

Dziennik Urzędowy L 303

Unii Europejskiej



Wydanie polskie

Legislacja

Tom 54

22 listopada 2011

Spis treści

I Akty ustawodawcze

DECYZJE

- ★ Decyzja Parlamentu Europejskiego i Rady nr 1194/2011/UE z dnia 16 listopada 2011 r. ustanawiająca działanie Unii Europejskiej na rzecz Znaków Dziedzictwa Europejskiego 1

II Akty o charakterze nieustawodawczym

ROZPORZĄDZENIA

- ★ Rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) nr 1195/2011 z dnia 16 listopada 2011 r. dotyczące klasyfikacji niektórych towarów według Nomenklatury scalonej 10
- ★ Rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) nr 1196/2011 z dnia 17 listopada 2011 r. dotyczące klasyfikacji niektórych towarów według Nomenklatury scalonej 12
- ★ Rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) nr 1197/2011 z dnia 21 listopada 2011 r. zmieniające rozporządzenie (WE) nr 474/2006 ustanawiające wspólnotowy wykaz przewoźników lotniczych podlegających zakazowi wykonywania przewozów w ramach Wspólnoty ⁽¹⁾ 14

Cena: 4 EUR

(Ciąg dalszy na następnej stronie)

⁽¹⁾ Tekst mający znaczenie dla EOG

PL

Akty, których tytuły wydrukowano zwykłą czcionką, odnoszą się do bieżącego zarządzania sprawami rolnictwa i generalnie zachowują ważność przez określony czas.

Tytuły wszystkich innych aktów poprzedza gwiazdka, a drukuje się je czcionką pogrubioną.

Rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) nr 1198/2011 z dnia 21 listopada 2011 r. ustanawiające standardowe wartości celne w przywozie dla ustalania ceny wejścia niektórych owoców i warzyw ... 40

Rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) nr 1199/2011 z dnia 21 listopada 2011 r. zmieniające ceny reprezentatywne oraz kwoty dodatkowych należności przywozowych w odniesieniu do niektórych produktów w sektorze cukru, ustalone rozporządzeniem wykonawczym (UE) nr 971/2011 na rok gospodarczy 2011/2012 42

DECYZJE

2011/749/UE:

- ★ **Decyzja Europejskiego Banku Centralnego z dnia 15 listopada 2011 r. zmieniająca decyzję EBC/2007/7 w sprawie warunków uczestnictwa w systemie TARGET2-ECB (EBC/2011/19)** 44

ZALECENIA

2011/750/UE:

- ★ **Zalecenie Komisji z dnia 8 września 2011 r. w sprawie wspierania w sieciach łączności elektronicznej w całej UE usługi eCall do przekazywania zgłoszeń alarmowych przez zainstalowane w pojazdach systemy pokładowe, bazującej na numerze 112 („eCall”) ⁽¹⁾** 46

Sprostowania

- ★ **Sprostowanie do rozporządzenia Komisji (WE) nr 1289/2004 z dnia 14 lipca 2004 r. dotyczącego zezwolenia na okres dziesięciu lat dla dodatku Deccox® stosowanego w paszach, należącego do grupy kokcydiostatyków i innych substancji leczniczych (Dz.U. L 243 z 15.7.2004)** 49



⁽¹⁾ Tekst mający znaczenie dla EOG

I

(Akty ustawodawcze)

DECYZJE

DECYZJA PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO I RADY NR 1194/2011/UE

z dnia 16 listopada 2011 r.

ustanawiająca działanie Unii Europejskiej na rzecz Znak Dziedzictwa Europejskiego

PARLAMENT EUROPEJSKI I RADA UNII EUROPEJSKIEJ,

uwzględniając Traktat o funkcjonowaniu Unii Europejskiej, w szczególności jego art. 167 ust. 5 tiret pierwsze,

uwzględniając wniosek Komisji Europejskiej,

po przekazaniu projektu aktu ustawodawczego parlamentom narodowym,

uwzględniając opinię Komitetu Regionów ⁽¹⁾,stanowiąc zgodnie ze zwykłą procedurą ustawodawczą ⁽²⁾,

a także mając na uwadze, co następuje:

(1) Traktat o funkcjonowaniu Unii Europejskiej (TFUE) ma na celu tworzenie coraz ściślejszego związku między narodami Europy i powierza Unii zadania w zakresie, między innymi, przyczyniania się do rozkwitu kultur państw członkowskich, w poszanowaniu ich różnorodności narodowej i regionalnej, równocześnie podkreślając znaczenie wspólnego dziedzictwa kulturowego. W tym względzie Unia – jeśli to niezbędne – wspiera i uzupełnia działania państw członkowskich na rzecz pogłębiania wiedzy na temat kultury i historii narodów europejskich i ich upowszechniania.

(2) Lepsze zrozumienie oraz uznanie, szczególnie przez młodych ludzi, walorów ich wspólnego, a jednocześnie

różnorodnego dziedzictwa pomagają wzmocnić poczucie przynależności do Unii i zintensyfikować dialog międzykulturowy. Ważne jest zatem promowanie szerszego dostępu do dziedzictwa kulturowego oraz wzmocnianie jego europejskiego wymiaru.

(3) TFUE ustanawia także obywatelstwo Unii, które uzupełnia obywatelstwo krajowe odpowiednich państw członkowskich oraz stanowi istotny element ochrony i wzmocnienia procesu integracji europejskiej. Aby obywatele w pełni popierali integrację europejską, należy położyć większy nacisk na wspólne wartości, historię i kulturę, będące kluczowymi elementami uczestnictwa w społeczeństwie zbudowanym w oparciu o wolność, demokrację i szacunek dla praw człowieka, różnorodność kulturową i językową, tolerancję i solidarność.

(4) Dnia 28 kwietnia 2006 r. uruchomiono w Grenadzie (Hiszpania) międzyrządową inicjatywę na rzecz Znak Dziedzictwa Europejskiego (zwaną dalej „inicjatywą międzyrządową”).

(5) Dnia 20 listopada 2008 r. Rada przyjęła konkluzje ⁽³⁾, których celem jest przekształcenie inicjatywy międzyrządowej w działanie Unii (zwane dalej „działaniem”) i w których zachęca Komisję do przedstawienia wniosku dotyczącego stworzenia przez Unię Znak Dziedzictwa Europejskiego (zwanego dalej „znakiem”) oraz do określenia uwarunkowań praktycznych odnośnie do realizacji tego projektu.

(6) Konsultacja społeczna i ocena wpływu przeprowadzone przez Komisję potwierdziły, że inicjatywa międzyrządowa jest cenna, ale wykazały, że konieczne jest jej dalsze rozwijanie, aby wykorzystany został cały jej potencjał; wykazały one także, że zaangażowanie Unii może wnieść wyraźną wartość dodaną i pomóc jej w osiągnięciu ważnego jakościowo postępu.

⁽¹⁾ Dz.U. C 267 z 1.10.2010, s. 52.

⁽²⁾ Stanowisko Parlamentu Europejskiego z dnia 16 grudnia 2010 r. (dotychczas nieopublikowane w Dzienniku Urzędowym) oraz stanowisko Rady w pierwszym czytaniu z dnia 19 lipca 2011 r. Stanowisko Parlamentu Europejskiego z dnia 16 listopada 2011 r.

⁽³⁾ Dz.U. C 319 z 13.12.2008, s. 11.

- (7) Znak powinien korzystać z doświadczeń zdobytych przez inicjatywę międzyrządową.
- (8) Znak powinien dążyć do tworzenia wartości dodanej i do komplementarności z innymi inicjatywami, takimi jak Lista światowego dziedzictwa Unesco, Lista reprezentatywna niematerialnego dziedzictwa kulturowego ludzkości Unesco i „Europejskie szlaki kulturowe” Rady Europy. Wartość dodana znaku powinna opierać się na wkładzie wybranych obiektów w europejską historię i kulturę, w tym w budowanie Unii, na wyraźnym wymiarze edukacyjnym kierowanym do obywateli, w szczególności osób młodych, oraz na budowaniu sieci kontaktów między obiektami w celu wymiany doświadczeń i najlepszych praktyk. Główny nacisk działania należy położyć nie na konserwację obiektów, która powinna być zagwarantowana przez istniejące systemy ochrony, ale na promowanie obiektów i dostęp do nich oraz na jakość udzielanych informacji i proponowanych działań.
- (9) Oprócz wzmocnienia poczucia przynależności europejskich obywateli do Unii i ożywienia dialogu międzykulturowego działanie może przyczynić się także do zwiększenia wartości dziedzictwa kulturowego i nadania mu odpowiedniej rangi, zwiększenia jego roli w rozwoju gospodarczym i zrównoważonym rozwoju regionów, w szczególności dzięki turystyce kulturalnej, do wspierania synergii między dziedzictwem kulturowym a współczesną twórczością i kreatywnością i ogólniej do promowania wartości demokratycznych i praw człowieka, które leżą u podstaw integracji europejskiej.
- (10) Cele te są w pełni zgodne z celami określonymi w komunikacie Komisji zatytułowanym „Europejska agenda kultury w dobie globalizacji świata”, do których należy promowanie różnorodności kulturowej i dialogu międzykulturowego oraz promowanie kultury jako katalizatora kreatywności.
- (11) Przy przyznawaniu znaku zasadnicze znaczenie ma stosowanie wspólnych, jasnych i przejrzystych kryteriów oraz procedur, w tym w trakcie dwóch pierwszych lat selekcji, gdy należy stosować przepisy przejściowe.
- (12) Procedura selekcji obiektów w ramach działania powinna przebiegać w dwóch etapach. Wstępna selekcja obiektów powinna się odbyć na szczeblu krajowym. W stosownych przypadkach państwa członkowskie mogłyby zapraszać do współdziałania władze lokalne i regionalne. Następnie powinna się odbyć selekcja na szczeblu Unii. Każdy obiekt, któremu przyznano znak, powinien być monitorowany, aby zagwarantować, że nadal spełnia on kryteria określone dla znaku.
- (13) W ramach pierwszej oceny działania należy przeanalizować poszerzenie geograficznego zakresu działania.
- (14) W przypadku wystąpienia niezaprzeczalnego związku tematycznego między kilkoma obiektami usytuowanymi w jednym państwie członkowskim działanie powinno umożliwić składanie wspólnego wniosku o przyznanie znaku. Takie wspólne wnioski powinny dotyczyć rozsądnej liczby uczestniczących obiektów i wykazywać europejską wartość dodaną w porównaniu z indywidualnymi wnioskami dotyczącymi tych samych obiektów.
- (15) Analogicznie, ze względu na międzynarodowy wymiar niektórych obiektów, działanie powinno umożliwić składanie wspólnego wniosku o przyznanie znaku zarówno w przypadku obiektów usytuowanych w różnych państwach członkowskich, ale które łączy jeden konkretny temat, jak również w przypadku obiektów usytuowanych na terytorium co najmniej dwóch państw członkowskich.
- (16) W celu zapewnienia jednolitych warunków wykonywania niniejszej decyzji i, w szczególności, przepisów dotyczących wyznaczania obiektów, którym ma być przyznany znak, dotyczących odebrania znaku i sformalizowania procedury rezygnacji ze znaku, uprawnienia wykonawcze należy powierzyć Komisji.
- (17) Procedury administracyjne dotyczące znaku powinny być nieuciążliwe i elastyczne, zgodnie z zasadą pomocniczości.
- (18) Ponieważ cele niniejszej decyzji nie mogą zostać w wystarczającym stopniu osiągnięte przez państwa członkowskie z uwagi w szczególności na potrzebę nowych wspólnych, jasnych i przejrzystych kryteriów i procedur związanych ze znakiem, a także na potrzebę lepszej koordynacji między państwami członkowskimi, natomiast możliwe jest lepsze ich osiągnięcie na poziomie Unii, Unia może podjąć działania zgodnie z zasadą pomocniczości określoną w art. 5 Traktatu o Unii Europejskiej. Zgodnie z zasadą proporcjonalności, określoną w tym artykule, niniejsza decyzja nie wykracza poza to, co jest konieczne do osiągnięcia tych celów,

PRZYJMUJĄ NINIEJSZĄ DECYZJĘ:

Artykuł 1

Ustanowienie

Niniejszym ustanawia się działanie („działanie”) Unii Europejskiej o nazwie „Znak Dziedzictwa Europejskiego” („znak”).

Artykuł 2**Definicje**

Do celów niniejszej decyzji stosuje się następujące definicje:

- 1) „obiekty” oznaczają zabytki, miejsca naturalne, obiekty podwodne, archeologiczne, przemysłowe lub miejskie, krajobrazy kulturowe, miejsca pamięci, dobra i obiekty kultury i dziedzictwo niematerialne związane z danym miejscem, w tym dziedzictwo współczesne;
- 2) „obiekt międzynarodowy” oznacza:
 - a) kilka obiektów usytuowanych w różnych państwach członkowskich, które łączy jeden konkretny temat, co pozwala na złożenie wspólnego wniosku; lub
 - b) jeden obiekt usytuowany na terytorium co najmniej dwóch państw członkowskich;
- 3) „krajowy obiekt tematyczny” oznacza kilka obiektów usytuowanych w tym samym państwie członkowskim, które łączy jeden konkretny temat, co pozwala na złożenie wspólnego wniosku.

Artykuł 3**Cele**

1. Niniejsze działania przyczynia się do osiągnięcia następujących celów ogólnych:

- a) wzmocnienie u obywateli europejskich, w szczególności u młodych ludzi, poczucia przynależności do Unii, opartego na wspólnych wartościach oraz elementach europejskiej historii i dziedzictwa kulturowego, a także na uznaniu walorów różnorodności krajowej i regionalnej;
- b) pogłębienie dialogu międzykulturowego.

2. Dla osiągnięcia celów określonych w ust. 1 działanie służy osiągnięciu następujących celów pośrednich:

- a) podkreślenie symbolicznej wartości obiektów, które odegrały znaczącą rolę w historii i kulturze Europy lub budowaniu Unii, i nadanie im odpowiedniej rangi;
- b) poprawa rozumienia przez obywateli europejskich historii Europy i procesu budowania Unii, a także ich wspólnego, a jednocześnie różnorodnego dziedzictwa kulturowego, szczególnie w powiązaniu z wartościami demokratycznymi i prawami człowieka, które leżą u podstaw integracji europejskiej.

3. Obiekty same w sobie mają służyć osiągnięciu następujących celów szczegółowych:

- a) podkreślanie ich znaczenia dla Europy;
- b) podnoszenie świadomości wspólnego dziedzictwa kulturowego wśród obywateli europejskich, w szczególności wśród młodych ludzi;
- c) ułatwianie wymiany doświadczeń i najlepszych praktyk w całej Unii;
- d) zwiększanie lub poprawa dostępu dla wszystkich, w szczególności młodych ludzi;
- e) pogłębianie dialogu międzykulturowego, szczególnie wśród młodych ludzi, poprzez kształcenie w dziedzinie sztuki, kultury i historii;
- f) wspieranie synergii między dziedzictwem kulturowym z jednej strony a współczesną twórczością i kreatywnością z drugiej strony;
- g) przyczynianie się do atrakcyjności oraz gospodarczego i zrównoważonego rozwoju regionów, w szczególności przez turystykę kulturalną.

Artykuł 4**Uczestnictwo w działaniu**

W działaniu mogą uczestniczyć, na zasadzie dobrowolności, państwa członkowskie.

Artykuł 5**Wartość dodana i komplementarność działania względem innych inicjatyw**

Komisja i państwa członkowskie zapewniają wartość dodaną działania i jego komplementarność względem innych inicjatyw dotyczących dziedzictwa kulturowego, takich jak Lista światowego dziedzictwa Unesco, Lista reprezentatywna niematerialnego dziedzictwa kulturowego ludzkości Unesco i „Europejskie szlaki kulturowe” Rady Europy.

Artykuł 6**Kwalifikowalność do przyznania znaku**

Obiekty w rozumieniu art. 2 kwalifikują się do przyznania znaku.

Artykuł 7**Kryteria**

1. Znak przyznawany jest zgodnie z następującymi kryteriami (zwanymi dalej „kryteriami wyboru”):

- a) Obiekty kandydujące do znaku muszą mieć wartość europejskiego symbolu i odegrać znaczącą rolę w historii i kulturze Europy lub budowaniu Unii. Muszą one zatem spełniać co najmniej jedno z następujących kryteriów:
- (i) ich ponadgraniczny lub ogólnoeuropejski charakter: sposób, w jaki przeszłe oraz obecne oddziaływanie i atrakcyjność kandydującego obiektu wykraczają poza granice danego państwa członkowskiego;
 - (ii) ich miejsce i rola w historii Europy i integracji europejskiej oraz ich powiązania z kluczowymi dla Europy wydarzeniami, osobistościami lub ruchami;
 - (iii) ich miejsce i rola w rozwijaniu oraz propagowaniu wspólnych wartości, które leżą u podstaw integracji europejskiej.
- b) Obiekty kandydujące do znaku muszą przedłożyć projekt, którego realizacja ma się rozpocząć najpóźniej do końca roku wyznaczenia obiektu a który obejmuje wszystkie poniższe elementy:
- (i) popularyzowanie wiedzy na temat europejskiego wymiaru obiektu, w szczególności poprzez odpowiednią działalność informacyjną, oznakowanie obiektu i szkolenie personelu;
 - (ii) organizowanie działań edukacyjnych, adresowanych w szczególności do młodych ludzi, które pozwalają na pogłębienie zrozumienia wspólnej historii Europy oraz jej wspólnego, a zarazem różnorodnego dziedzictwa i które wzmacniają poczucie przynależności do wspólnej przestrzeni;
 - (iii) propagowanie wielojęzyczności i ułatwianie dostępu do obiektu dzięki wykorzystaniu kilku języków Unii;
 - (iv) udział w działaniach sieci obiektów opatrzonych znakiem w celu wymiany doświadczeń i inicjowania wspólnych przedsięwzięć;
 - (v) nadanie odpowiedniej rangi i zwiększanie atrakcyjności danego obiektu, w skali europejskiej, między innymi poprzez wykorzystywanie możliwości oferowanych przez nowoczesne technologie oraz narzędzia cyfrowe i interaktywne oraz poprzez synergie z innymi inicjatywami europejskimi.
- W przypadku gdy pozwala na to specyfika obiektu, zachęca się do organizowania działań artystycznych i kulturalnych, które zwiększają mobilność europejskich profesjonalistów z dziedziny kultury, artystów i kolekcji, pobudzają dialog międzykulturowy i ułatwiają tworzenie związków między dziedzictwem a współczesną twórczością i kreatywnością.
- c) Obiekty kandydujące do znaku muszą przedłożyć plan prac obejmujący wszystkie następujące elementy:
- (i) zagwarantowanie prawidłowego zarządzania obiektem, w tym zdefiniowanie celów i wskaźników;
 - (ii) zagwarantowanie zachowania obiektu oraz przekazania go następnym pokoleniom zgodnie z odpowiednimi regulami ochrony;
 - (iii) zagwarantowanie jakości obsługi zwiedzających, w tym przedstawienie historii obiektu, informacje dla zwiedzających, oznakowanie itp.;
 - (iv) zagwarantowanie dostępu do obiektu jak najszerszym kręgom społeczeństwa, między innymi dzięki odpowiedniemu dostosowaniu obiektów lub szkoleniom personelu;
 - (v) poświęcenie szczególnej uwagi ludziom młodym, w szczególności poprzez zapewnienie im korzystniejszych warunków dostępu do obiektu;
 - (vi) propagowanie obiektu jako trwałego celu turystycznego;
 - (vii) rozwijanie spójnej i kompleksowej strategii komunikacyjnej podkreślającej europejski wymiar obiektu;
 - (viii) zagwarantowanie zarządzania obiektem w sposób jak najbardziej przyjazny środowisku.
2. W odniesieniu do kryteriów wyboru wymienionych w ust. 1 lit. b) i c) każdy obiekt jest odpowiednio oceniany z uwzględnieniem jego cech charakterystycznych.

