minimális adatok (többek között a baleset pontos helye és ideje) interoperábilis továbbítását a közbiztonsági válaszpontokhoz. Szintén összehangolt megoldásra van szükség az e-segélyhívó szolgáltatás Európán belüli folytonosságának biztosításához. Európában a nagy volumenű határkeresztező forgalom következtében megnövekedett az igény egy olyan közös adatátviteli protokoll iránt, amelynek segítségével ezen információk – a félreértés vagy a továbbított adatok félreértelmezésének kockázata nélkül – eljuttathatók a közbiztonsági válaszpontokhoz és a készenléti segélyszolgálatokhoz.
- (6) Az összehangolt, uniós szintű, kölcsönösen átjárható e-segélyhívó szolgáltatás hatékony megvalósításának az a feltétele, hogy a hanghívásokat, valamint a járműben lévő rendszer által generált, a balesetre vonatkozó minimális adatokat a rendszer automatikusan továbbítsa a helymeghatározó adatok vételére és felhasználására alkalmas közbiztonsági válaszpontok bármelyikének.
- (7) A mobilhálózat-üzemeltetők és a közbiztonsági válaszpontok közötti adatforgalomra vonatkozó eljárásokat átlátható és megkülönböztetéstől mentes módon kell kialakítani, beleértve adott esetben a költségekre vonatkozó szempontokat is.
- (8) Egy uniós szintű, összehangolt megoldás speciális e-segélyhívó alkalmazások által küldött jelek kölcsönös átjárhatóságát is biztosíthatja, például az ütközésérzékeléssel, a szállított veszélyes áruk típusával, vagy a járműben utazók számával kapcsolatban.

⁽¹⁾ HL L 217., 1991.8.6., 31. o.

⁽²⁾ HL L 108., 2002.4.24., 51. o.

⁽³⁾ HL L 207., 2010.8.6., 1. o.

- (9) A személyes adatok feldolgozása vonatkozásában az egyének védelméről és az ilyen adatok szabad áramlásáról szóló, 1995. október 24-i 95/46/EK európai parlamenti és tanácsi irányelv⁽¹⁾ és az elektronikus hírközlési ágazatban a személyes adatok kezeléséről, feldolgozásáról és a magánélet védelméről szóló, 2002. július 12-i 2002/58/EK európai parlamenti és tanácsi irányelv („Elektronikus hírközlési adatvédelmi irányelv”)⁽²⁾ általános szabályként előírja az egyének magánélethez és adatvédelemhez való jogának teljes tiszteletben tartását, valamint ennek érdekében megfelelő műszaki és szervezeti biztonsági intézkedések alkalmazását. Ugyanakkor a rendelkezések engedélyezik a készenléti segélyszolgálatok számára, hogy az érintett felhasználó beleegyezése nélkül felhasználják a helymeghatározó adatokat. A tagállamoknak így különös felelősségük biztosítani, hogy a segélyhívásokkal foglalkozó, illetve valamely tagállam által ekként elismert szervezetek számára – vonalanként – átlátható eljárások szabályozzák azokat az eseteket, amikor a nyilvános távközlési hálózat és/vagy szolgáltatás szolgáltatója figyelmen kívül hagyhatja a helymeghatározó adatok kezelésére vonatkozó felhasználói hozzájárulás hiányát.
- (10) Az e-segélyhívó szolgáltatás kialakítása szerint követi a 29. cikk alapján létrehozott adatvédelmi munkacsoport azon ajánlásait, amelyek az e-segélyhívó kezdeményezés adatvédelmi és a magánélet védelmére vonatkozó vetületeivel foglalkozó, 2006. szeptember 26-án elfogadott munkadokumentumban szerepelnek, így tehát tiszteletben tartja azt a kívánalmat, hogy az e-segélyhívó eszközökkel felszerelt járművek normál üzemben ne legyenek nyomon követhetőek, valamint az e-segélyhívó eszköz által küldött minimális adatok tartalmazzák a segélyhívások megfelelő kezeléséhez szükséges minimális információkat.
- (11) Ez az ajánlás lehetővé teszi a tagállamok számára, hogy úgy alakítsák ki az e-segélyhívó válaszrendszert, hogy az a lehető legjobban megfeleljen a készenléti infrastruktúrájuknak.
- (12) Az Európai Unió polgári védelemmel kapcsolatos cselekvési programjának keretén belül megvalósuló intézkedések célja a polgári védelmi célkitűzések egyéb uniós politikákba és intézkedésekbe történő integrálása, valamint a program egyéb uniós intézkedésekkel fennálló összhangjának biztosítása. Ez a Bizottságot olyan intézkedések megvalósítására hatalmazza fel, amelyek a vészhelyzeti válaszadás képességének, valamint a vészhelyzeteket követő azonnali segítségnyújtás technikáinak és módszereinek fejlesztése révén növelik a tagállamok polgári védelmi szervezeteinek a felkészültségét. Az intézkedések kiterjedhetnek többek között arra is, hogy a közbiztonsági válaszpontok és a készenléti segélyszolgálatok hogyan kezeljék, illetve használják fel az e-segélyhívó rendszer információit.
- (13) Az e-segélyhívó szolgáltatás sikeres uniós szintű bevezetéséhez elengedhetetlen a bevezetéssel kapcsolatos kérdések megoldása és az új rendszerek bevezetését meghatározó ütemezés koordinálása. A Bizottság által
- 2009 februárjában az állami és magánszektorok közötti partnerségként létrehozott E-segélyhívó Európai Megvalósítási Platform lehetővé tette az összes érintett számára az összehangolt és késedelem nélküli megvalósítás alapelveinek megvitatását és elfogadását.
- (14) Ezen ajánlás célkitűzéseinek teljesítéséhez elengedhetetlen a mobilhálózat-üzemeltetők és -szolgáltatók, valamint a hatóságok, köztük a készenléti segélyszolgálatok közötti folyamatos párbeszéd.
- (15) A koncepciók és technológiák folyamatos fejlődésére való tekintettel a tagállamokat arra kell ösztönözni, hogy mozdítsák elő és támogassák – a többek között turistáknak, közlekedőknek, veszélyes áruk közúti szállítóinak nyújtott – készenléti segélyszolgáltatások fejlődését, valamint támogassák az ilyen szolgáltatások Európán belüli interoperabilitását biztosító közös interfész-szabványok kidolgozását és megvalósítását,