Artykuł 8

Panel europejski

1. Europejski panel niezależnych ekspertów (zwany dalej „panelem europejskim”) zostaje utworzony w celu przeprowadzania procedur selekcji i monitorowania na szczeblu Unii. Zapewnia on właściwe stosowanie kryteriów wyboru przez obiekty w państwach członkowskich.

2. Panel europejski składa się z 13 członków, z których czterech mianuje Parlament Europejski, czterech - Rada, czterech - Komisja, a jednego Komitet Regionów, zgodnie z ich odpowiednimi procedurami. Panel europejski wyznacza swojego przewodniczącego.

3. Członkowie panelu europejskiego to niezależni eksperci posiadający znaczące doświadczenie i wiedzę fachową z dziedzin odnoszących się do celów działania. Każda instytucja i każdy organ starają się zapewnić, aby kompetencje mianowanych przez nie ekspertów możliwie jak najbardziej się uzupełniały i aby eksperci reprezentowali szerokie spektrum geograficzne.

4. Członkowie panelu europejskiego mianowani są na okres trzech lat.

W drodze odstępstwa, w 2012 roku czterech ekspertów jest mianowanych przez Parlament Europejski na okres dwóch lat, czterech przez Radę na okres trzech lat, czterech przez Komisję na okres jednego roku i jeden przez Komitet Regionów na okres trzech lat.

5. Członkowie panelu europejskiego zgłaszają wszelki faktyczny lub potencjalny konflikt interesów dotyczący konkretnego obiektu. W przypadku dokonania takiego zgłoszenia przez członka lub gdy taki konflikt interesów zostanie ujawniony, dany członek nie uczestniczy w ocenie tego obiektu ani żadnego innego obiektu z danego państwa członkowskiego (danych państw członkowskich).

6. Wszystkie sprawozdania, zalecenia i powiadomienia panelu europejskiego podawane są do wiadomości publicznej przez Komisję.

Artykuł 9

Formularz wniosku

Aby stosować możliwie sprawne i nieuciążliwe procedury Komisja opracuje, w oparciu o kryteria wyboru, wspólny formularz wniosku (zwany dalej „formularzem wniosku”), z którego będą korzystać wszystkie obiekty kandydujące.

Artykuł 10

Wstępna selekcja na szczeblu krajowym

1. Za wstępną selekcję obiektów ubiegających się o przyznanie znaku odpowiadają państwa członkowskie.

2. Każde państwo członkowskie może wstępnie wybrać do dwóch obiektów co dwa lata.

3. Wstępnej selekcji dokonuje się w oparciu o kryteria wyboru i na podstawie formularza wniosku.

4. Każde uczestniczące państwo członkowskie ustanawia własne procedury i własny harmonogram wstępnej selekcji obiektów zgodnie z zasadą pomocniczości, dążąc do tego, by procedury administracyjne były możliwie nieuciążliwe i elastyczne. Uczestniczące państwo członkowskie przekazuje następnie Komisji formularze wniosków dotyczące wstępnie

wybranych obiektów do dnia 1 marca roku, w którym odbywa się procedura selekcji, zgodnie z harmonogramem przedstawionym w załączniku.

5. Komisja publikuje pełną listę wstępnie wybranych obiektów i informuje o tym Parlament Europejski, Radę i Komitet Regionów niezwłocznie po sfinalizowaniu etapu wstępnej selekcji, tak by Parlament Europejski, Rada, Komitet Regionów, państwa członkowskie lub jakakolwiek inna osoba lub podmiot mogły przedstawić Komisji wszelkie uwagi, które mogłyby mieć wpływ na selekcję tych obiektów.

Artykuł 11

Selekcja na szczeblu Unii

1. Za ostateczny wybór obiektów, którym przyznany zostanie znak, odpowiada Komisja, a wyboru dokonuje panel europejski.

2. Panel europejski ocenia wnioski dotyczące wstępnie wybranych obiektów i wybiera maksymalnie jeden obiekt w każdym państwie członkowskim. W razie potrzeby wymagane mogą być dalsze informacje i może być zorganizowana wizyta na terenie obiektu.

3. Selekcji dokonuje się w oparciu o kryteria wyboru i na podstawie formularza wniosku. Panel europejski należycie uwzględni także uwagi, o których mowa w art. 10 ust. 5.

4. Panel europejski przygotowuje sprawozdanie dotyczące wstępnie wybranych obiektów i przekazuje je Komisji najpóźniej do końca roku, w którym odbywa się procedura selekcji. Sprawozdanie to zawiera zalecenie przyznania znaku oraz towarzyszące mu wyjaśnienie konkluzji dotyczących obiektów wybranych i tych, które nie zostały wybrane. Komisja niezwłocznie przekazuje to sprawozdanie do wiadomości Parlamentu Europejskiego, Rady i Komitetu Regionów.

5. Obiekty kandydujące, które nie zostały wybrane, mogą w kolejnych latach być zgłaszane do wstępnej selekcji na szczeblu krajowym.

Artykuł 12

Obiekty międzynarodowe

1. Aby obiekt międzynarodowy kwalifikował się do przyznania znaku, musi spełniać wszystkie następujące warunki:

a) każdy uczestniczący obiekt musi całkowicie spełniać kryteria wyboru;

b) należy wyznaczyć jeden z uczestniczących obiektów na koordynatora, który będzie jedynym punktem kontaktowym dla Komisji;

c) należy złożyć wniosek pod wspólną nazwą;

d) w odpowiednich przypadkach należy wykazać wyraźny związek tematyczny.

2. Wnioski dotyczące obiektów międzynarodowych składane są zgodnie z tą samą procedurą co wnioski dotyczące innych obiektów. W następstwie konsultacji między uczestniczącymi obiektami, z udziałem właściwych organów krajowych, w odniesieniu do każdego z uczestniczących obiektów wypełnia się formularz wniosku i przesyła go koordynatorowi. Wstępnej selekcji obiektów międzynarodowych dokonuje państwo członkowskie, w którym usytuowany jest koordynator – z uwzględnieniem określonych w art. 10 ust. 2 liczbowych limitów obiektów – i obiekty te zgłaszane są w imieniu wszystkich zainteresowanych państw członkowskich po wyrażeniu przez nie zgody.

3. W przypadku wyboru obiektu międzynarodowego znak zostaje przyznany temu obiektowi jako całości i pod wspólną nazwą.

4. Jeżeli obiekt międzynarodowy spełnia wszystkie kryteria wyboru, jest on traktowany priorytetowo podczas dokonywania selekcji.

Artykuł 13

Krajowe obiekty tematyczne

1. Aby krajowy obiekt tematyczny kwalifikował się do przyznania znaku, musi spełniać wszystkie następujące warunki:

- a) należy wykazać europejską wartość dodaną wspólnego wniosku w porównaniu z wnioskami indywidualnymi;
- b) należy wykazać wyraźny związek tematyczny;
- c) każdy uczestniczący obiekt musi całkowicie spełniać kryteria wyboru;
- d) należy wyznaczyć jeden z uczestniczących obiektów na koordynatora, który będzie jedynym punktem kontaktowym dla Komisji;
- e) należy złożyć wniosek pod wspólną nazwą.

2. Wnioski dotyczące krajowych obiektów tematycznych składane są zgodnie z tą samą procedurą co wnioski dotyczące innych obiektów. W odniesieniu do każdego z uczestniczących obiektów wypełnia się formularz wniosku i przesyła go koordynatorowi. Wstępnej selekcji krajowych obiektów tematycznych dokonuje zainteresowane państwo członkowskie z uwzględnieniem określonych w art. 10 ust. 2 liczbowych limitów obiektów.

3. W przypadku wyboru krajowego obiektu tematycznego znak zostaje przyznany temu obiektowi jako całości i pod wspólną nazwą.

Artykuł 14

Wyznaczenie

1. Należycie uwzględniając zalecenie panelu europejskiego, Komisja wyznacza obiekty, którym ma zostać przyznany znak. Komisja informuje o ich wyznaczeniu Parlament Europejski, Radę i Komitet Regionów.

2. Znak przyznawany jest na stałe, o ile spełnione są warunki określone w art. 15, a działanie jest kontynuowane, oraz bez uszczerbku dla przepisów art. 16.

Artykuł 15

Monitorowanie

1. Każdy obiekt, któremu przyznano znak, jest regularnie monitorowany, aby zagwarantować, że nadal spełnia on kryteria wyboru i realizuje zobowiązania podjęte w projekcie i planie prac przedstawionych w dotyczącym go wniosku.

2. Za monitorowanie wszystkich obiektów usytuowanych na terytorium danego państwa członkowskiego odpowiada to państwo członkowskie. Za monitorowanie obiektu międzynarodowego odpowiada państwo członkowskie, w którym usytuowany jest koordynator.

3. Państwa członkowskie gromadzą wszystkie niezbędne informacje i co cztery lata przygotowują sprawozdanie, zgodnie z harmonogramem zamieszczonym w załączniku. Państwa członkowskie przesyłają sprawozdanie Komisji do dnia 1 marca roku, w którym odbywa się monitorowanie. Komisja przedkłada sprawozdanie panelowi europejskiemu do analizy.

4. Przed końcem roku, w którym odbywa się monitorowanie, panel europejski przygotowuje sprawozdanie o stanie obiektów opatrzonych znakiem, w razie potrzeby włączając do sprawozdania zalecenia, które powinny być uwzględnione w kolejnym okresie monitorowania.

5. Komisja ustanawia – we współpracy z panelem europejskim – wspólne wskaźniki dla państw członkowskich w celu zapewnienia spójnego podejścia do procedury monitorowania.

Artykuł 16

Odebranie znaku lub rezygnacja z niego

1. W przypadku ustalenia przez panel europejski, że obiekt nie spełnia już kryteriów wyboru lub nie realizuje już zobowiązań podjętych w projekcie i planie prac przedstawionych w dotyczącym go wniosku, panel europejski rozpoczyna – za pośrednictwem Komisji – dialog z danym państwem członkowskim, mając na celu ułatwienie dokonania niezbędnych dostosowań obiektu.

2. Jeżeli po upływie 18 miesięcy od rozpoczęcia dialogu nie dokonano niezbędnych dostosowań obiektu, panel europejski powiadamia o tym fakcie Komisję. Powiadomieniu towarzyszy uzasadnienie oraz zawiera ono zalecenia praktyczne dotyczące sposobu poprawienia sytuacji.

3. Jeżeli po upływie 18 miesięcy od powiadomienia, o którym mowa w ust. 2, zalecenia praktyczne nie zostały wprowadzone w życie, panel europejski zaleca Komisji odebranie znaku danemu obiektowi.

4. Jeżeli panel europejski ustali, że obiekt uczestniczący w obiekcie międzynarodowym lub w krajowym obiekcie tematycznym nie spełnia już kryteriów wyboru lub nie realizuje już zobowiązań podjętych w projekcie i planie prac przedstawionych w dotyczącym go wniosku, zastosowanie ma procedura określona w ust. 1, 2 i 3. Odebranie znaku, na podstawie niniejszego ustępu, dotyczy całego obiektu międzynarodowego lub całego krajowego obiektu tematycznego. Jednak w przypadkach, w których nie zagrazi to spójności obiektu międzynarodowego lub krajowego obiektu tematycznego, panel europejski może zalecić odebranie znaku wyłącznie danemu obiektowi uczestniczącemu.

5. Należycie uwzględniając zalecenie, o którym mowa w ust. 3, Komisja podejmuje decyzję o odebraniu znaku. Komisja informuje o odebraniu znaku Parlament Europejski, Radę i Komitet Regionów.

6. Obiekty mogą w dowolnym momencie zrezygnować ze znaku; w takich przypadkach powiadamiają o rezygnacji dane państwa członkowskie, które z kolei informują o niej Komisję. Komisja dokonuje odpowiednich formalności dotyczących rezygnacji i informuje o tym Parlament Europejski, Radę i Komitet Regionów.

Artykuł 17

Ustalenia praktyczne

1. Komisja wprowadza w życie działanie. Komisja w szczególności:

- a) gwarantuje ogólną spójność i jakość działania;
- b) zapewnia koordynację między państwami członkowskimi i panelem europejskim;
- c) w świetle celów i kryteriów wyboru i w ścisłej współpracy z panelem europejskim sporządza wytyczne w celu ułatwienia procedur selekcji i monitorowania;

d) zapewnia wsparcie panelowi europejskiemu.

2. Komisja jest odpowiedzialna za przekazywanie informacji dotyczących znaku oraz jego eksponowanie na poziomie Unii, w szczególności poprzez stworzenie i prowadzenie poświęconej mu strony internetowej. Komisja zapewnia również stworzenie logo dla działania.

3. Komisja wspiera tworzenie sieci kontaktów między obiektami, którym przyznano znak.

4. Działania wymienione w ust. 2 i 3 niniejszego artykułu, a także koszty panelu europejskiego finansowane są z puli środków finansowych, o której mowa w art. 20.

Artykuł 18

Ocena

1. Komisja zapewnia niezależną, zewnętrzną ocenę działania. Oceny tej dokonuje się co sześć lat, zgodnie z harmonogramem zamieszczonym w załączniku, i dotyczy ona wszystkich elementów, w tym skuteczności procedur związanych z prowadzeniem działania, liczby obiektów, skutków działania, poszerzania jego zakresu geograficznego, sposobów jego udoskonalenia oraz tego, czy działanie powinno być kontynuowane.

2. W terminie sześciu miesięcy od zakończenia oceny przewidzianej w ust. 1 Komisja przekazuje Parlamentowi Europejskiemu, Radzie i Komitetowi Regionów sprawozdanie dotyczące tej oceny, załączając w stosownych przypadkach odpowiednie wnioski.

Artykuł 19

Przepisy przejściowe

1. Państwa członkowskie, które nie uczestniczyły w międzyrządowej inicjatywie na rzecz Znak Dziejstwa Europejskiego z 2006 r. (zwanej dalej „inicjatywą międzyrządową”), mogą dokonać wstępnej selekcji maksymalnie czterech obiektów w 2013 r. do celów przyznania znaku.

2. Państwa członkowskie, które uczestniczyły w inicjatywie międzyrządowej, mogą dokonać wstępnej selekcji maksymalnie czterech obiektów w 2014 r. do celów przyznania znaku. Mogą one zgłosić obiekty, którym przyznano już znak w ramach inicjatywy międzyrządowej.

3. Wszystkie obiekty, o których mowa w ust. 1 i 2, zostają ocenione przez panel europejski na podstawie tych samych kryteriów wyboru, co pozostałe obiekty, i zostaje do nich zastosowana ta sama procedura.

4. Jeżeli jeden z obiektów, o których mowa w ust. 1 i 2, nie spełnia kryteriów wyboru lub niezbędne są dalsze informacje, panel europejski rozpoczyna – za pośrednictwem Komisji – dialog z danym państwem członkowskim w celu zbadania, czy wniosek może zostać poprawiony przed wydaniem decyzji. W razie potrzeby można zorganizować wizyty w danym obiekcie.

Artykuł 20

Przepisy finansowe

1. Pula środków finansowych przeznaczonych na wprowadzenie w życie działania w okresie od dnia 1 stycznia 2012 r. do dnia 31 grudnia 2013 r. wynosi 650 000 EUR.

2. Roczne środki zatwierdzane są przez władzę budżetową w granicach wieloletnich ram finansowych.

Artykuł 21

Wejście w życie

Niniejsza decyzja wchodzi w życie następnego dnia po jej opublikowaniu w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej*.

Sporządzono w Strasburgu dnia 16 listopada 2011 r.

W imieniu Parlamentu
Europejskiego

J. BUZEK
Przewodniczący

W imieniu Rady

W. SZCZUKA
Przewodniczący

ZAŁĄCZNIK

Harmonogram

Rok	
2011	Wejście w życie decyzji Prace przygotowawcze
2012	Prace przygotowawcze
2013	Pierwsza selekcja obiektów dokonywana przez państwa członkowskie, które nie uczestniczyły w inicjatywie międzyrządowej
2014	Pierwsza selekcja obiektów dokonywana przez państwa członkowskie, które uczestniczyły w inicjatywie międzyrządowej
2015	Selekcja
2016	Monitorowanie
2017	Selekcja
2018	Ocena znaku
2019	Selekcja
2020	Monitorowanie
2021	Selekcja
2022	—
2023	Selekcja
2024	Monitorowanie Ocena znaku
2025	Selekcja
...	...

II

(Akty o charakterze nieustawodawczym)

ROZPORZĄDZENIA

ROZPORZĄDZENIE WYKONAWCZE KOMISJI (UE) NR 1195/2011

z dnia 16 listopada 2011 r.

dotyczące klasyfikacji niektórych towarów według Nomenklatury scalonej

KOMISJA EUROPEJSKA,

uwzględniając Traktat o funkcjonowaniu Unii Europejskiej,

uwzględniając rozporządzenie Rady (EWG) nr 2658/87 z dnia 23 lipca 1987 r. w sprawie nomenklatury taryfowej i statystycznej oraz w sprawie Wspólnej Taryfy Celnej⁽¹⁾, w szczególności jego art. 9 ust. 1 lit. a),

a także mając na uwadze, co następuje:

- (1) W celu zapewnienia jednolitego stosowania Nomenklatury scalonej, stanowiącej załącznik do rozporządzenia (EWG) nr 2658/87, konieczne jest przyjęcie środków dotyczących klasyfikacji towaru określonego w załączniku do niniejszego rozporządzenia.
- (2) Rozporządzeniem (EWG) nr 2658/87 ustanowiono Ogólne reguły interpretacji Nomenklatury scalonej. Reguły te stosuje się także do każdej innej nomenklatury, która jest w całości lub w części oparta na Nomenklaturze scalonej, bądź która dodaje do niej jakikolwiek dodatkowy podpodział i która została ustanowiona szczególnymi przepisami unijnymi, w celu stosowania środków taryfowych i innych środków odnoszących się do obrotu towarowego.
- (3) Stosownie do wymienionych wyżej ogólnych reguł, towar opisany w kolumnie 1. tabeli zamieszczonej w załączniku należy klasyfikować do kodu CN wskazanego w kolumnie 2., na mocy uzasadnień określonych w kolumnie 3. tej tabeli.

(4) Należy zagwarantować, aby wiążąca informacja taryfowa wydana przez organy celne państw członkowskich odnośnie do klasyfikacji towarów w Nomenklaturze scalonej, która nie jest zgodna z niniejszym rozporządzeniem, mogła być nadal przywoływana przez otrzymującego przez okres trzech miesięcy, zgodnie z art. 12 ust. 6 rozporządzenia Rady (EWG) nr 2913/92 z dnia 12 października 1992 r. ustanawiającego Wspólnotowy Kodeks Celny⁽²⁾.

(5) Środki przewidziane w niniejszym rozporządzeniu są zgodne z opinią Komitetu Kodeksu Celnego,

PRZYJMUJE NINIEJSZE ROZPORZĄDZENIE:

Artykuł 1

Towar opisany w kolumnie 1. tabeli zamieszczonej w załączniku klasyfikuje się w Nomenklaturze scalonej do kodu CN wskazanego w kolumnie 2. tej tabeli.

Artykuł 2

Wiążąca informacja taryfowa wydana przez organy celne państw członkowskich, która nie jest zgodna z niniejszym rozporządzeniem, może być nadal przywoływana przez okres trzech miesięcy, zgodnie z art. 12 ust. 6 rozporządzenia (EWG) nr 2913/92.

Artykuł 3

Niniejsze rozporządzenie wchodzi w życie dwudziestego dnia po jego opublikowaniu w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej*.

⁽¹⁾ Dz.U. L 256 z 7.9.1987, s. 1.

⁽²⁾ Dz.U. L 302 z 19.10.1992, s. 1.

Niniejsze rozporządzenie wiąże w całości i jest bezpośrednio stosowane we wszystkich państwach członkowskich.

Sporządzono w Brukseli dnia 16 listopada 2011 r.

W imieniu Komisji,
za Przewodniczącego,
Algirdas ŠEMETA
Członek Komisji

ZAŁĄCZNIK

Opis towarów	Klasyfikacja (kod CN)	Uzasadnienie
(1)	(2)	(3)
<p>Produkt składający się z kołnierza z tworzywa sztucznego o kształcie dopasowanym do szyi, z warstwą piankową tłumiącą i zapięciami „rzepowymi” (tzw. „kołnierz ortopedyczny”).</p> <p>Jest stosowany do podtrzymywania odcinka szyjnego kręgosłupa (szyi) oraz głowy, na przykład podczas akcji ratowniczej lub transportu pacjentów z podejrzeniem lub rozpoznaniem urazów kręgosłupa, lub do podtrzymywania szyi pacjenta, który doznał urazu, takiego jak uszkodzenie odcinka szyjnego kręgosłupa.</p>	9021 10 10	<p>Klasyfikacja wyznaczona jest przez reguły 1. i 6. Ogólnych reguł interpretacji Nomenklatury scalonej, uwagę 6 do działu 90 oraz brzmienie kodów CN 9021, 9021 10 i 9021 10 10.</p> <p>Kołnierz uważany jest za przyrząd do podtrzymywania lub utrzymywania części ciała w następstwie choroby, operacji lub urazu w rozumieniu uwagi 6 do działu 90.</p> <p>Produktu nie może być uważany za szynę lub inne urządzenie stosowane przy złamaniach, ponieważ nie jest on używany do unieruchomienia części ciała w następstwie złamania. Wyklucza się zatem klasyfikację do kodu CN 9021 10 90.</p> <p>Produkt należy zatem klasyfikować do kodu CN 9021 10 10 jako przyrząd ortopedyczny.</p>

ROZPORZĄDZENIE WYKONAWCZE KOMISJI (UE) NR 1196/2011**z dnia 17 listopada 2011 r.****dotyczące klasyfikacji niektórych towarów według Nomenklatury scalonej**

KOMISJA EUROPEJSKA,

uwzględniając Traktat o funkcjonowaniu Unii Europejskiej,

uwzględniając rozporządzenie Rady (EWG) nr 2658/87 z dnia 23 lipca 1987 r. w sprawie nomenklatury taryfowej i statystycznej oraz w sprawie Wspólnej Taryfy Celnej ⁽¹⁾, w szczególności jego art. 9 ust. 1 lit. a),

a także mając na uwadze, co następuje:

- (1) W celu zapewnienia jednolitego stosowania Nomenklatury scalonej, stanowiącej załącznik do rozporządzenia (EWG) nr 2658/87, konieczne jest przyjęcie środków dotyczących klasyfikacji towaru określonego w załączniku do niniejszego rozporządzenia.
- (2) Rozporządzeniem (EWG) nr 2658/87 ustanowiono Ogólne reguły interpretacji Nomenklatury scalonej. Reguły te stosuje się także do każdej innej nomenklatury, która jest w całości lub w części oparta na Nomenklaturze scalonej, bądź która dodaje do niej jakikolwiek dodatkowy poddział i która została ustanowiona szczególnymi przepisami unijnymi, w celu stosowania środków taryfowych i innych środków odnoszących się do obrotu towarowego.
- (3) Stosownie do wymienionych wyżej ogólnych reguł, towar opisany w kolumnie 1. tabeli zamieszczonej w załączniku należy klasyfikować do kodu CN wskazanego w kolumnie 2., na mocy uzasadnień określonych w kolumnie 3. tej tabeli.

(4) Należy zagwarantować, aby wiążąca informacja taryfowa wydana przez organy celne państw członkowskich odnośnie do klasyfikacji towarów w Nomenklaturze scalonej, która nie jest zgodna z niniejszym rozporządzeniem, mogła być nadal przywoływana przez otrzymującego przez okres trzech miesięcy, zgodnie z art. 12 ust. 6 rozporządzenia Rady (EWG) nr 2913/92 z dnia 12 października 1992 r. ustanawiającego Wspólnotowy Kodeks Celny ⁽²⁾.

(5) Środki przewidziane w niniejszym rozporządzeniu są zgodne z opinią Komitetu Kodeksu Celnego,

PRZYJMUJE NINIEJSZE ROZPORZĄDZENIE:

Artykuł 1

Towar opisany w kolumnie 1. tabeli zamieszczonej w załączniku klasyfikuje się w Nomenklaturze scalonej do kodu CN wskazanego w kolumnie 2. tej tabeli.

Artykuł 2

Wiążąca informacja taryfowa wydana przez organy celne państw członkowskich, która nie jest zgodna z niniejszym rozporządzeniem, może być nadal przywoływana przez okres trzech miesięcy, zgodnie z art. 12 ust. 6 rozporządzenia (EWG) nr 2913/92.

Artykuł 3

Niniejsze rozporządzenie wchodzi w życie dwudziestego dnia po jego opublikowaniu w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej*.

Niniejsze rozporządzenie wiąże w całości i jest bezpośrednio stosowane we wszystkich państwach członkowskich.

Sporządzono w Brukseli dnia 17 listopada 2011 r.

W imieniu Komisji,
za Przewodniczącego,
Algirdas ŠEMETA
Członek Komisji

⁽¹⁾ Dz.U. L 256 z 7.9.1987, s. 1.

⁽²⁾ Dz.U. L 302 z 19.10.1992, s. 1.

ZAŁĄCZNIK

Opis towarów	Klasyfikacja (kod CN)	Uzasadnienie
(1)	(2)	(3)
<p>Przełone, zasilane bateryjnie elektroniczne urzadzenie okularowe do wyswietlania obrazow (tak zwane „wideo-okulary”), o wymiarach w stanie zlozonym w przyblizeniu 15 cm × 3,5 cm × 2,5 cm.</p> <p>Elektroniczne urzadzenie okularowe sklada sie z dwuch ekranow cieklokrystalicznych (LCD) o rozdzielczosci 640 × 480 pikseli kazdy (wirtualny odpowiednik ekranu o przekatnej 80 cali widzianego z odleglosci 2 metrow) i obwodow do przetwarzania dzwieku, zamontowanych w ramce podobnej do oprawki okularow.</p> <p>Urzadzenie to mozna podlaczyc do maszyny do automatycznego przetwarzania danych oraz do aparatury takiej jak odtwarzacze wideo, odbiorniki telewizyjne lub konsole do gier.</p> <p>Urzadzenie wyswietla wirtualne trójwymiarowe (3D) obrazy wideo do celow rozrywkowych.</p>	8528 59 40	<p>Klasyfikacja wyznaczona jest przez reguly 1. i 6. Ogolnych regul interpretacji Nomenklatury scalonej oraz brzmienie kodow CN 8528, 8528 59 i 8528 59 40.</p> <p>Funkcja urzadzenia okularowego jest wyswietlanie wideo w rozumieniu pozycji 8528.</p> <p>Wyklucza sie klasyfikacje do podpozycji 8528 71 jako aparatura odbiorcza do telewizji poniewaz urzadzenie nie posiada wbudowanego tunera ani innego podobnego urzadzenia umozliwiajacego odbior sygnalow telewizyjnych.</p> <p>Urzadzenie wykorzystuje dwa bardzo male ekrany cieklokrystaliczne (jeden przed kazdym okiem) dla stworzenia wirtualnego obrazu odpowiadajacego obrazowi na ekranie o przekatnej 80 cali widzianemu z odleglosci 2 metrow. Biorac pod uwage jego charakterystyke i wlasciwosci, urzadzenie jest przeznaczone do celow rozrywkowych takich jak ogladanie filmow i telewizji lub gry komputerowe. Tym samym wyklucza sie klasyfikacje do podpozycji 8528 51, gdyz urzadzenie nie moze byc uznane za urzadzenie w rodzaju stosowanych wykluczenie lub glownie w systemach do automatycznego przetwarzania danych objetych pozycja 8471.</p> <p>Urzadzenie nalezy zatem klasyfikowac do kodu CN 8528 59 40 jako monitor kolorowy z ekranem, w ktorym zastosowano cieklokrystaliczna technologie wyswietlania (LCD).</p>

ROZPORZĄDZENIE WYKONAWCZE KOMISJI (UE) NR 1197/2011

z dnia 21 listopada 2011 r.

zmieniające rozporządzenie (WE) nr 474/2006 ustanawiające wspólnotowy wykaz przewoźników lotniczych podlegających zakazowi wykonywania przewozów w ramach Wspólnoty

(Tekst mający znaczenie dla EOG)

KOMISJA EUROPEJSKA,

uwzględniając Traktat o funkcjonowaniu Unii Europejskiej,

uwzględniając rozporządzenie (WE) nr 2111/2005 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 14 grudnia 2005 r. w sprawie ustanowienia wspólnotowego wykazu przewoźników lotniczych podlegających zakazowi wykonywania przewozów w ramach Wspólnoty i informowania pasażerów korzystających z transportu lotniczego o tożsamości przewoźnika lotniczego wykonującego przewóz oraz uchylające art. 9 dyrektywy 2004/36/WE⁽¹⁾, w szczególności jego art. 4⁽²⁾,

a także mając na uwadze, co następuje:

- (1) Rozporządzeniem Komisji (WE) nr 474/2006 z dnia 22 marca 2006 r. ustanowiono wspólnotowy wykaz przewoźników lotniczych podlegających zakazowi wykonywania przewozów w ramach Unii, o którym mowa w rozdziale II rozporządzenia (WE) nr 2111/2005.
- (2) Zgodnie z art. 4 ust. 3 rozporządzenia (WE) nr 2111/2005 niektóre państwa członkowskie i Europejska Agencja Bezpieczeństwa Lotniczego (zwana dalej „EASA”) przekazały Komisji istotne informacje w celu uaktualnienia wspólnotowego wykazu. Istotne informacje przekazały także państwa trzecie. Na tej podstawie należy uaktualnić wspólnotowy wykaz.
- (3) Komisja poinformowała wszystkich zainteresowanych przewoźników lotniczych bezpośrednio lub, gdy było to niemożliwe, poprzez organa odpowiedzialne za nadzór regulacyjny nad nimi, podając istotne fakty i zastrzeżenia stanowiące podstawę decyzji o nałożeniu zakazu wykonywania przewozów w ramach Unii lub o zmianie warunków zakazu wykonywania przewozów nałożonego na przewoźnika lotniczego ujętego w wykazie wspólnotowym.
- (4) Komisja umożliwiła zainteresowanym przewoźnikom lotniczym zapoznanie się z dokumentacją przekazaną przez państwa członkowskie, przekazanie Komisji swoich uwag na piśmie oraz w formie ustnej prezentacji w terminie 10 dni roboczych, a także zgłoszenie uwag Komitetowi ds. Bezpieczeństwa Lotniczego ustanowionemu na mocy rozporządzenia Rady (EWG) nr

3922/1991 z dnia 16 grudnia 1991 r. w sprawie harmonizacji wymagań technicznych i procedur administracyjnych w dziedzinie lotnictwa cywilnego⁽³⁾.

- (5) Komitet ds. Bezpieczeństwa Lotniczego wysłuchał wystąpień przedstawicieli EASA poświęconych wynikom analizy sprawozdań z audytu przeprowadzonego przez Organizację Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego (ICAO) w ramach kompleksowego globalnego programu kontroli nadzoru nad bezpieczeństwem (USOAP) oraz projektów pomocy technicznej zrealizowanych w państwach, których dotyczy rozporządzenie (WE) nr 2111/2005. Został on poinformowany o wnioskach o dalszą pomoc techniczną i kontynuację współpracy mającej na celu zwiększenie potencjału administracyjno-technicznego urzędów lotnictwa cywilnego służącego wyeliminowaniu wszelkich niezgodności z obowiązującymi normami międzynarodowymi.

- (6) Należy zatem odpowiednio zmienić rozporządzenie (WE) nr 474/2006.

- (7) Środki przewidziane w niniejszym rozporządzeniu są zgodne z opinią Komitetu ds. Bezpieczeństwa Lotniczego,

Przewoźnicy lotniczy z Unii Europejskiej

- (8) W następstwie przeprowadzonej przez EASA analizy informacji wynikających z kontroli na ziemi SAFA przeprowadzonych w statkach powietrznych należących do kilku unijnych przewoźników lotniczych lub z inspekcji standaryzacyjnych przeprowadzonych przez EASA oraz inspekcji i kontroli przeprowadzonych w określonych obszarach przez krajowe urzędy lotnictwa cywilnego, niektóre państwa członkowskie podjęły środki egzekucyjne. Państwa te poinformowały Komisję i Komitet ds. Bezpieczeństwa Lotniczego o następujących działaniach: dnia 5 sierpnia 2011 r. Cypr podjął decyzję o cofnięciu AOC przewoźnika lotniczego Eurocypria Airlines; Włochy poinformowały, że koncesje przewoźników lotniczych Livingston i ItaliAirlines pozostają zawieszony; Francja podjęła decyzję o cofnięciu AOC przewoźnika Blue Line dnia 6 października 2010 r.; Grecja podjęła decyzję o cofnięciu AOC przewoźnika First Airways dnia 21 października 2010 r., o cofnięciu AOC przewoźnika Athens Airways dnia 20 lipca 2011 r., o cofnięciu AOC przewoźnika Air Go Airlines dnia 2 września 2011 r., o cofnięciu AOC przewoźnika Argo Airways dnia 9 września 2011 r. oraz o ograniczeniu ważności koncesji wydanej przewoźnikowi lotniczemu Hellenic Imperial Airways do pięciu miesięcy, czyli do dnia 2 lutego 2012 r. w wyniku utrzymania wzmożonej

⁽¹⁾ Dz.U. L 344 z 27.12.2005, s. 15.

⁽²⁾ Dz.U. L 143 z 30.4.2004, s. 76.

⁽³⁾ Dz.U. L 373 z 31.12.1991, s. 4.

kontroli nad jego działalnością lotniczą i obsługą techniczną; Zjednoczone Królestwo potwierdziło, że rozszerzenie nadzoru nad działalnością przewoźników lotniczych Jet2.com, Oasis i Titan Airways nie przyniosło dalszych zastrzeżeń co do bezpieczeństwa; Holandia podjęła decyzję o zawieszeniu AOC przewoźnika Solidair dnia 28 września oraz o zawieszeniu AOC przewoźnika Amsterdam Airlines dnia 4 listopada 2011 r.; Niemcy podjęły decyzję o cofnięciu AOC przewoźnika ACH Hamburg GmbH dnia 29 czerwca 2011 r. Ponadto, do czasu oczekiwanej poprawy w zakresie stanu zatrudnienia w LBA w 2012 r., LBA w dalszym ciągu koncentruje się na nadzorze nad przewoźnikami lotniczymi, w odniesieniu do których stwierdzono występowanie wyższego ryzyka; Portugalia poinformowała, że dnia 19 września 2011 r. upłynął termin ważności AOC przewoźnika lotniczego Luzair oraz że trwa proces ponownej jego certyfikacji. Poinformowała również, że rozszerzony nadzór nad White Airways nie przyniósł zastrzeżeń co do bezpieczeństwa i w związku z tym przewoźnik ponownie znalazł się pod standardowym nadzorem; dnia 16 września 2011 r. Szwecja podjęła decyzję o zawieszeniu AOC przewoźnika lotniczego Flyg Centrum AB. Przewoźnicy lotniczy Nova Air i AirSweden Aviation AB przedłożyli plany działań naprawczych, które są obecnie rozpatrywane przez właściwe organy Szwecji; w międzyczasie powyżsi przewoźnicy lotniczy objęci są rozszerzonym nadzorem.