ELFOGADTA EZT AZ AJÁNLÁST:

1. A tagállamoknak az alábbi összehangolt feltételeket és alapelveket kell alkalmazniuk a járművekben lévő telematikai terminálok által a közbiztonsági válaszpontok felé a 112-es egységes európai segélyhívó számon manuálisan vagy automatikusan indított sürgősségi hívásokra.
2. Ezen ajánlás alkalmazásában:
 - a) „készenléti segélyszolgálat”: olyan szolgálat, amelyet az adott tagállam ilyenként elismer, és amely azonnali és gyors segítségnyújtást biztosít olyan helyzetekben, amelyek az életet vagy a testi épséget, az egyéni vagy közegészséget vagy -biztonságot, a magán- vagy közvagyon, illetve a környezetet közvetlenül veszélyeztetik, de amelynek szolgáltatásai nem feltétlenül korlátozódnak ezekre a helyzetekre;
 - b) „közbiztonsági válaszpont”: (KBVP) az a fizikai helyszín, ahol elsőként fogadják a segélyhívásokat, és amelyek egy hatóság vagy a tagállami kormány által elismert magán-szervezet felelőssége alá tartoznak, ahol a „legmegfelelőbb KBVP” az a válaszpont, amelyet a hatóságok egy bizonyos területről érkező segélyhívások, vagy segélyhívások egy bizonyos típusának (pl.: e-segélyhívások) kezelésére előzetesen kijelöltek;
 - c) „e-segélyhívás”: egy járműből a 112-es segélyhívó számra érkező segélyhívás, amelyet vagy automatikusan, a járműbe épített érzékelő aktiválásán keresztül, vagy manuálisan indítanak, és amely szabványos minimális adatokat továbbít mobil, vezeték nélküli hírközlési hálózatok segítségével, és amely hangátviteli csatornát hoz létre a járműben tartózkodók és a legmegfelelőbb KBVP között;
 - d) „készenléti segélyszolgálati kategóriaérték”: a mobilról érkező segélyhívások esetén a segélyhívás pontos típusának meghatározásához használt 8 bites érték (1-Rendőrség, 2-Mentők, 3-Tűzoltóság, 4-Parti őrség, 5-Hegy

(1) HL L 281., 1995.11.23., 31. o.

(2) HL L 201., 2002.7.31., 37. o.

- mentők, 6-Manuálisan indított e-segélyhívás, 7-Automatikusan indított e-segélyhívás, 8-tartalék), ahogy az az ETSI TS 124.008 szabvány 10.5.135d táblázatában szerepel;
- e) „e-segélyhívás-megkülönböztető” vagy „e-segélyhívás-azonosító jel”: az e-segélyhívásokhoz az ETSI TS 124.008 szabvány szerint kiosztott „készenléti segélyszolgálati kategóriaérték” (pl.: „6-Manuálisan indított e-segélyhívás” és „7-Automatikusan indított e-segélyhívás”), amely lehetővé teszi a mobil terminálokról a 112-es segélyhívó számra érkező hívások és a járműben lévő terminálokról a 112-es segélyhívó számra érkező e-segélyhívások megkülönböztetését, valamint a manuálisan és az automatikusan indított e-segélyhívások megkülönböztetését;
- f) „minimális adatok”: azok az információk, amelyeket az EN 15722 szabvány szerint továbbítani kell a közbiztonsági válaszpontnak; valamint
- g) „mobil távközlési hálózat üzemeltetője” vagy mobilhálózat üzemeltetője: nyilvános mobil, vezeték nélküli hírközlési hálózat szolgáltatója.
3. A tagállamoknak részletes szabályokat kell kidolgozniuk a területükön működő nyilvános mobilhálózatok üzemeltetői számára az e-segélyhívások kezelésére vonatkozóan. A szabályoknak teljes mértékben meg kell felelniük a 95/46/EK és a 2002/58/EK irányelvben foglalt adatvédelmi rendelkezéseknek. Ki kell továbbá jelölniük a legmegfelelőbb közbiztonsági válaszpontot az e-segélyhívások továbbításához.
4. A tagállamoknak biztosítaniuk kell azt, hogy a mobilhálózatok üzemeltetői alkalmazzák az „e-segélyhívás-megkülönböztető” kezeléséhez szükséges mechanizmust a hálózataikban. Ezt 2014. december 31-ig kell megvalósítani.
5. A mobilhálózatok üzemeltetőinek úgy kell kezelniük az e-segélyhívásokat, mint a 112-es egységes európai segélyhívó számra érkező bármely más hívást.
6. A tagállamoknak elő kell írniuk nemzeti hatóságaik számára, hogy 2012. március végéig tegyenek jelentést a Bizottságnak az ezen ajánlással kapcsolatban megtett intézkedésekről, valamint az „e-segélyhívás-megkülönböztető” kezeléséhez szükséges mechanizmus mobilhálózat-üzemeltetők általi hálózati bevezetésének állapotáról annak érdekében, hogy a Bizottság felülvizsgálatot végezhesen, amely számba veszi a közbiztonsági válaszpontokkal kapcsolatban felmerülő követelményeket.

Kelt Brüsszelben, 2011. szeptember 8-án.

a Bizottság részéről
Neelie KROES
alelnök

HELYESBÍTÉSEK

Helyesbítés az Európai Unió működéséről szóló szerződés 136. cikkének módosításáról egy, azon tagállamok számára létrehozandó stabilizációs mechanizmus tekintetében, amelyek pénzneme az euro című, 2011. március 25-i 2011/199/EU európai tanácsi határozathoz

(Az Európai Unió Hivatalos Lapja L 91., 2011. április 6.)

A 2011/199/EU európai tanácsi határozat helyesen:

AZ EURÓPAI TANÁCS HATÁROZATA**(2011. március 25.)****az Európai Unió működéséről szóló szerződés 136. cikkének módosításáról egy, azon tagállamok számára létrehozandó stabilizációs mechanizmus tekintetében, amelyek pénzneme az euro**

(2011/199/EU)