Przewoźnicy lotniczy z Hiszpanii

- (9) W następstwie przyjęcia rozporządzenia wykonawczego Komisji (UE) nr 390/2011 z dnia 19 kwietnia 2011⁽¹⁾, dwie kolejne analizy danych z kontroli SAFA, przeprowadzone przez EASA, nadal wskazują dużą liczbę przewoźników lotniczych, którym koncesje wydano w Hiszpanii, dla których wyniki z kontroli SAFA wykazują więcej niż jedną poważną nieprawidłowość na kontrolę. W związku z tym Komisja kontynuowała formalne konsultacje z właściwymi organami Hiszpanii (AESA), które rozpoczęły się dnia 14 marca 2011 r.
- (10) Na spotkaniu dnia 19 października 2011 r. AESA poinformowała Komisję o dotychczas podjętych działaniach mających na celu trwałe usunięcie stwierdzonych uchybień w zakresie bezpieczeństwa u hiszpańskich przewoźników lotniczych. W szczególności AESA poinformowała Komisję, że przewoźnik lotniczy Flightline, w następstwie działań naprawczych podjętych przez przedsiębiorstwo, uzyskał przedłużenie ważności AOC, jednak z ograniczeniem wykluczającym statki powietrzne typu Metro III. W przypadku przewoźnika lotniczego Zorex S.A., AESA rozpoczęła procedurę zawieszenia i podjęła środki tymczasowe mające na celu zawieszenie działalności przewoźnika w maju 2011 r. Po podjęciu działań naprawczych przez przedsiębiorstwo środki zniesiono. Jednak po otrzymaniu dalszych dowodów na niesatysfakcjonujące rozwiązanie kwestii bezpieczeństwa przez przewoźnika lotniczego, dnia 7 października 2011 r. rozpoczęto nową procedurę zawieszenia. AESA wykryła również problemy dotyczące bezpieczeństwa u przewoźnika lotniczego Alba Star i zwiększyła nadzór

nad nim. Na podstawie swoich audytów i kontroli AESA oceniła, że inni hiszpańscy przewoźnicy lotniczy, którzy uzyskali równie słabe wyniki podczas kontroli SAFA, nie stanowili bezpośredniego zagrożenia dla bezpieczeństwa, w dalszym ciągu będą jednak przedmiotem wzmożonego nadzoru.

- (11) AESA poinformowała również, że AOC przewoźników Baleares Link Express i Eurocontinental zostały cofnięte dnia 27 czerwca 2011 r.
- (12) Na posiedzeniu Komitetu ds. Bezpieczeństwa Lotniczego AESA poinformowała Komitet o dalszych podjętych działaniach. Poinformowała, że dnia 7 listopada 2011 r. zawieszono AOC przewoźnika Zorex S.A. oraz że dnia 24 października 2011 r. przewoźnika Alba Star poddano szczegółowej kontroli, która nie wykazała istotnych nieprawidłowości; również dwie ostatnie kontrole SAFA nie wykazały uchybień. Ponadto, w dniach 20 i 24 października oraz 3 i 4 listopada 2011 r. przewoźnika lotniczego IMD Airways S.L. poddano szeregowi kontroli, nie stwierdzono jednak istotnych nieprawidłowości.
- (13) Z uwagi na działania podjęte przez AESA w celu usunięcia uchybień w zakresie bezpieczeństwa stwierdzonych u hiszpańskich przewoźników lotniczych ocenia się, że działalność tych przewoźników znajduje się obecnie pod wystarczającą kontrolą tego organu, aby zapobiec poważnemu zagrożeniu bezpieczeństwa, i w związku z tym nie jest konieczne podejmowanie dalszych działań. Tymczasem Komisja, we współpracy z EASA, nadal będzie monitorować poziom bezpieczeństwa w działalności hiszpańskich przewoźników lotniczych.

Przewoźnicy lotniczy z Albanii

- (14) ICAO przeprowadziła kompleksową kontrolę bezpieczeństwa w Albanii w ramach globalnego programu kontroli nadzoru nad bezpieczeństwem (USOAP) w grudniu 2009 r. Kontrola ta wykazała ogromną liczbę poważnych uchybień w zakresie zdolności do sprawowania nadzoru w zakresie bezpieczeństwa lotniczego przez właściwe organy Albanii. Na dzień sporządzenia raportu końcowego z kontroli 59 % norm ICAO nie zostało uznanych przez ICAO za skutecznie wdrożone. W niektórych krytycznych obszarach, takich jak rozwiązanie kwestii bezpieczeństwa, ponad 80 % norm ICAO nie było skutecznie wdrożonych. Ponadto właściwe organy Albanii nie były w stanie przedstawić stosownego planu działań naprawczych, o czym świadczy fakt, że ponad 90 % działań naprawczych obejmujących prawodawstwo, organizację, licencjonowanie, eksploatację, zdatność do lotu oraz badanie wypadków/incydentów, przedłożonych w sierpniu 2010 r. przez powyższe organy do ICAO, nie zostało zaakceptowanych przez ICAO. Właściwe organy Albanii nie były również w stanie przedłożyć sprawozdań z wdrożenia planów działań naprawczych, o których mowa powyżej.

⁽¹⁾ Dz.U. L 104 z 20.4.2011, s. 10.

- (15) EASA przeprowadziła kompleksową inspekcję standaryzacyjną w Albanii w styczniu 2010 r. W sprawozdaniu końcowym z inspekcji wskazano na wymagające natychmiastowego wyeliminowania poważne uchybienia we wszystkich kontrolowanych obszarach. EASA poinformowała jednak o przedstawieniu przez właściwe organy Albanii (ACAA) kompleksowego planu działań, który uznano za satysfakcjonujący i przyjęto go dnia 29 kwietnia 2010 r., oraz szeregu działań naprawczych, które będą wprowadzane stopniowo do końca 2011 r., a także natychmiastowych działań dotyczących uchybień w zakresie bezpieczeństwa. Po złożeniu wyjaśnień przez ACAA na posiedzeniach Komitetu ds. Bezpieczeństwa Lotniczego w marcu ⁽¹⁾ i czerwcu 2010 r. ⁽²⁾, wezwano właściwe organy Albanii do podjęcia niezbędnych działań w celu dalszej skutecznej i terminowej realizacji planów działań uzgodnionych z EASA, przy czym priorytetowo powinno zostać potraktowane usunięcie tych uchybień, które w przypadku niepodjęcia szybkich działań naprawczych mogą stanowić zagrożenie dla bezpieczeństwa. W szczególności podkreślono, że sprawami najwyższej wagi są szybsze rozwijanie potencjału organu i zapewnienie nadzoru w zakresie bezpieczeństwa nad wszystkimi przewoźnikami lotniczymi posiadającymi certyfikaty wydane przez Albanie, zgodnie ze stosownymi przepisami bezpieczeństwa, oraz podejmowanie tam, gdzie to konieczne, czynności egzekucyjnych.
- (16) EASA aktywnie kontynuowała konsultacje z właściwymi organami Albanii w celu przeprowadzenia działań następczych w odniesieniu do planów działań naprawczych przedłożonych przez powyższe organy, aby usunąć poważne uchybienia stwierdzone przez EASA podczas kompleksowej inspekcji standaryzacyjnej przeprowadzonej w Albanii w styczniu 2010 r. W tym celu EASA przeprowadziła w lipcu 2011 r. inspekcje następcze obejmujące zdatność do lotu i działalność lotniczą. W sprawozdaniach końcowych z powyższych inspekcji, które skierowano do ACAA w dniach 10 sierpnia i 2 września 2011 r., wykazano, że ustalone plany działań naprawczych nie zostały wdrożone terminowo oraz stwierdzono wykrycie nowych uchybień. W zakresie zdatności do lotu, EASA stwierdziła, że właściwe organy Albanii nie usunęły skutecznie trzech niezgodności z normami stwierdzonych podczas inspekcji w styczniu 2010 r. oraz nie zamknęły kwestii trzech kolejnych, pomimo poprzednich oświadczeń właściwych organów Albanii ⁽³⁾. Cztery z powyższych niezgodności są uznawane przez EASA za mające wpływ na bezpieczeństwo. ACAA nie była w stanie wypełnić swoich obowiązków związanych z nadzorem nad zdatnością do lotu, gdyż nie zatrudniła odpowiednio wykwalifikowanego w tym zakresie personelu, a kontrakty zawarte uprzednio z personelem zewnętrznym w celu naprawy sytuacji wygasły w styczniu 2011 r. W związku z tym na dzień przeprowadzania inspekcji nie prowadzono nadzoru ani nad przepisami w sprawie zdatności do lotu obowiązującymi w Albanii, ani nad posiadaczami certyfikatów. W zakresie operacji lotniczych, EASA stwierdziła, że właściwe organy Albanii nie usunęły skutecznie czterech niezgodności z normami stwierdzonych podczas inspekcji w styczniu 2010 r. oraz nie zamknęły kwestii dwóch kolejnych, pomimo poprzednich oświadczeń właściwych organów Albanii ⁽⁴⁾. Pięć z powyższych niezgodności jest uznawanych przez EASA za mające wpływ na bezpieczeństwo. Właściwe organy Albanii nie były w stanie wypełnić swoich obowiązków związanych z nadzorem nad działalnością lotniczą, gdyż ACAA nie zatrudniła wystarczającej liczby odpowiednio wykwalifikowanego w tym zakresie personelu, a kontrakty zawarte uprzednio z personelem zewnętrznym w celu naprawy sytuacji zostały rozwiązane. W związku z tym wprowadzanie w życie przepisów o działalności lotniczej obowiązujących w Albanii oraz nadzór nad posiadaczami certyfikatów nie działają sprawnie, a wiele elementów o krytycznym znaczeniu dla bezpieczeństwa nie jest nadzorowanych.
- (17) Ponadto właściwe organy Włoch, które rozpoczęły kompleksowy projekt twinningowy z właściwymi organami Albanii we wrześniu 2010 r., poinformowały, że organy te, z uwagi na brak wykwalifikowanego personelu, jak dotąd wykorzystywały jedynie niewielką część zaferowanego wsparcia w rozwijaniu potencjału technicznego i administracyjnego.
- (18) Z uwagi na powyższe, Komisja aktywnie kontynuowała konsultacje z ACAA i wystąpiła z wnioskiem o przedłożenie do dnia 11 października 2011 r. pisemnych informacji w sprawie nadzoru w zakresie bezpieczeństwa nad przewoźnikami posiadającymi koncesje wydane w Albanii. Dalsze konsultacje odbyły się dnia 21 października 2011 r. z udziałem właściwych organów Francji i Włoch oraz przy wsparciu EASA. ACAA zaproszono również na posiedzenie Komitetu ds. Bezpieczeństwa Lotniczego i wysłuchano jego wyjaśnień dnia 9 listopada 2011 r. ACAA nie przedstawiła dalszych informacji o działaniach podjętych w celu usunięcia stwierdzonych przez ICAO uchybień. Nie przedstawiła też dowodów na terminowe usunięcie uchybień stwierdzonych przez EASA w trakcie inspekcji standaryzacyjnych, ani na podjęcie w tej sprawie działań naprawczych zaakceptowanych przez EASA. EASA potwierdziła, że za możliwe do zaakceptowania uznano tylko ograniczoną liczbę działań i tylko w zakresie operacji lotniczych. Właściwe organy Albanii potwierdziły, że nie posiadają żadnych wykwalifikowanych inspektorów i korzystają wyłącznie z usług trzech zewnętrznych konsultantów, zatrudnionych pośrednio i pracujących tymczasowo w niepełnym wymiarze godzin do grudnia 2011 r., którzy wypełniają w ich imieniu obowiązki nadzorcze. ACAA nie udało się wykazać ciągłości nadzoru oraz braku konfliktu interesów w przypadku pracowników kontraktowych. ACAA nie przedstawiła również zakresu działań nadzorczych prowadzonych w zakresie zdatności do lotu oraz przyznała, że nadzór w zakresie

⁽¹⁾ Motywy 55 do 58 rozporządzenia (WE) nr 273/2010 z dnia 30 marca 2010 r., Dz.U. L 84 z 31.3.2010, s. 30.

⁽²⁾ Motywy 24 do 30 rozporządzenia (WE) nr 590/2010 z dnia 5 lipca 2010 r., Dz.U. L 170 z 6.7.2010, s. 9.

⁽³⁾ Inspekcja standaryzacyjna EASA nr AIR.AL.06.2011, 6 nierozwiązanych przypadków niezgodności z przepisami nr AL#10418(d), 10419(d), 10423(c), 10426(c), 10427(d), 10428(d).

⁽⁴⁾ Inspekcja standaryzacyjna EASA nr OPS.AL.06.2011, 4 nierozwiązane przypadki niezgodności z przepisami, nr F3(d) dotyczący programów szkoleniowych, nr F4(d) dotyczący instrukcji kontroli, nr F7(c) dotyczący państwowego planu bezpieczeństwa, nr F9(d) dotyczący ciągłego nadzoru.

- bezpieczeństwa był zakłócany przez kilka miesięcy w latach 2010-2011 z powodu trudności związanych z kontraktami powyższych ekspertów.
- (19) Właściwe organy Albanii poinformowały jednak, że dnia 10 listopada 2011 r. znowelizowano ustawę podstawową powołującą ACAA w celu zwiększenia jej niezależności finansowej oraz poprawienia warunków zatrudnienia personelu, oraz że ogłoszono międzynarodowe zaproszenie do składania ofert obejmujących pięcioletnią pomoc techniczną. Podpisanie kontraktów planowane jest na początek 2012 r. Właściwe organy Albanii przyznały, że korzystanie z konsultantów zewnętrznych nie eliminuje konieczności zatrudnienia w pełnym wymiarze godzin wykwalifikowanych inspektorów, którzy umożliwią kontrolę funkcji nadzorczych w zakresie bezpieczeństwa. Zobowiązały się do jak najszybszego zatrudnienia takich pracowników.
- (20) Przewoźnika lotniczego Albanian Airlines, posiadającego certyfikat wydany przez Albanie, zaproszono na posiedzenie Komitetu ds. Bezpieczeństwa Lotniczego i wysłuchano jego wyjaśnień dnia 9 listopada 2011 r. w obecności ACAA. Dnia 17 czerwca 2011 r. rozszerzono AOC powyższego przewoźnika w celu włączenia trzeciego statku powietrznego typu BAE-146 o znaku rejestracyjnym ZA-MAN, jednak nie przedstawiono dowodów przeprowadzenia weryfikacji ex-ante przez właściwe organy Albanii przed wydaniem certyfikatu zdatności do lotu i włączenia trzeciego statku powietrznego do AOC. Ponadto, dnia 27 lipca 2011 r. właściwe organy Albanii przedłużyły ważność AOC, jednak nie przedstawiono dowodów przeprowadzenia weryfikacji ex-ante w zakresie zdatności do lotu przed przedłużeniem ważności; ograniczone były również weryfikacje ex-ante w zakresie wykonywania przewozów. Mimo że Albanian Airlines wprowadził funkcjonujący system zarządzania jakością, nie przedstawiono dowodów terminowego usunięcia wszystkich uchybień stwierdzonych przez ACAA i EASA w 2011 r., w szczególności uchybień dotyczących instrukcji operacyjnej oraz szkolenia załogi lotniczej i personelu pokładowego. Dnia 10 listopada ACAA powiadomiła i przedstawiła pisemne dowody cofnięcia ze skutkiem natychmiastowym AOC przewoźnika lotniczego Albanian Airlines. Komitet ds. Bezpieczeństwa Lotniczego przyjął do wiadomości decyzję właściwych organów Albanii.
- (21) Przewoźnika lotniczego Belle Air posiadającego certyfikat wydany przez Albanie zaproszono na posiedzenie Komitetu ds. Bezpieczeństwa Lotniczego i wysłuchano jego wyjaśnień dnia 9 listopada 2011 r. w obecności ACAA. Belle Air zwrócił uwagę, że z pięciu eksploatowanych przez niego statków powietrznych tylko jeden, typu Boeing DC-9-82, jest zarejestrowany w Albanii. Pozostałe statki powietrzne typu Airbus A318/319/320/321 i ATR72 są zarejestrowane we Francji pod znakami rejestracyjnymi F-ORAA, F-ORAD, F-ORAE, F-ORAG. Belle Air wykazał, że statkami powietrznymi zarejestrowanymi we Francji zarządza zakontraktowana instytucja zarządzająca nieprzerwaną zdatnością do lotu zatwierdzona przez właściwe organy Francji, które potwierdziły, że zdatność do lotu oraz licencjonowanie odnośnego personelu znajdują się pod ich nadzorem w zakresie bezpieczeństwa. Belle Air wykazał również, że wprowadził wewnętrzne mechanizmy kontroli swojej działalności, w szczególności poprzez systemy zarządzania bezpieczeństwem i jakością. Dnia 10 listopada 2011 r. ACAA poinformowała i przedstawiła pisemne dowody cofnięcia ze skutkiem natychmiastowym świadectwa zdatności do lotu statku powietrznego o znaku rejestracyjnym ZA-ARD, eksploatowanego do tego dnia przez Belle Air oraz o jego natychmiastowym uziemieniu do czasu zakończenia procesu jego certyfikacji. Komitet ds. Bezpieczeństwa Lotniczego przyjął do wiadomości decyzję właściwych organów Albanii.
- (22) Komisja i Komitet ds. Bezpieczeństwa lotniczego doceniają wysiłki podejmowane na rzecz reformy systemu lotnictwa cywilnego w Albanii, a w szczególności ustanowienie nowych ram legislacyjnych zgodnych z międzynarodowymi i europejskimi normami bezpieczeństwa, wysiłki podjęte w celu usunięcia uchybień w zakresie bezpieczeństwa stwierdzonych przez ICAO, EASA oraz w trakcie konsultacji, jak również działania egzekucyjne przyjęte przez ACAA oraz zobowiązanie do niezwłocznego stałego zatrudnienia wykwalifikowanych inspektorów.
- (23) ACAA wystąpiła również z formalnym wnioskiem o pomoc właściwego organu Włoch w ramach współpracy ustanowionej pomiędzy tymi organami, w celu wzmocnienia potencjału administracyjno-technicznego ACAA w dziedzinie nadzoru w zakresie bezpieczeństwa, w szczególności w dziedzinie operacji lotniczych. Właściwe organy Włoch powiadomiły Komitet ds. Bezpieczeństwa Lotniczego o swojej gotowości do niezwłocznego rozpoczęcia programu w celu umożliwienia ACAA skutecznego sprawowania nadzoru nad przewoźnikami lotniczymi podlegającymi sprawowanej przez nią kontroli regulacyjnej do czasu, aż ACAA będzie posiadała wykwalifikowany personel, aby sprawować nadzór samodzielnie.
- (24) W wyniku opisanych zmian ocenia się, w oparciu o wspólne kryteria, że na obecnym etapie nie jest konieczne podejmowanie dalszych działań. Państwa członkowskie będą jednakże sprawdzać rzeczywiste przestrzeganie odpowiednich norm bezpieczeństwa w drodze priorytetowych kontroli na ziemi statków powietrznych przewoźników posiadających certyfikaty wydane przez Albanie, zgodnie z rozporządzeniem (WE) nr 351/2008.
- (25) Komisja i Komitet ds. Bezpieczeństwa Lotniczego zachęcają Albanie do zdecydowanych działań służących rozwijaniu potencjału administracyjno-technicznego ACAA oraz wzywają ACAA do podjęcia pełnej i przejrzystej współpracy z ICAO i EASA, aby wykazać szybkie i zasadnicze postępy we wdrażaniu stosownych planów działań naprawczych w celu usunięcia wszelkich stwierdzonych uchybień. Komisja i Komitet ds. Bezpieczeństwa Lotniczego dokonają ponownej oceny sytuacji w stosownym czasie.