AZ EURÓPAI TANÁCS,

tekintettel az Európai Unióról szóló szerződésre és különösen annak 48. cikke (6) bekezdésére,

tekintettel az Európai Unió működéséről szóló szerződés 136. cikkének felülvizsgálatára vonatkozó javaslatra, amelyet a belga kormány 2010. december 16-án nyújtott be az Európai Tanácsnak,

tekintettel az Európai Parlament véleményére ⁽¹⁾,tekintettel az Európai Bizottság véleményére ⁽²⁾,az Európai Központi Bank véleményének kézhezvételét követően ⁽³⁾,

mivel:

(1) Az Európai Unióról szóló szerződés (EUSZ) 48. cikkének (6) bekezdése értelmében az Európai Tanács az Európai Parlamenttel, a Bizottsággal és egyes esetekben az Európai Központi Bankkal folytatott konzultációt követően egyhangúlag határozhat az Európai Unió működéséről szóló szerződés (EUMSZ) harmadik részében foglalt rendelkezések egészben vagy részben történő módosításáról. Az ilyen határozat nem növelheti a szerződések értelmében az Unióra ruházott hatásköröket, és csak azt követően léphet hatályba, hogy a tagállamok saját alkotmányos követelményeiknek megfelelően azt jóváhagyják.

(2) Az Európai Tanács 2010. október 28–29-i ülésén az állam-, illetve kormányfők megállapodtak abban, hogy a

⁽¹⁾ 2011. március 23-i vélemény (a Hivatalos Lapban még nem tették közzé).

⁽²⁾ 2011. február 15-i vélemény (a Hivatalos Lapban még nem tették közzé).

⁽³⁾ 2011. március 17-i vélemény (a Hivatalos Lapban még nem tették közzé).

tagállamoknak az euroövezet egésze pénzügyi stabilitásának megőrzése érdekében állandó válságmechanizmust kell létrehozniuk, és felkérték az Európai Tanács elnökét, hogy kezdjen konzultációkat az Európai Tanács tagjaival az ehhez szükséges, korlátozott mértékű szerződésváltoztatásról.

(3) A belga kormány 2010. december 16-án az EUSZ 48. cikke (6) bekezdése első albekezdésének megfelelően javaslatot nyújtott be az EUMSZ 136. cikkének egy bekezdés hozzáadásával történő felülvizsgálatára, amelynek értelmében azon tagállamok, amelyek pénzneme az euro, stabilizációs mechanizmust hozhatnak létre, amelyet akkor hoznak működésbe, ha ez nélkülözhetetlen az euroövezet egésze stabilitásának megőrzése érdekében, és amely kimondja, hogy a mechanizmus keretében igényelt pénzügyi segítségnyújtásra szigorú feltételek fognak vonatkozni. Az Európai Tanács ezzel egy időben következtetéseket fogadott el a jövőbeni stabilitási mechanizmusról ((1)–(4) bekezdés).

(4) A stabilitási mechanizmus fogja nyújtani az euroövezet egészének pénzügyi stabilitását érintő, a 2010-ben tapasztaltakhoz hasonló kockázatok kezeléséhez szükséges eszközt, és ezáltal elősegíti az Unió gazdasági és pénzügyi stabilitásának megőrzését. Az Európai Tanács 2010. december 16–17-i ülésén egyetértett abban, hogy mivel a mechanizmus létrehozásának célja az euroövezet egésze pénzügyi stabilitásának megőrzése volt, az EUMSZ 122. cikkének (2) bekezdését a továbbiakban nem kell alkalmazni e célokra. Az állam-, illetve kormányfők ezért megállapodtak abban, hogy az nem használandó ilyen célokra.

(5) Az Európai Tanács 2010. december 16-án úgy határozott, hogy az EUSZ 48. cikke (6) bekezdésének második albekezdésével összhangban a javaslatról konzultációt folytat az Európai Parlamenttel és a Bizottsággal. Az Európai Tanács úgy határozott, hogy az Európai Központi Bankkal is konzultál. Az Európai Parlament ⁽¹⁾, a Bizottság ⁽²⁾, illetve az Európai Központi Bank ⁽³⁾ véleményt fogadott el a javaslatról.

- (6) A módosítás az EUMSZ harmadik részében foglalt rendelkezést érinti, és nem növeli a szerződések értelmében az Unióra ruházott hatásköröket,

ELFOGADTA EZT A HATÁROZATOT:

1. cikk

Az Európai Unió működéséről szóló szerződés 136. cikke az alábbi bekezdéssel egészül ki:

„(3) Azon tagállamok, amelyek pénzneme az euro, stabilizációs mechanizmust hozhatnak létre, amelyet akkor hoznak működésbe, ha ez nélkülözhetetlen az euroövezet egésze stabilitásának megőrzése érdekében. A mechanizmus keretében igényelt pénzügyi segítségnyújtásra szigorú feltételek fognak vonatkozni.”