TAAG Angolan Airlines

- (26) Zgodnie z rozporządzeniem (WE) nr 273/2010 ⁽¹⁾ przewoźnik TAAG Angolan Airlines posiadający certyfikat

⁽¹⁾ Rozporządzenie Komisji (WE) nr 273/2010 z dnia 30 marca 2010 r., Dz. U. L 84 z 31.3.2010, s. 25, zob. w szczególności ust. 59-68.

wydany przez Angolę może wykonywać loty do UE wyłącznie przy użyciu czterech statków powietrznych typu Boeing 737-700 o znakach rejestracyjnych D2-TBF, D2-TBG, D2-TBH i D2-TBJ oraz trzech statków powietrznych typu Boeing 777-200 o znakach rejestracyjnych D2-TED, D2-TEE, D2-TEF. TAAG poinformował, że po modernizacji posiadanej floty statki powietrzne typu Boeing B747 zostały całkowicie wycofane i zastąpione w czerwcu/lipcu 2011 r. dwoma statkami powietrznymi typu Boeing 777-300 o znakach rejestracyjnych D2-TEG i D2-THE; TAAG wystąpił z wnioskiem, aby również te statki powietrzne zostały dopuszczone do wykonywania lotów do UE.

- (27) TAAG Angolan Airlines przekazał materiały na piśmie oraz złożył wyjaśnienia na posiedzeniu Komitetu ds. Bezpieczeństwa Lotniczego dnia 9 listopada 2011 r. TAAG wykazał zdolność do wykonywania bezpiecznych i punktualnych przewozów statkami powietrznymi typu Boeing B777-200 i B777-300.
- (28) Właściwe organy Angoli (INAVIC) potwierdziły Komitetowi ds. Bezpieczeństwa Lotniczego oraz przedstawiły dowody należytego zatwierdzenia rozszerzenia floty TAAG o statki powietrzne typu B777-300; INAVIC oświadczył również, że przewoźnik lotniczy podlega stałemu nadzorowi oraz że w trakcie powyższego nadzoru nie stwierdzono uchybień w zakresie bezpieczeństwa. Jeżeli chodzi o incydent, który miał miejsce w grudniu 2010 r. na trasie Lizbona - Luanda, toczące się dochodzenie prowadzone przez właściwe organy nie wykazało uchybień w zakresie wykonywania przewozów i obsługi technicznej TAAG i nie skutkowało wystosowaniem do przedsiębiorstwa szczególnych zaleceń.
- (29) Właściwe organy Portugalii poinformowały, że w trakcie kontroli na ziemi statków powietrznych eksploatowanych przez TAAG przeprowadzonych w Portugalii nie stwierdzono uchybień w zakresie bezpieczeństwa.
- (30) W oparciu w wspólne kryteria ocenia się, że TAAG należy zezwolić na wykonywanie przewozów do EU dwoma dodatkowymi statkami powietrznymi typu Boeing B777-300ER o znakach rejestracyjnych D2-TEG i D2-TEH, oraz że wymienione statki powietrzne powinny zostać dopisane do załącznika B. Przewozy tego przewoźnika do Unii Europejskiej w dalszym ciągu powinny podlegać stosownej weryfikacji rzeczowej zgodności z odpowiednimi normami bezpieczeństwa w drodze priorytetowych kontroli na ziemi statków powietrznych tego przewoźnika, zgodnie z rozporządzeniem (WE) nr 351/2008.

Al Wafeer Air

- (31) W następstwie analizy ze strony EASA wyników kontroli na ziemi SAFA⁽¹⁾ przeprowadzonych w statkach powietrznych eksploatowanych do UE przez przewoźnika Al Wafeer Air posiadającego certyfikat wydany przez Arabię Saudyjską, wykazujących powtarzające się poważne nieprawidłowości w zakresie zgodności z międzynarodowymi normami bezpieczeństwa, dnia 5 sierpnia 2011 r. Komisja rozpoczęła formalne konsultacje z właściwymi organami Arabii Saudyjskiej. Dnia 14 września powyższe organy poinformowały o zawieszeniu AOC przewoźnika Al Wafeer Air i zapewniły, że pozwolenie na wznowienie działalności nie zostanie wydane, jeżeli nieprawidłowości stwierdzone w trakcie programu SAFA nie zostaną usunięte. W ramach działań następczych Komisja będzie kontynuowała konsultacje z właściwymi organami Arabii Saudyjskiej.
- Pakistan International Airways**
- (32) Dnia 8 września 2011 r. Komisja zainicjowała konsultacje z właściwymi organami Pakistanu w celu usunięcia nieprawidłowości w zakresie zdatości do lotu stwierdzonych podczas licznych kontroli na ziemi⁽²⁾ statków powietrznych eksploatowanych przez Pakistan International Airways PIA do obsługi połączeń do Unii od września 2010 r. Konsultacje rozpoczęto w wyniku analizy danych z kontroli SAFA przeprowadzonych przez EASA, a w szczególności kontroli SAFA przeprowadzonej przez właściwe organy Francji⁽³⁾ w statku powietrznym typu Airbus A310 o znaku rejestracyjnym AP-BGO, w wyniku której statek powietrzny musiał zostać przebazowany do Pakistanu, aby przeprowadzić naprawcze czynności serwisowe.
- (33) W piśmie z dnia 17 września 2011 r. właściwe organy Pakistanu (PCAA) przekazały informacje dotyczące podjętych przez nie działań w celu usunięcia stwierdzonych nieprawidłowości. Pismo zawierało szczegóły planu działań naprawczych przygotowanego przez PIA; plan przedstawiał 15 szczegółowych działań, których podjęcie planował przewoźnik lotniczy. Większość z nich miała zostać wykonana do dnia 30 października 2011 r.
- (34) Dnia 31 października 2011 r. PCAA przekazała Komisji aktualne informacje na temat postępów PIA w realizacji planu działań naprawczych oraz działań przeprowadzonych przez PCAA. Z piętnastu działań znajdujących się w planie działań naprawczych PIA, osiem zrealizowano, a realizacja pozostałych była planowana nie później niż do dnia 15 grudnia 2011 r. PCAA przedstawiła trzynastopunktowy plan obejmujący poprawę kultury bezpieczeństwa PIA i stanu zdatości do lotu jego statków powietrznych, jak również działania mające na celu systemową poprawę sytuacji przewoźnika lotniczego.
- (35) Państwa członkowskie zachęcają Komisję do kontynuowania konsultacji z właściwymi organami Pakistanu oraz z przewoźnikiem lotniczym w celu zapewnienia skutecznego przeprowadzenia działań zapobiegawczych

⁽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-2010-234, 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.

i naprawczych. Państwa członkowskie będą nadal sprawdzać rzeczywiste przestrzeganie właściwych norm bezpieczeństwa, przeprowadzając w trybie priorytetowym kontrole na ziemi statków powietrznych tego przewoźnika zgodnie z rozporządzeniem (WE) nr 351/2008 w celu potwierdzenia skuteczności działań naprawczych PIA. Jeżeli takie kontrole wykażą, że działania PIA nie poskutkowały usunięciem stwierdzonych zastrzeżeń co do bezpieczeństwa, Komisja będzie zmuszona do podjęcia działań w celu ograniczenia wszelkiego ryzyka.

Przewoźnicy lotniczy z Federacji Rosyjskiej

- (36) W następstwie dwóch kolejnych analiz danych z kontroli SAFA przeprowadzonych przez EASA, w których różni przewoźnicy lotniczy posiadający koncesje wydane przez Federację Rosyjską stale wykazują więcej niż jedną poważną nieprawidłowość na kontrolę, a także z uwagi na fakt, że część z tych przewoźników lotniczych w 2011 r. doświadczyła tragicznych wypadków, Komisja przeprowadziła konsultacje z właściwymi organami Federacji Rosyjskiej (Federal Air Transport Agency – FATA) przy okazji Szczytu Lotniczego UE-Rosja zorganizowanego w Sankt Petersburgu w dniach 12-13 października 2011 r.
- (37) W celu dostarczenia szczegółowych informacji w sprawie bezpieczeństwa przewoźników lotniczych wykonujących przewozy do Unii oraz bezpieczeństwa eksploatacji niektórych typów statków powietrznych uczestniczących w tragicznych wypadkach rosyjskich przewoźników lotniczych w Federacji Rosyjskiej w latach 2010-2011, dnia 27 października przeprowadzono dalsze konsultacje z powyższymi organami. W trakcie powyższych konsultacji dwaj przewoźnicy lotniczy VIM AVIA (VIM AIRLINES) i TATARSTAN AIRLINES, posiadający certyfikaty wydane przez powyższe organy, złożyli wyjaśnienia przed Komisją, EASA, Eurocontrol i państwem członkowskim.
- (38) W trakcie konsultacji FATA powiadomiła, że niektóre typy statków powietrznych – Tupolew TU-134, Tupolew TU-154B-2 i TU-154M eksploatowane przez niektórych rosyjskich przewoźników lotniczych, podlegają szeregowi środków dotyczących ciągłej zdatności do lotu, obowiązkowych informacji o zdatności do lotu zainstalowanych na nich elementów wyposażenia, oraz procedur operacyjnych. FATA powiadomiła również Komisję, że z dniem 1 stycznia 2012 r. wprowadzono obowiązek stosowania niektórych elementów wyposażenia koniecznych do wykonywania lotów międzynarodowych (GPWS/TAWS) również podczas lotów krajowych w ramach Federacji Rosyjskiej.
- (39) Dnia 8 listopada 2011 r. na posiedzeniu Komitetu ds. Bezpieczeństwa Lotniczego FATA powiadomiła o podjęciu następujących środków egzekucyjnych w odniesieniu do przewoźników lotniczych podlegających sprawowanej przez nią kontroli regulacyjnej:
- a) cofnięto AOC następujących 12 przewoźników lotniczych prowadzących lotnicze przewozy zarobkowe do Unii:
- 2nd Aviation Unit Sverdlovsk (kod ICAO: UKU), AOC cofnięte dnia 2.3.2011, MOSKVA (kod ICAO: MOA), AOC cofnięte dnia 23.3.2011, AVIAL NB (kod ICAO: NVI), AOC cofnięte dnia 15.7.2011, AVIAENERGO (kod ICAO: ERG), AOC cofnięte dnia 18.7.2011, CONTINENT (kod ICAO: CNE), AOC cofnięte dnia 2.8.2011 w związku z oświadczeniami zainteresowanych przewoźników;
 - RUSAIR (kod ICAO: CGI), AOC cofnięte dnia 13.7.2011 na podstawie wydarzeń, które nastąpiły po wypadku z dnia 20.6.2011 statku powietrznego typu TU-134 eksploatowanego przez powyższego przewoźnika lotniczego;
 - YAK SERVICE (kod ICAO: AKY), AOC cofnięte dnia 23.9.2011 na podstawie wydarzeń, które nastąpiły po wypadku z dnia 7 września 2011 r. statku powietrznego typu YAK-42 eksploatowanego przez powyższego przewoźnika lotniczego oraz wyników kontroli przewoźnika lotniczego przeprowadzonej przez FATA dnia 22.9.2011;
 - AEROSTARZ (kod ICAO: ASE), AOC cofnięte dnia 28.10.2011, AVIANOVA (kod ICAO: VNV), AOC cofnięte dnia 10.10.2011, KAVMINVODYAVIA (kod ICAO: MVD), AOC cofnięte dnia 27.9.2011 w następstwie wyników kontroli powyższych przewoźników lotniczych przeprowadzonych przez FATA odpowiednio w dniach 20.10.2011, 4.10.2011 i 27.9.2011;
 - SKY EXPRESS (kod ICAO: SXR), AOC cofnięte dnia 31.10.2011 na podstawie wskaźników branżowych, sytuacji finansowej przewoźnika lotniczego oraz wyników kontroli przewoźnika lotniczego przeprowadzonej przez FATA dnia 6.10.2011;
 - AERORENT (kod ICAO: NRO), AOC cofnięte dnia 07.11.2011 ze względu na brak zapewnienia zgodności z wymogami w zakresie certyfikacji oraz ze względu na wyniki kontroli przeprowadzonej przez FATA dnia 27.9.2011;
- b) ACO następujących 6 przewoźników lotniczych prowadzących lotnicze przewozy zarobkowe do Unii poddano zmianom poprzez nałożenie ograniczeń w wykonywaniu przewozów zarządzeniem FATA z dnia 2 listopada 2011 r.:
- AVIASTAR-TU, UTAIR-CARGO, TATARSTAN AIRLINES, DAGHESTAN, YAKUTIA i VIM AVIA (VIM AIRLINES).
- (40) W odniesieniu do wyników niektórych przewoźników – Yakutia i Tatarstan Airlines – których działalność była stale monitorowana od 2007 r. i którzy złożyli

wyjaśnienia przed Komisją i członkami Komitetu ds. Bezpieczeństwa Lotniczego w kwietniu 2008 r., Komisja zwróciła uwagę FATA na wyniki przeprowadzonej przez EASA analizy kontroli na ziemi SAFA, które wskazują, że niektóre nieprawidłowości w zakresie zdatności do lotu i prowadzonej działalności nie zostały skutecznie usunięte w wyniku działań zapobiegawczych i naprawczych. FATA poinformowała, że wystąpiła z wnioskiem do właściwych organów lokalnych odpowiedzialnych za nadzór nad powyższymi przewoźnikami lotniczymi o przyjrzenie się wynikom kontroli SAFA i zapewnienie wdrożenia stosownych działań naprawczych przez powyższych przewoźników w celu usunięcia wszelkich stwierdzonych uchybień.

- (41) Obaj przewoźnicy lotniczy złożyli ustne wyjaśnienia na spotkaniu z Komitetem ds. Bezpieczeństwa Lotniczego dnia 8 listopada 2011 r., gdzie wykazali, że usunęli uchybienia stwierdzone w trakcie kontroli na ziemi SAFA. Obaj przewoźnicy lotniczy oświadczyli, że po decyzji FATA z dnia 2 listopada 2011 r. zaprzestali wykonywania przewozów do Unii.
- (42) W odniesieniu do przewoźnika lotniczego VIM AVIA (VIM AIRLINES), Komisja zwróciła uwagę FATA na dwa problemy dotyczące rzeczywistego przestrzegania odpowiednich norm bezpieczeństwa przez powyższego przewoźnika, a mianowicie pismo właściwych organów Francji skierowane do FATA w następstwie kontroli przeprowadzonej we francuskim porcie lotniczym⁽¹⁾, podczas której stwierdzono liczne, znaczne i poważne uchybienia mające wpływ na bezpieczeństwo działalności i prowadzące do zatrzymania statku powietrznego i nałożenia ograniczeń przez powyższe organy w odniesieniu do lotu powrotnego (przebazowanie), oraz cofnięcie dnia 24 maja 2011 r. zatwierdzenia obsługi technicznej wydanego powyższemu przewoźnikowi lotniczemu przez EASA (EASA 145.0410) w następstwie jego zawieszenia dnia 24 września 2010 r., mając na uwadze brak należytego usunięcia nieprawidłowości przez VIM AVIA (VIM AIRLINES) zgodnie z obowiązującymi przepisami⁽²⁾. Nieusunięte nieprawidłowości, które doprowadziły do cofnięcia zatwierdzenia obsługi technicznej, potwierdziły uchybienia w zakresie zdatności do lotu stwierdzone w trakcie licznych kontroli SAFA w unijnych portach lotniczych⁽³⁾, zwłaszcza uchybienia obejmujące niewykryte wady i usterki oraz wykryte wady i usterki nieobjęte oceną lub kontrolą, oraz usterki i wady wykraczające poza przyjęte normy obsługi technicznej.
- (43) Składając wyjaśnienia przed Komitetem ds. Bezpieczeństwa Lotniczego przewoźnik lotniczy VIM AVIA (VIM

AIRLINES) nie wykazał, że posiada funkcjonujący system zarządzania bezpieczeństwem gwarantujący, że przewoźnik jest w stanie we właściwy sposób i prawidłowo wykrywać, oceniać, zarządzać i kontrolować ryzyko w celu zapewnienia bezpiecznej działalności. VIM AVIA (VIM AIRLINES) oświadczył, że po decyzji FATA z dnia 2 listopada 2011 r. zaprzestał wykonywania przewozów do Unii.

- (44) Dzięki informacjom przedstawionym przez Eurocontrol Komitet ds. Bezpieczeństwa Lotniczego dowiedział się, że wszyscy trzej przewoźnicy lotniczy – VIM AVIA (VIM AIRLINES), YAKUTIA i TATARSTAN AIRLINES wciąż wykonywali przewozy do Unii po dniu 2 listopada 2011 r. Komitet ds. Bezpieczeństwa Lotniczego poinformowano również, że jeden z przewoźników lotniczych – AERO RENT, którego AOC zostało cofnięte przez FATA, wykonywał loty komercyjne rozpoczynające się w UE po dacie decyzji o cofnięciu AOC.
- (45) W świetle powyższych informacji Komisja była zmuszona do wystąpienia do FATA z wnioskiem o udzielenie wyjaśnień w trybie pilnym w celu uzyskania zapewnienia, że rozmaite środki egzekucyjne (cofnięcie AOC oraz nałożenie ograniczeń w wykonywaniu przewozów) zastosowane w odniesieniu do rosyjskich przewoźników lotniczych są skutecznie przestrzegane.
- (46) Po przeanalizowaniu dokumentacji przedłożonej przez powyższego przewoźnika lotniczego oraz wysłuchaniu wyjaśnień, jakie złożył on na posiedzeniu Komitetu ds. Bezpieczeństwa Lotniczego, Komisja i Komitet ds. Bezpieczeństwa Lotniczego wyraziły wątpliwości co do możliwości wznowienia przez VIM AVIA (VIM AIRLINES) przewozów do Unii Europejskiej do czasu otrzymania przez Komisję i Komitet niezbędnych udokumentowanych dowodów pełnego wdrożenia działań naprawczych i zapobiegawczych mających na celu trwałe usunięcie wszelkich nieprawidłowości stwierdzonych w ramach SAFA oraz podczas ciągłych działań nadzorczych realizowanych przez FATA.
- (47) Dnia 10 listopada 2011 r. Komisja wystąpiła do FATA z wnioskiem o udzielenie informacji w celu uzyskania do dnia 14 listopada 2011 r. zapewnienia, że przewozy przedmiotowych przewoźników do Unii podlegały faktycznemu ograniczeniu aż do momentu wykazania, że należyście i trwale usunęli oni wszelkie nieprawidłowości stwierdzone w ramach SAFA oraz podczas ciągłych działań nadzorczych realizowanych przez FATA. Dnia 14 listopada FATA przedłożyła udokumentowane dowody potwierdzające, że przewozy przewoźnika lotniczego VIM AVIA (VIM AIRLINES) pozostaną ograniczone do dnia 1 kwietnia 2012 r. oraz że przewozy pięciu innych rosyjskich przewoźników lotniczych podlegały ograniczeniom dopóki zainteresowani przewoźnicy nie wykażą FATA, że skutecznie usunęli wszelkie nieprawidłowości w zakresie bezpieczeństwa stwierdzone w trakcie kontroli na ziemi SAFA. FATA potwierdziła również podjęcie niezbędnych kroków w celu zagwarantowania, że wszyscy przewoźnicy lotniczy objęci ograniczeniami w wykonywaniu przewozów skutecznie przestrzegali decyzji FATA.

(1) DGAC/F-2011-2145.

(2) Rozporządzeniem Komisji (WE) nr 2042/2003, Dz.U. L 315 z 28.11.2003, s. 1.

(3) SDAT-2011-0058; ENAC-IT-2011-0027; ENAC-IT-2011-0180; SCCA-2010-0002; GDCA-2010-0028; AESA-E-2010-0922; 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) Po analizie dokumentacji przedłożonej przez FATA ocenia się, w oparciu o wspólne kryteria, że na obecnym etapie nie jest konieczne podejmowanie dalszych działań w sprawie VIM AVIA (VIM AIRLINES). Komisja ponownie przyjrzy się wynikom działalności tego przewoźnika lotniczego podczas posiedzenia Komitetu ds. Bezpieczeństwa Lotniczego w marcu 2012 r.
- (49) Komitet ds. Bezpieczeństwa Lotniczego wyraził chęć kontynuowania konstruktywnego dialogu z FATA we wszystkich sprawach dotyczących bezpieczeństwa. Komisja i Komitet ds. Bezpieczeństwa Lotniczego będą uważnie śledzić działalność przewoźników lotniczych, których przewozy do Unii zostały ograniczone przez FATA, w celu zagwarantowania, że wznowią oni przewozy po wykazaniu, że skutecznie usunęli wszelkie nieprawidłowości stwierdzone w trakcie inspekcji na ziemi przeprowadzonych w UE. Komisja i Komitet ds. Bezpieczeństwa Lotniczego będą dążyć do trwałego usunięcia wszelkich niezgodności z normami bezpieczeństwa stwierdzonych w trakcie kontroli na ziemi SAFA w drodze dalszych konsultacji technicznych z FATA. Tymczasem państwa członkowskie będą nadal sprawdzać rzeczywiste przestrzeganie właściwych norm bezpieczeństwa przez rosyjskich przewoźników lotniczych, przeprowadzając w trybie priorytetowym kontrole na ziemi statków powietrznych tych przewoźników zgodnie z rozporządzeniem (WE) nr 351/2008, a Komisja będzie nadal uważnie monitorować podejmowane przez nich działania.

Jordan Aviation

- (50) Na postawie analizy wyników kontroli SAFA niektórych przewoźników lotniczych, posiadających certyfikaty wydane przez Jordańskie Królestwo Haszymidzkie, przeprowadzonych od 2010 r., dnia 1 września 2011 r. Komisja rozpoczęła konsultacje z właściwymi organami lotnictwa cywilnego Jordańskiego Królestwa Haszymidzkiego (CARC) w celu uzyskania gwarancji, że uchybienia w zakresie bezpieczeństwa stwierdzone podczas kontroli SAFA zostały trwale usunięte albo, jeżeli jeszcze tego nie zrobiono, że podjęto odpowiednie środki w celu ograniczenia stwierdzonego ryzyka w zakresie bezpieczeństwa.
- (51) W piśmie z dnia 19 września 2011 r. CARC nie przedstawił jasnych dowodów na skuteczne wdrożenie działań naprawczych i zapobiegawczych przez zainteresowanych przewoźników lotniczych. Ponadto brak informacji w sprawie dogłębnej analizy przyczyn powstania uchybień w zakresie bezpieczeństwa oraz coraz słabsze wyniki kontroli SAFA osiągane przez kilku przewoźników lotniczych posiadających certyfikaty wydane przez Jordańskie Królestwo Haszymidzkie wzbudziły wątpliwości co do zdolności właściwych organów tego państwa w zakresie należytego sprawowania ciągłego nadzoru nad przewoźnikami lotniczymi, którym Jordania wydała certyfikaty.
- (52) Dnia 6 października 2011 r. Komisja ponownie wystąpiła o udzielenie informacji i zaprosiła CARC na spotkanie w Brukseli w dniu 21 października 2011 r. w celu wyjaśnienia powyższych kwestii. Podczas spotkania CARC przedstawił szereg środków, które podjął

w wrześniu 2011 r. w celu wzmocnienia nadzoru nad przewoźnikami lotniczymi posiadającymi certyfikaty wydane przez Jordanię oraz zagwarantowania, że wyniki kontroli na ziemi przeprowadzonych w ramach europejskiego programu SAFA (ocena bezpieczeństwa zagranicznych statków powietrznych) są uwzględniane przy nadzorze nad jordańskimi przewoźnikami lotniczymi w celu trwałego usuwania uchybień w zakresie bezpieczeństwa stwierdzonych podczas powyższych kontroli. W trakcie spotkania nie przedstawiono wystarczających wyjaśnień w sprawie poziomu bezpieczeństwa przewoźnika lotniczego Jordan Aviation.

- (53) W przypadku Jordan Aviation sprawozdania SAFA wskazują na poważne uchybienia w zakresie zarządzania zdolnością do lotu oraz w zakresie eksploatacji statków powietrznych typu Boeing B-767. W szczególności, w następstwie kontroli SAFA w statku powietrznym B767 o znaku rejestracyjnym JY-JAG przeprowadzonej we Francji⁽¹⁾, poważne uchybienia w zakresie zdolności do lotu spowodowały, że statek powietrzny musiał zostać przebazowany w celu przeprowadzenia naprawczych czynności serwisowych. Liczba nieprawidłowości z każdej kontroli SAFA oraz powtarzalność uchybień w zakresie bezpieczeństwa od 2010 r. wskazują na poważne naruszenie norm. W związku z powyższym CARC oraz przewoźnika Jordan Aviation wezwano do złożenia wyjaśnień na posiedzeniu Komitetu ds. Bezpieczeństwa Lotniczego w listopadzie 2011 r.
- (54) W trakcie składnia wyjaśnień przed Komitetem ds. Bezpieczeństwa Lotniczego dnia 9 listopada 2011 r. CARC i Jordan Aviation dostrzegli korzyści płynące z konsultacji z Komisją wspomaganą przez EASA oraz państwa członkowskie. Powyższe konsultacje doprowadziły do przyjęcia przez obydwie organizacje planu działań naprawczych mającego na celu usunięcie uchybień w zakresie bezpieczeństwa stwierdzonych w trakcie kontroli SAFA oraz słabych punktów stwierdzonych w ramach procedur wewnętrznych. Komitet docenił starania podejmowane w celu trwałego usunięcia uchybień w zakresie bezpieczeństwa oraz przyjął do wiadomości zobowiązanie podjęte przez CARC i Jordan Aviation do pełnego wdrożenia planu przedstawionego podczas posiedzenia.
- (55) Komitet z zadowoleniem przyjął pozytywne działania przewoźnika, jednak wyraził zaniepokojenie obecną zdolnością Jordan Aviation do ograniczania ryzyka w zakresie bezpieczeństwa w odniesieniu do zarobkowego transportu lotniczego realizowanego przy użyciu statków powietrznych typu Boeing B-767. Biorąc pod uwagę liczne i powtarzające się uchybienia w zakresie bezpieczeństwa stwierdzone w trakcie kontroli na ziemi statków powietrznych typu Boeing B-767 eksploatowanych przez Jordan Aviation oraz brak możliwości realizacji do dnia dzisiejszego przez to przedsiębiorstwo odpowiedniego planu działań naprawczych i zapobiegawczych, a także brak odpowiedniego nadzoru w zakresie bezpieczeństwa ze strony CARC, ocenia się, w oparciu o wspólne kryteria, że przewoźnik Jordan

⁽¹⁾ DGAC/F-2011-269.

Aviation powinien zostać ujęty w załączniku B, a realizowane przez niego przewozy powinny podlegać ograniczeniom polegającym na wykluczeniu wszystkich statków powietrznych typu Boeing B-767. Przewoźnikowi powinno zostać udzielone na loty do Unii Europejskiej przy użyciu innych typów statków powietrznych wpisanych do jego AOC, zgodnie z załącznikiem B.

- (56) Państwa członkowskie zachęcają Komisję do kontynuowania konsultacji z właściwymi organami Jordańskiego Królestwa Haszymidzkiego w celu zapewnienia skutecznego wdrożenia międzynarodowych standardów bezpieczeństwa przez powyższe organy oraz trwałego wdrożenia działań naprawczych i zapobiegawczych przez wszystkich zainteresowanych przewoźników. W międzyczasie państwa członkowskie będą stale sprawdzać skuteczność przestrzegania odpowiednich norm bezpieczeństwa w drodze priorytetowych kontroli na ziemi dotyczących statków powietrznych tego przewoźnika, zgodnie z rozporządzeniem (WE) nr 351/2008.
- (57) Komisja jest gotowa wspomóc wysiłki CARC i Jordan Aviation przeprowadzając wizytę kontrolną z udziałem państw członkowskich i EASA w celu sprawdzenia poziomu bezpieczeństwa Jordan Aviation oraz postępów poczynionych przez CARC w dziedzinie nadzoru nad przewoźnikami lotniczymi posiadającymi certyfikaty wydane przez Jordańskie Królestwo Haszymidzkie.

Rollins Air

- (58) Komisja rozpoczęła formalne konsultacje z przedsiębiorstwem Rollins Air posiadającym certyfikat wydany przez właściwe organy Hondurasu w następstwie informacji przekazanych przez właściwe organy Francji w sprawie ich decyzji o nieprzyznawaniu praw przewozowych powyższemu przewoźnikowi lotniczemu w oczekiwaniu na usunięcie uchybień w zakresie bezpieczeństwa stwierdzonych w trakcie oceny technicznej kwestionariusza technicznego oraz informacji dodatkowych przekazanych przez Rollins Air w celu uzyskania pozwolenia na lądowanie (wydanie tzw. standardowego sprawozdania SAFA).
- (59) Przedsiębiorstwo wezwano do przedstawienia następujących danych oraz złożenia wyjaśnień na posiedzeniu Komitetu ds. Bezpieczeństwa Lotniczego w dniu 8 listopada 2011 r.: a) dowodów, że program analiz danych lotu zgodny z przepisami ICAO został wdrożony; b) dowodów, że Francja wraz z terytoriami zamorskimi stanowiła część dopuszczonego obszaru działalności statku powietrznego typu L1011-500 o znaku rejestracyjnym HR-AVN, zgodnie z zezwoleniem udzielonym przez właściwy organ; c) dowodów, że piloci, którzy mieli odbyć planowane loty, przeszli niezbędne kontrole umiejętności w trakcie ostatnich 12 miesięcy, oraz d) że załoga lotnicza wyznaczona przez przewoźnika lotniczego spełniała wymogi ICAO dotyczące wieku.
- (60) Zarówno Rollins Air jak i właściwy organ Hondurasu (DGAC) byli nieobecni podczas posiedzenia Komitetu ds. Bezpieczeństwa Lotniczego. DGAC upoważnił przedstawicielstwo dyplomatyczne Hondurasu w Królestwie Belgii do przekazania Komitetowi ds. Bezpieczeństwa

Lotniczego jego oficjalnego stanowiska dnia 9 listopada 2011 r., zgodnie z którym DGAC wszczął procedurę anulowania rejestracji statku powietrznego HR-AVN w krajowym rejestrze Hondurasu, a Rollins Air nie posiada już zezwolenia na eksploatację powyższego statku powietrznego. Rollins Air eksploatuje jednak więcej statków powietrznych tego typu; nie przedstawiono dalszych informacji w odniesieniu do powyższych kwestii.

- (61) Komisja wzięła pod uwagę fakt, że Honduras należy do kategorii 2 amerykańskiego programu IASA prowadzonego przez Federalną Administrację Lotnictwa Cywilnego Stanów Zjednoczonych, co wskazuje na istnienie uchybień systemowych w działalności właściwych organów Hondurasu obejmującej wypełnianie obowiązków certyfikacji i nadzoru nad przewoźnikami podlegającymi sprawowanej przez nie kontroli egzekucyjnej.
- (62) W związku z powyższym, w oparciu o wspólne kryteria, ocenia się, że Rollins Air powinien zostać ujęty w załączniku A w oczekiwaniu na przedstawienie dowodów usunięcia uchybień stwierdzonych w sprawozdaniu standardowym wydanym przez właściwy organ Francji.

Przewoźnicy lotniczy z Republiki Konga

- (63) Właściwe organy Republiki Konga (ANAC) poinformowały o wydaniu w dniu 23 września 2011 r. nowego AOC przewoźnikowi lotniczemu Equatorial Congo Airlines S.A., nie wykazawszy uprzednio, że certyfikacja tego przewoźnika i nadzór nad nim całkowicie spełniają stosowne międzynarodowe normy bezpieczeństwa. Dlatego też, w oparciu o wspólne kryteria, ocenia się, że przewoźnik Equatorial Congo Airlines S.A. również powinien zostać ujęty w załączniku A.

Przewoźnicy lotniczy z Demokratycznej Republiki Konga

- (64) Istnieją potwierdzone dowody, że właściwe organy Demokratycznej Republiki Konga (AAC) wydały nowe AOC przewoźnikowi lotniczemu Stellar Airways przy jednoczesnym braku dowodów, że certyfikacja tego przewoźnika i nadzór nad nim całkowicie spełniają stosowne międzynarodowe normy bezpieczeństwa. Dlatego też, w oparciu o wspólne kryteria, ocenia się, że przewoźnik Stellar Airways również powinien zostać ujęty w załączniku A.

Przewoźnicy lotniczy z Filipin

- (65) Komisja otrzymała informację, że właściwe organy Filipin (CAAP) wydały nowe AOC przewoźnikom lotniczym Aeromajestic i Interisland Airlines. CAAP nie odpowiedział na wniosek Komisji z dnia 26 października 2011 r. o udzielenie informacji w sprawie ważności certyfikatów wydanych tym przewoźnikom oraz nie wykazał, że prowadzona przez niego certyfikacja i nadzór spełniają stosowane międzynarodowe normy bezpieczeństwa. Dlatego też, w oparciu o wspólne kryteria, ocenia się, że powyżsi przewoźnicy lotniczy również powinni zostać ujęci w załączniku A.

Ogólne uwagi dotyczące pozostałych przewoźników figurujących w załącznikach A i B

- (66) Pomimo wyraźnych próśb wystosowanych przez Komisję do chwili obecnej Komisja nie otrzymała dowodów pełnej realizacji stosownych działań naprawczych przez pozostałych przewoźników lotniczych figurujących we wspólnotowym wykazie zaktualizowanym w dniu 19 kwietnia 2011 r., ani przez organy sprawujące nadzór regulacyjny nad tymi przewoźnikami. W związku z powyższym, w oparciu o wspólne kryteria, ocenia się, że przewoźnicy ci powinni w dalszym ciągu podlegać, w stosownych przypadkach, zakazowi wykonywania przewozów (załącznik A) lub ograniczeniom w wykonywaniu przewozów (załącznik B).
- (67) Środki przewidziane w niniejszym rozporządzeniu są zgodne z opinią Komitetu ds. Bezpieczeństwa Lotniczego,

PRZYJMUJE NINIEJSZE ROZPORZĄDZENIE:

Artykuł 1

W rozporządzeniu (WE) nr 474/2006 wprowadza się następujące zmiany:

1. Załącznik A zastępuje się tekstem znajdującym się w załączniku A do niniejszego rozporządzenia.
2. Załącznik B zastępuje się tekstem znajdującym się w załączniku B do niniejszego rozporządzenia.

Artykuł 2

Niniejsze rozporządzenie wchodzi w życie w dniu następującym po jego opublikowaniu w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej*.

Niniejsze rozporządzenie wiąże w całości i jest bezpośrednio stosowane we wszystkich państwach członkowskich.

Niniejsze rozporządzenie wiąże w całości i jest bezpośrednio stosowane w państwach członkowskich zgodnie z Traktatami.

Sporządzono w Brukseli dnia 21 listopada 2011 r.