2. cikk

A tagállamok haladéktalanul értesítik a Tanács Főtitkárát az e határozat alkotmányos követelményeiknek megfelelő elfogadására vonatkozó eljárások lezárultáról.

Ez a határozat 2013. január 1-jén lép hatályba, feltéve, hogy az első bekezdésben említett valamennyi értesítés megérkezik, illetve ezek hiányában az első bekezdésben említett értesítések közül az utolsó értesítés kézhezvételét követő hónap első napján.

3. cikk

Ezt a határozatot az *Európai Unió Hivatalos Lapjában* ki kell hirdetni.

Kelt Brüsszelben, 2011. március 25-én.

az Európai Tanács részéről

az elnök

H. VAN ROMPUY

2011-es előfizetési díjak (áfa nélkül, rendes szállítási költségeket beleértve)

Az EU Hivatalos Lapja, L + C sorozat, kizárólag nyomtatott kiadvány	az EU 22 hivatalos nyelvén	1 100 EUR/év
Az EU Hivatalos Lapja, L + C sorozat, nyomtatott kiadvány + éves DVD	az EU 22 hivatalos nyelvén	1 200 EUR/év
Az EU Hivatalos Lapja, L sorozat, kizárólag nyomtatott kiadvány	az EU 22 hivatalos nyelvén	770 EUR/év
Az EU Hivatalos Lapja, L + C sorozat, havi DVD (összevont)	az EU 22 hivatalos nyelvén	400 EUR/év
A Hivatalos Lap Kiegészítő Kiadványa (S sorozat), közbeszerzés és ajánlati felhívások, DVD, heti egy kiadvány	többnyelvű: az EU 23 hivatalos nyelvén	300 EUR/év
Az EU Hivatalos Lapja, C sorozat – versenyvizsga-kiírások	a vizsgakiírás szerinti nyelv(ek)en	50 EUR/év

Az *Európai Unió Hivatalos Lapjának*, amely az Európai Unió hivatalos nyelvein jelenik meg, 22 nyelvi változatára lehet előfizetni. Az L (jogsabályok) és a C (tájékoztatások és közlemények) sorozatot foglalja magában.

Valamennyi nyelvi változatra külön kell előfizetni.

A 920/2005/EK tanácsi rendelet értelmében, amelyet a Hivatalos Lap 2005. június 18-i L 156. száma tett közzé, és amely előírja, hogy az Európai Unió intézményei nem kötelesek minden jogi aktust ír nyelven is megszövegezni, illetve ezen a nyelven kihirdetni, az ír nyelven kiadott Hivatalos Lapok értékesítése külön történik.

A Hivatalos Lap Kiegészítő Kiadványára (S sorozat – közbeszerzés és ajánlati felhívások) történő előfizetés mind a 23 hivatalos nyelvi változatot magában foglalja egyetlen többnyelvű DVD-n.

Kérésére az *Európai Unió Hivatalos Lapjára* történő előfizetéssel a Hivatalos Lap különféle mellékleteit is megkaphatja. Az előfizetők a mellékletek megjelenéséről az *Európai Unió Hivatalos Lapjában* közölt „Az olvasóhoz” című közleménynek köszönhetően értesülnek.

Értékesítés és előfizetés

A különböző, térítés ellenében kapható kiadványokra – például az *Európai Unió Hivatalos Lapjára* – való előfizetés a Kiadóhivatal forgalmazó partnereitől szerezhető be. A forgalmazó partnerek listája a következő címen található:

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

Az EUR-Lex (<http://eur-lex.europa.eu>) közvetlen és ingyenes hozzáférést biztosít az Európai Unió jogához. Erről a honlapról elérhető az *Európai Unió Hivatalos Lapja*, valamint tartalmazza a szerződéseket, a jogszabályokat, a jogeseteket és az előkészítő dokumentumokat is.

További információt az Európai Unióról a <http://europa.eu> internetcímen találhat.