W imieniu Komisji,
za Przewodniczącego,
Joaquín ALMUNIA
Wiceprzewodniczący

ZAŁĄCZNIK A

**WYKAZ PRZEWOŹNIKÓW LOTNICZYCH PODLEGAJĄCYCH PEŁNEMU ZAKAZOWI WYKONYWANIA
PRZEWOZÓW W RAMACH UE ⁽¹⁾**

Nazwa osoby prawnej przewoźnika lotniczego wskazana w certyfikacie przewoźnika lotniczego (AOC) (oraz nazwa handlowa, w przypadku różnic)	Numer certyfikatu przewoźnika lotniczego (AOC) lub numer koncesji przewoźnika lotniczego	Kod ICAO linii lotniczej	Państwo operatora
BLUE WING AIRLINES	SRBWA-01/2002	BWI	Surinam
MERIDIAN AIRWAYS LTD	AOC 023	MAG	Republika Ghany
ROLLINS AIR	HR-005	RAV	Honduras
SILVERBACK CARGO FREIGHTERS	Nieznany	VRB	Republika Rwandy
Wszyscy przewoźnicy lotniczy posiadający certyfikaty wydane przez organy odpowiedzialne za nadzór regulacyjny w Afganistanie, w tym:			Islamska Republika Afganistanu
ARIANA AFGHAN AIRLINES	AOC 009	AFG	Islamska Republika Afganistanu
KAM AIR	AOC 001	KMF	Islamska Republika Afganistanu
PAMIR AIRLINES	Nieznany	PIR	Islamska Republika Afganistanu
SAFI AIRWAYS	AOC 181	SFW	Islamska Republika Afganistanu
Wszyscy przewoźnicy lotniczy posiadający certyfikaty wydane przez organy odpowiedzialne za nadzór regulacyjny w Angoli, z wyjątkiem przewoźnika TAAG Angola Airlines ujętego w załączniku B, w tym:			Republika Angoli
AEROJET	AO 008-01/11	Nieznany	Republika Angoli
AIR26	AO 003-01/11-DCD	DCD	Republika Angoli
AIR GICANGO	009	Nieznany	Republika Angoli
AIR JET	AO 006-01/11-MBC	MBC	Republika Angoli
AIR NAVE	017	Nieznany	Republika Angoli
ANGOLA AIR SERVICES	006	Nieznany	Republika Angoli
DIEXIM	007	Nieznany	Republika Angoli
FLY540	AO 004-01 FLYA	Nieznany	Republika Angoli
GIRA GLOBO	008	GGL	Republika Angoli
HELIANG	010	Nieznany	Republika Angoli

⁽¹⁾ Przewoźnikom lotniczym wymienionym w załączniku A można zezwolić na korzystanie z praw przewozowych poprzez leasing statków powietrznych z załogą przewoźnika lotniczego niepodlegającego zakazowi wykonywania przewozów, pod warunkiem spełnienia odpowiednich norm bezpieczeństwa.

Nazwa osoby prawnej przewoźnika lotniczego wskazana w certyfikacie przewoźnika lotniczego (AOC) (oraz nazwa handlowa, w przypadku różnic)	Numer certyfikatu przewoźnika lotniczego (AOC) lub numer koncesji przewoźnika lotniczego	Kod ICAO linii lotniczej	Państwo operatora
HELIMALONGO	AO 005-01/11	Nieznany	Republika Angoli
MAVEWA	016	Nieznany	Republika Angoli
SONAIR	AO 002-01/10-SOR	SOR	Republika Angoli
Wszyscy przewoźnicy lotniczy posiadający certyfikaty wydane przez organy odpowiedzialne za nadzór regulacyjny w Beninie, w tym:			Republika Beninu
AERO BENIN	PEA No 014/MDCTTTATP-PR/ANAC/DEA/SCS	AEB	Republika Beninu
AFRICA AIRWAYS	Nieznany	AFF	Republika Beninu
ALAFIA JET	PEA No 014/ANAC/MDCTTTATP-PR/DEA/SCS	N/A	Republika Beninu
BENIN GOLF AIR	PEA No 012/MDCTTP-PR/ANAC/DEA/SCS.	BGL	Republika Beninu
BENIN LITTORAL AIRWAYS	PEA No 013/MDCTTTATP-PR/ANAC/DEA/SCS.	LTL	Republika Beninu
COTAIR	PEA No 015/MDCTTTATP-PR/ANAC/DEA/SCS.	COB	Republika Beninu
ROYAL AIR	PEA No 11/ANAC/MDCTTP-PR/DEA/SCS	BNR	Republika Beninu
TRANS AIR BENIN	PEA No 016/MDCTTTATP-PR/ANAC/DEA/SCS	TNB	Republika Beninu
Wszyscy przewoźnicy lotniczy posiadający certyfikaty wydane przez organy odpowiedzialne za nadzór regulacyjny w Republice Konga, w tym:			Republika Konga
AERO SERVICE	RAC06-002	RSR	Republika Konga
EQUAFLIGHT SERVICES	RAC 06-003	EKA	Republika Konga
SOCIETE NOUVELLE AIR CONGO	RAC 06-004	Nieznany	Republika Konga
TRANS AIR CONGO	RAC 06-001	Nieznany	Republika Konga
EQUATORIAL CONGO AIRLINES S.A.	RAC 06-014	Nieznany	Republika Konga
Wszyscy przewoźnicy lotniczy posiadający certyfikaty wydane przez organy odpowiedzialne za nadzór regulacyjny w Demokratycznej Republice Konga, w tym:			Demokratyczna Republika Konga

Nazwa osoby prawnej przewoźnika lotniczego wskazana w certyfikacie przewoźnika lotniczego (AOC) (oraz nazwa handlowa, w przypadku różnic)	Numer certyfikatu przewoźnika lotniczego (AOC) lub numer koncesji przewoźnika lotniczego	Kod ICAO linii lotniczej	Państwo operatora
AFRICAN AIR SERVICES COMMUTER	409/CAB/MIN/TVC/ 051/09	Nieznany	Demokratyczna Republika Konga
AIR KASAI	409/CAB/MIN/ TVC/ 036/08	Nieznany	Demokratyczna Republika Konga
AIR KATANGA	409/CAB/MIN/TVC/ 031/08	Nieznany	Demokratyczna Republika Konga
AIR TROPIQUES	409/CAB/MIN/TVC/ 029/08	Nieznany	Demokratyczna Republika Konga
BLUE AIRLINES	409/CAB/MIN/TVC/ 028/08	BUL	Demokratyczna Republika Konga
BRAVO AIR CONGO	409/CAB/MIN/TC/ 0090/2006	BRV	Demokratyczna Republika Konga
BUSINESS AVIATION	409/CAB/MIN/TVC/ 048/09	ABB	Demokratyczna Republika Konga
BUSY BEE CONGO	409/CAB/MIN/TVC/ 052/09	Nieznany	Demokratyczna Republika Konga
CETRACA AVIATION SERVICE	409/CAB/MIN/TVC/ 026/08	CER	Demokratyczna Republika Konga
CHC STELLAVIA	409/CAB/MIN/TC/ 0050/2006	Nieznany	Demokratyczna Republika Konga
CONGO EXPRESS	409/CAB/MIN/TVC/ 083/2009	Nieznany	Demokratyczna Republika Konga
COMPAGNIE AFRICAINE D'AVIATION (CAA)	409/CAB/MIN/TVC/ 035/08	Nieznany	Demokratyczna Republika Konga
DOREN AIR CONGO	409/CAB/MIN/TVC/ 0032/08	Nieznany	Demokratyczna Republika Konga
ENTREPRISE WORLD AIRWAYS (EWA)	409/CAB/MIN/TVC/ 003/08	EWS	Demokratyczna Republika Konga
FILAIR	409/CAB/MIN/TVC/ 037/08	Nieznany	Demokratyczna Republika Konga
GALAXY KAVATSI	409/CAB/MIN/TVC/ 027/08	Nieznany	Demokratyczna Republika Konga
GILEMBE AIR SOUTENANCE (GISAIR)	409/CAB/MIN/TVC/ 053/09	Nieznany	Demokratyczna Republika Konga
GOMA EXPRESS	409/CAB/MIN/TC/ 0051/2006	Nieznany	Demokratyczna Republika Konga
GOMAIR	409/CAB/MIN/TVC/ 045/09	Nieznany	Demokratyczna Republika Konga

Nazwa osoby prawnej przewoźnika lotniczego wskazana w certyfikacie przewoźnika lotniczego (AOC) (oraz nazwa handlowa, w przypadku różnic)	Numer certyfikatu przewoźnika lotniczego (AOC) lub numer koncesji przewoźnika lotniczego	Kod ICAO linii lotniczej	Państwo operatora
HEWA BORA AIRWAYS (HBA)	409/CAB/MIN/TVC/ 038/08	ALX	Demokratyczna Republika Konga
INTERNATIONAL TRANS AIR BUSINESS (ITAB)	409/CAB/MIN/TVC/ 033/08	Nieznany	Demokratyczna Republika Konga
KIN AVIA	409/CAB/MIN/TVC/ 042/09	Nieznany	Demokratyczna Republika Konga
KORONGO AIRLINES	409/CAB/MIN/TVC/ 001/2011	Nieznany	Demokratyczna Republika Konga
LIGNES AÉRIENNES CONGOLAISES (LAC)	Podpis ministerialny (postanowienie nr 78/205)	LCG	Demokratyczna Republika Konga
MALU AVIATION	409/CAB/MIN/ TVC/04008	Nieznany	Demokratyczna Republika Konga
MANGO AVIATION	409/CAB/MIN/TVC/ 034/08	Nieznany	Demokratyczna Republika Konga
SAFE AIR COMPANY	409/CAB/MIN/TVC/ 025/08	Nieznany	Demokratyczna Republika Konga
SERVICES AIR	409/CAB/MIN/TVC/ 030/08	Nieznany	Demokratyczna Republika Konga
STELLAR AIRWAYS	AAC/DG/DTA/TM/ 787/2011	Nieznany	Demokratyczna Republika Konga
SWALA AVIATION	409/CAB/MIN/TVC/ 050/09	Nieznany	Demokratyczna Republika Konga
TMK AIR COMMUTER	409/CAB/MIN/TVC/ 044/09	Nieznany	Demokratyczna Republika Konga
TRACEP CONGO AVIATION	409/CAB/MIN/TVC/ 046/09	Nieznany	Demokratyczna Republika Konga
TRANS AIR CARGO SERVICES	409/CAB/MIN/TVC/ 024/08	Nieznany	Demokratyczna Republika Konga
WIMBI DIRA AIRWAYS	409/CAB/MIN/TVC/ 039/08	WDA	Demokratyczna Republika Konga
ZAABU INTERNATIONAL	409/CAB/MIN/TVC/ 049/09	Nieznany	Demokratyczna Republika Konga
Wszyscy przewoźnicy lotniczy posiadający certyfikaty wydane przez organy odpowiedzialne za nadzór regulacyjny w Dżibuti, w tym:			Dżibuti
DAALLO AIRLINES	Nieznany	DAO	Dżibuti

Nazwa osoby prawnej przewoźnika lotniczego wskazana w certyfikacie przewoźnika lotniczego (AOC) (oraz nazwa handlowa, w przypadku różnic)	Numer certyfikatu przewoźnika lotniczego (AOC) lub numer koncesji przewoźnika lotniczego	Kod ICAO linii lotniczej	Państwo operatora
Wszyscy przewoźnicy lotniczy posiadający certyfikaty wydane przez organy odpowiedzialne za nadzór regulacyjny w Gwinei Równikowej, w tym:			Gwinea Równikowa
CRONOS AIRLINES	Nieznany	Nieznany	Gwinea Równikowa
CEIBA INTERCONTINENTAL	Nieznany	CEL	Gwinea Równikowa
EGAMS	Nieznany	EGM	Gwinea Równikowa
EUROGUINEANA DE AVIACION Y TRANSPORTES	2006/001/MTTCT/ DGAC/SOPS	EUG	Gwinea Równikowa
GENERAL WORK AVIACION	002/ANAC	n/a	Gwinea Równikowa
GETRA - GUINEA ECUATORIAL DE TRANSPORTES AEREOS	739	GET	Gwinea Równikowa
GUINEA AIRWAYS	738	n/a	Gwinea Równikowa
STAR EQUATORIAL AIRLINES	Nieznany	Nieznany	Gwinea Równikowa
UTAGE – UNION DE TRANSPORTE AEREO DE GUINEA ECUATORIAL	737	UTG	Gwinea Równikowa
Wszyscy przewoźnicy lotniczy posiadający certyfikaty wydane przez organy odpowiedzialne za nadzór regulacyjny w Indonezji, z wyjątkiem Garuda Indonesia, Airfast Indonesia, Mandala Airlines, Ekspres Transportasi Antarbenua, Indonesia Air Asia i Metro Batavia, w tym:			Republika Indonezji
AIR PACIFIC UTAMA	135-020	Nieznany	Republika Indonezji
ALFA TRANS DIRGANTATA	135-012	Nieznany	Republika Indonezji
ASCO NUSA AIR	135-022	Nieznany	Republika Indonezji
ASI PUDJIASTUTI	135-028	Nieznany	Republika Indonezji
AVIASTAR MANDIRI	135-029	Nieznany	Republika Indonezji
DABI AIR NUSANTARA	135-030	Nieznany	Republika Indonezji
DERAYA AIR TAXI	135-013	DRY	Republika Indonezji
DERAZONA AIR SERVICE	135-010	DRZ	Republika Indonezji
DIRGANTARA AIR SERVICE	135-014	DIR	Republika Indonezji
EASTINDO	135-038	Nieznany	Republika Indonezji
GATARI AIR SERVICE	135-018	GHS	Republika Indonezji
INDONESIA AIR TRANSPORT	135-034	IDA	Republika Indonezji

Nazwa osoby prawnej przewoźnika lotniczego wskazana w certyfikacie przewoźnika lotniczego (AOC) (oraz nazwa handlowa, w przypadku różnic)	Numer certyfikatu przewoźnika lotniczego (AOC) lub numer koncesji przewoźnika lotniczego	Kod ICAO linii lotniczej	Państwo operatora
INTAN ANGKASA AIR SERVICE	135-019	Nieznany	Republika Indonezji
JOHNLIN AIR TRANSPORT	135-043	Nieznany	Republika Indonezji
KAL STAR	121-037	KLS	Republika Indonezji
KARTIKA AIRLINES	121-003	KAE	Republika Indonezji
KURA-KURA AVIATION	135-016	KUR	Republika Indonezji
LION MENTARI AIRLINES	121-010	LNI	Republika Indonezji
MANUNGAL AIR SERVICE	121-020	Nieznany	Republika Indonezji
MEGANTARA	121-025	MKE	Republika Indonezji
MERPATI NUSANTARA AIRLINES	121-002	MNA	Republika Indonezji
MIMIKA AIR	135-007	Nieznany	Republika Indonezji
NATIONAL UTILITY HELICOPTER	135-011	Nieznany	Republika Indonezji
NUSANTARA AIR CHARTER	121-022	Nieznany	Republika Indonezji
NUSANTARA BUANA AIR	135-041	Nieznany	Republika Indonezji
NYAMAN AIR	135-042	Nieznany	Republika Indonezji
PELITA AIR SERVICE	121-008	PAS	Republika Indonezji
PENERBANGAN ANGKASA SEMESTA	135-026	Nieznany	Republika Indonezji
PURA WISATA BARUNA	135-025	Nieznany	Republika Indonezji
RIAU AIRLINES	121-016	RIU	Republika Indonezji
SAMPOERNA AIR NUSANTARA	135-036	SAE	Republika Indonezji
SAYAP GARUDA INDAH	135-004	Nieznany	Republika Indonezji
SKY AVIATION	135-044	Nieznany	Republika Indonezji
SMAC	135-015	SMC	Republika Indonezji
SRIWIJAYA AIR	121-035	SJY	Republika Indonezji
SURVEI UDARA PENAS	135-006	Nieznany	Republika Indonezji
TRANSWISATA PRIMA AVIATION	135-021	Nieznany	Republika Indonezji
TRAVEL EXPRESS AVIATION SERVICE	121-038	XAR	Republika Indonezji
TRAVIRA UTAMA	135-009	Nieznany	Republika Indonezji

Nazwa osoby prawnej przewoźnika lotniczego wskazana w certyfikacie przewoźnika lotniczego (AOC) (oraz nazwa handlowa, w przypadku różnic)	Numer certyfikatu przewoźnika lotniczego (AOC) lub numer koncesji przewoźnika lotniczego	Kod ICAO linii lotniczej	Państwo operatora
TRI MG INTRA ASIA AIRLINES	121-018	TMG	Republika Indonezji
TRIGANA AIR SERVICE	121-006	TGN	Republika Indonezji
UNINDO	135-040	Nieznany	Republika Indonezji
WING ABADI AIRLINES	121-012	WON	Republika Indonezji
Wszyscy przewoźnicy lotniczy posiadający certyfikaty wydane przez organy odpowiedzialne za nadzór regulacyjny w Kazachstanie, z wyjątkiem Air Astana, w tym:			Republika Kazachstanu
AERO AIR COMPANY	AK-0429-10	ILK	Republika Kazachstanu
AIR ALMATY	AK-0409-09	LMY	Republika Kazachstanu
AIR TRUST AIRCOMPANY	AK-0412-10	RTR	Republika Kazachstanu
AK SUNKAR AIRCOMPANY	AK-0396-09	AKS	Republika Kazachstanu
ASIA CONTINENTAL AIRLINES	AK-0345-08	CID	Republika Kazachstanu
ASIA WINGS	AK-0390-09	AWA	Republika Kazachstanu
ATMA AIRLINES	AK-0437-10	AMA	Republika Kazachstanu
AVIA-JAYNAR / AVIA-ZHAYNAR	AK-0435-10	SAP	Republika Kazachstanu
BEYBARS AIRCOMPANY	AK-0383-09	BBS	Republika Kazachstanu
BERKUT AIR/BEK AIR	AK-0428-10	BEK	Republika Kazachstanu
BURUNDAYAVIA AIRLINES	AK-0415-10	BRY	Republika Kazachstanu
COMLUX	AK-0399-09	KAZ	Republika Kazachstanu
DETA AIR	AK-0417-10	DET	Republika Kazachstanu
EAST WING	AK-0411-09	EWZ	Republika Kazachstanu
EASTERN EXPRESS	AK-0427-10	LIS	Republika Kazachstanu
EURO-ASIA AIR	AK-0384-09	EAK	Republika Kazachstanu
EURO-ASIA AIR INTERNATIONAL	AK-0389-09	KZE	Republika Kazachstanu
FLY JET KZ	AK-0391-09	FJK	Republika Kazachstanu
INVESTAVIA	AK-0342-08	TLG	Republika Kazachstanu
IRTYSH AIR	AK-0439-11	MZA	Republika Kazachstanu
JET AIRLINES	AK-0419-10	SOZ	Republika Kazachstanu

Nazwa osoby prawnej przewoźnika lotniczego wskazana w certyfikacie przewoźnika lotniczego (AOC) (oraz nazwa handlowa, w przypadku różnic)	Numer certyfikatu przewoźnika lotniczego (AOC) lub numer koncesji przewoźnika lotniczego	Kod ICAO linii lotniczej	Państwo operatora
JET ONE	AK-0433-10	JKZ	Republika Kazachstanu
KAZAIR JET	AK-0387-09	KEJ	Republika Kazachstanu
KAZAIRTRANS AIRLINE	AK-0349-09	KUY	Republika Kazachstanu
KAZAIRWEST	AK-0404-09	KAW	Republika Kazachstanu
KAZAVIASPAS	AK-0405-09	KZS	Republika Kazachstanu
MEGA AIRLINES	AK-0424-10	MGK	Republika Kazachstanu
MIRAS	AK-0402-09	MIF	Republika Kazachstanu
PRIME AVIATION	AK-0393-09	PKZ	Republika Kazachstanu
SAMAL AIR	AK-0407-09	SAV	Republika Kazachstanu
SAYAKHAT AIRLINES	AK-0426-10	SAH	Republika Kazachstanu
SEMEYAVIA	AK-400-09	SMK	Republika Kazachstanu
SCAT	AK-0420-10	VSV	Republika Kazachstanu
SKYBUS	AK-0432-10	BYK	Republika Kazachstanu
SKYJET	AK-0398-09	SEK	Republika Kazachstanu
UST-KAMENOGORSK / AIR DIVISION OF EKA	AK-0440-11	UCK	Republika Kazachstanu
ZHETYSU AIRCOMPANY	AK-0438-11	JTU	Republika Kazachstanu
Wszyscy przewoźnicy lotniczy posiadający certyfikaty wydane przez organy odpowiedzialne za nadzór regulacyjny w Republice Kirgiskiej, w tym:			Republika Kirgiska
AIR MANAS	17	MBB	Republika Kirgiska
ASIAN AIR	36	AZZ	Republika Kirgiska
AVIA TRAFFIC COMPANY	23	AVJ	Republika Kirgiska
AEROSTAN (EX BISTAIR-FEZ BISHKEK)	08	BSC	Republika Kirgiska
CENTRAL ASIAN AVIATION SERVICES (CAAS)	13	CBK	Republika Kirgiska
CLICK AIRWAYS	11	CGK	Republika Kirgiska
DAMES	20	DAM	Republika Kirgiska
EASTOK AVIA	15	EEA	Republika Kirgiska
ITEK AIR	04	IKA	Republika Kirgiska

Nazwa osoby prawnej przewoźnika lotniczego wskazana w certyfikacie przewoźnika lotniczego (AOC) (oraz nazwa handlowa, w przypadku różnic)	Numer certyfikatu przewoźnika lotniczego (AOC) lub numer koncesji przewoźnika lotniczego	Kod ICAO linii lotniczej	Państwo operatora
KYRGYZ TRANS AVIA	31	KTC	Republika Kirgiska
KYRGYZSTAN	03	LYN	Republika Kirgiska
KYRGYZSTAN AIRLINE	Nieznany	KGA	Republika Kirgiska
S GROUP AVIATION	6	SGL	Republika Kirgiska
SKY WAY AIR	21	SAB	Republika Kirgiska
TRAST AERO	05	TSJ	Republika Kirgiska
VALOR AIR	07	VAC	Republika Kirgiska
Wszyscy przewoźnicy lotniczy posiadający certyfikaty wydane przez organy odpowiedzialne za nadzór regulacyjny w Liberii.			Liberia
Wszyscy przewoźnicy lotniczy posiadający certyfikaty wydane przez organy odpowiedzialne za nadzór regulacyjny w Republice Gabońskiej, z wyjątkiem przewoźników Gabon Airlines, Afrijet i SN2AG ujętych w załączniku B, w tym:			Republika Gabońska
AFRIC AVIATION	010/MTAC/ANAC-G/DSA	Nieznany	Republika Gabońska
AIR SERVICES SA	004/MTAC/ANAC-G/DSA	RVS	Republika Gabońska
AIR TOURIST (ALLEGIANCE)	007/MTAC/ANAC-G/DSA	LGE	Republika Gabońska
NATIONALE ET REGIONALE TRANSPORT (NATIONALE)	008/MTAC/ANAC-G/DSA	NRG	Republika Gabońska
SCD AVIATION	005/MTAC/ANAC-G/DSA	SCY	Republika Gabońska
SKY GABON	009/MTAC/ANAC-G/DSA	SKG	Republika Gabońska
SOLENTA AVIATION GABON	006/MTAC/ANAC-G/DSA	Nieznany	Republika Gabońska
Wszyscy przewoźnicy lotniczy posiadający certyfikaty wydane przez organy odpowiedzialne za nadzór regulacyjny w Republice Mauretańskiej, w tym:			Republika Mauretańska
MAURITANIA AIRWAYS		MTW	Republika Mauretańska
Wszyscy przewoźnicy lotniczy posiadający certyfikaty wydane przez organy odpowiedzialne za nadzór regulacyjny w Republice Mozambiku, w tym:			Republika Mozambiku
MOZAMBIQUE AIRLINES – LINHAS AEREAS DE MOÇAMBIQUE	MOZ-01/2010	LAM	Republika Mozambiku

Nazwa osoby prawnej przewoźnika lotniczego wskazana w certyfikacie przewoźnika lotniczego (AOC) (oraz nazwa handlowa, w przypadku różnic)	Numer certyfikatu przewoźnika lotniczego (AOC) lub numer koncesji przewoźnika lotniczego	Kod ICAO linii lotniczej	Państwo operatora
MOZAMBIQUE EXPRESS/MEX	02 z 2010 r.	MXE	Republika Mozambiku
TRANS AIRWAYS/KAYA AIRLINES	03 z 2010 r.	Nieznany	Republika Mozambiku
HELICOPTEROS CAPITAL	Nieznany	Nieznany	Republika Mozambiku
CFA MOZAMBIQUE	Nieznany	Nieznany	Republika Mozambiku
UNIQUE AIR CHARTER	Nieznany	Nieznany	Republika Mozambiku
AEROVISAO DE MOZAMBIQUE	Nieznany	Nieznany	Republika Mozambiku
SAFARI AIR	Nieznany	Nieznany	Republika Mozambiku
ETA AIR CHARTER LDA	04 z 2010 r.	Nieznany	Republika Mozambiku
EMILIO AIR CHARTER LDA	05 z 2010 r.	Nieznany	Republika Mozambiku
CFM-TTA SA	07 z 2010 r.	Nieznany	Republika Mozambiku
AERO-SERVICOS SARL	08 z 2010 r.	Nieznany	Republika Mozambiku
VR CROPSPRAYERS LDA	06 z 2010 r.	Nieznany	Republika Mozambiku
Wszyscy przewoźnicy lotniczy posiadający certyfikaty wydane przez organy odpowiedzialne za nadzór regulacyjny na Filipinach, w tym:			Republika Filipin
AEROMAJESTIC	Nieznany	Nieznany	Republika Filipin
AEROWURKS AERIAL SPRAYING SERVICES	2010030	Nieznany	Republika Filipin
AIR PHILIPPINES CORPORATION	2009006	GAP	Republika Filipin
AIR WOLF AVIATION INC.	200911	Nieznany	Republika Filipin
AIRTRACK AGRICULTURAL CORPORATION	2010027	Nieznany	Republika Filipin
ASIA AIRCRAFT OVERSEAS PHILIPPINES INC.	4AN9800036	Nieznany	Republika Filipin
AVIATION TECHNOLOGY INNOVATORS, INC.	4AN2007005	Nieznany	Republika Filipin
AVIATOUR'S FLY'N INC.	200910	Nieznany	Republika Filipin
AYALA AVIATION CORP.	4AN9900003	Nieznany	Republika Filipin
BEACON	Nieznany	Nieznany	Republika Filipin
BENDICE TRANSPORT MANAGEMENT INC.	4AN2008006	Nieznany	Republika Filipin
CANADIAN HELICOPTERS PHILIPPINES INC.	4AN9800025	Nieznany	Republika Filipin
CEBU PACIFIC AIR	2009002	CEB	Republika Filipin

Nazwa osoby prawnej przewoźnika lotniczego wskazana w certyfikacie przewoźnika lotniczego (AOC) (oraz nazwa handlowa, w przypadku różnic)	Numer certyfikatu przewoźnika lotniczego (AOC) lub numer koncesji przewoźnika lotniczego	Kod ICAO linii lotniczej	Państwo operatora
CHEMTRAD AVIATION CORPORATION	2009018	Nieznany	Republika Filipin
CM AERO	4AN2000001	Nieznany	Republika Filipin
CORPORATE AIR	Nieznany	Nieznany	Republika Filipin
CYCLONE AIRWAYS	4AN9900008	Nieznany	Republika Filipin
FAR EAST AVIATION SERVICES	2009013	Nieznany	Republika Filipin
F.F. CRUZ AND COMPANY, INC.	2009017	Nieznany	Republika Filipin
HUMA CORPORATION	2009014	Nieznany	Republika Filipin
INAEC AVIATION CORP.	4AN2002004	Nieznany	Republika Filipin
INTERISLAND	Nieznany	Nieznany	Republika Filipin
ISLAND AVIATION	2009009	SOY	Republika Filipin
ISLAND TRANSVOYAGER	2010022	Nieznany	Republika Filipin
LION AIR, INCORPORATED	2009019	Nieznany	Republika Filipin
MACRO ASIA AIR TAXI SERVICES	2010029	Nieznany	Republika Filipin
MINDANAO RAINBOW AGRICULTURAL DEVELOPMENT SERVICES	2009016	Nieznany	Republika Filipin
MISIBIS AVIATION & DEVELOPMENT CORP	2010020	Nieznany	Republika Filipin
OMNI AVIATION CORP.	2010033	Nieznany	Republika Filipin
PACIFIC EAST ASIA CARGO AIRLINES, INC.	4AS9800006	PEC	Republika Filipin
PACIFIC AIRWAYS CORPORATION	4AN9700007	Nieznany	Republika Filipin
PACIFIC ALLIANCE CORPORATION	4AN2006001	Nieznany	Republika Filipin
PHILIPPINE AIRLINES	2009001	PAL	Republika Filipin
PHILIPPINE AGRICULTURAL AVIATION CORP.	4AN9800015	Nieznany	Republika Filipin
ROYAL AIR CHARTER SERVICES INC.	2010024	Nieznany	Republika Filipin
ROYAL STAR AVIATION, INC.	2010021	Nieznany	Republika Filipin
SOUTH EAST ASIA AIRLINE INC. (SEAIR)	2009004	Nieznany	Republika Filipin
SOUTHSTAR AVIATION COMPANY, INC.	4AN9800037	Nieznany	Republika Filipin
SPIRIT OF MANILA AIRLINES CORPORATION	2009008	MNP	Republika Filipin

Nazwa osoby prawnej przewoźnika lotniczego wskazana w certyfikacie przewoźnika lotniczego (AOC) (oraz nazwa handlowa, w przypadku różnic)	Numer certyfikatu przewoźnika lotniczego (AOC) lub numer koncesji przewoźnika lotniczego	Kod ICAO linii lotniczej	Państwo operatora
SUBIC INTERNATIONAL AIR CHARTER	4AN9900010	Nieznany	Republika Filipin
SUBIC SEAPLANE, INC.	4AN2000002	Nieznany	Republika Filipin
TOPFLITE AIRWAYS, INC.	4AN9900012	Nieznany	Republika Filipin
TRANSGLOBAL AIRWAYS CORPORATION	2009007	TCU	Republika Filipin
WORLD AVIATION, CORP.	Nieznany	Nieznany	Republika Filipin
WCC AVIATION COMPANY	2009015	Nieznany	Republika Filipin
YOKOTA AVIATION, INC.	Nieznany	Nieznany	Republika Filipin
ZENITH AIR, INC.	2009012	Nieznany	Republika Filipin
ZEST AIRWAYS INCORPORATED	2009003	RIT	Republika Filipin
Wszyscy przewoźnicy lotniczy posiadający certyfikaty wydane przez organy odpowiedzialne za nadzór regulacyjny na Wyspach Świętego Tomasza i Książęcej, w tym:			Wyspy Świętego Tomasza i Książęca
AFRICA CONNECTION	10/AOC/2008	Nieznany	Wyspy Świętego Tomasza i Książęca
BRITISH GULF INTERNATIONAL COMPANY LTD	01/AOC/2007	BGI	Wyspy Świętego Tomasza i Książęca
EXECUTIVE JET SERVICES	03/AOC/2006	EJZ	Wyspy Świętego Tomasza i Książęca
GLOBAL AVIATION OPERATION	04/AOC/2006	Nieznany	Wyspy Świętego Tomasza i Książęca
GOLIAF AIR	05/AOC/2001	GLE	Wyspy Świętego Tomasza i Książęca
ISLAND OIL EXPLORATION	01/AOC/2008	Nieznany	Wyspy Świętego Tomasza i Książęca
STP AIRWAYS	03/AOC/2006	STP	Wyspy Świętego Tomasza i Książęca
TRANSAFRIK INTERNATIONAL LTD	02/AOC/2002	TFK	Wyspy Świętego Tomasza i Książęca
TRANSCARG	01/AOC/2009	Nieznany	Wyspy Świętego Tomasza i Książęca
TRANSLIZ AVIATION (TMS)	02/AOC/2007	TMS	Wyspy Świętego Tomasza i Książęca
Wszyscy przewoźnicy lotniczy posiadający certyfikaty wydane przez organy odpowiedzialne za nadzór regulacyjny w Sierra Leone, w tym:			Sierra Leone
AIR RUM, LTD	Nieznany	RUM	Sierra Leone
DESTINY AIR SERVICES, LTD	Nieznany	DTY	Sierra Leone
HEAVYLIFT CARGO	Nieznany	Nieznany	Sierra Leone
ORANGE AIR SIERRA LEONE LTD	Nieznany	ORJ	Sierra Leone

Nazwa osoby prawnej przewoźnika lotniczego wskazana w certyfikacie przewoźnika lotniczego (AOC) (oraz nazwa handlowa, w przypadku różnic)	Numer certyfikatu przewoźnika lotniczego (AOC) lub numer koncesji przewoźnika lotniczego	Kod ICAO linii lotniczej	Państwo operatora
PARAMOUNT AIRLINES, LTD	Nieznany	PRR	Sierra Leone
SEVEN FOUR EIGHT AIR SERVICES LTD	Nieznany	SVT	Sierra Leone
TEEBAH AIRWAYS	Nieznany	Nieznany	Sierra Leone
Wszyscy przewoźnicy lotniczy posiadający certyfikaty wydane przez organy odpowiedzialne za nadzór regulacyjny w Sudanie, w tym:			Republika Sudanu
SUDAN AIRWAYS	Nieznany	SUD	Republika Sudanu
SUN AIR COMPANY	051	SNR	Republika Sudanu
MARSLAND COMPANY	040	MSL	Republika Sudanu
ATTICO AIRLINES	023	ETC	Republika Sudanu
FOURTY EIGHT AVIATION	054	WHB	Republika Sudanu
SUDANESE STATES AVIATION COMPANY	010	SNV	Republika Sudanu
ALMAJARA AVIATION	Nieznany	MJA	Republika Sudanu
BADER AIRLINES	035	BDR	Republika Sudanu
ALFA AIRLINES	054	AAJ	Republika Sudanu
AZZA TRANSPORT COMPANY	012	AZZ	Republika Sudanu
GREEN FLAG AVIATION	017	Nieznany	Republika Sudanu
ALMAJAL AVIATION SERVICE	015	MGG	Republika Sudanu
NOVA AIRLINES	001	NOV	Republika Sudanu
TARCO AIRLINES	056	Nieznany	Republika Sudanu
Wszyscy przewoźnicy lotniczy posiadający certyfikaty wydane przez organy odpowiedzialne za nadzór regulacyjny w Suazi, w tym:			Suazi
SWAZILAND AIRLINK	Nieznany	SZL	Suazi
Wszyscy przewoźnicy lotniczy posiadający certyfikaty wydane przez organy odpowiedzialne za nadzór regulacyjny w Zambii, w tym:			Zambia
ZAMBEZI AIRLINES	Z/AOC/001/2009	ZMA	Zambia

ZAŁĄCZNIK B

WYKAZ PRZEWOŹNIKÓW LOTNICZYCH PODLEGAJĄCYCH OGRANICZENIOM W WYKONYWANIU PRZEWOZÓW W RAMACH UE ⁽¹⁾

Nazwa osoby prawnej przewoźnika lotniczego wskazana w certyfikacie przewoźnika lotniczego (AOC) (oraz nazwa handlowa, w przypadku różnic)	Numer certyfikatu przewoźnika lotniczego (AOC)	Kod ICAO linii lotniczej	Państwo operatora	Typ statku powietrznego objętego ograniczeniem	Znak rejestracyjny oraz numer seryjny, o ile jest dostępny	Państwo rejestracji
AIR KORYO	GAC-AOC/KOR-01	KOR	Demokratyczna Republika Konga	cała flota z wyjątkiem: 2 statków powietrznych typu TU-204	cała flota z wyjątkiem: P-632, P-633	Demokratyczna Republika Konga
AFRIJET ⁽¹⁾	002/MTAC/ANAC-G/DSA	ABS	Republika Gabońska	cała flota z wyjątkiem: 2 statków powietrznych typu Falcon 50; 2 statków powietrznych typu Falcon 900	cała flota z wyjątkiem: TR-LGV; TR-LGY; TR-AFJ; TR-AFR	Republika Gabońska
AIR ASTANA ⁽²⁾	AK-0388-09	KZR	Kazachstan	cała flota z wyjątkiem: 2 statków powietrznych typu B-767; 4 statków powietrznych typu B-757; 10 statków powietrznych typu A319/320/321; 5 statków powietrznych typu Fokker 50	cała flota z wyjątkiem: 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 (autonomiczne terytorium Królestwa Niderlandów)
AIRLIFT INTERNATIONAL (GH) LTD	AOC 017	ALE	Republika Ghany	cała flota z wyjątkiem: 2 statków powietrznych typu DC8-63F	cała flota z wyjątkiem: 9G-TOP i 9G-RAC	Republika Ghany
AIR MADAGASCAR	5R-M01/2009	MDG	Madagaskar	cała flota z wyjątkiem: 2 statków powietrznych typu Boeing B-737-300, 2 statków powietrznych typu ATR 72-500, 1 statek powietrzny typu ATR 42-500, 1 statek powietrzny typu ATR 42-320 oraz 3 statków powietrznych typu DHC 6-300	cała flota z wyjątkiem: 5R-MFH, 5R-MFI, 5R-MJE, 5R-MJF, 5R-MJG, 5R-MVT, 5R-MGC, 5R-MGD, 5R-MGF	Republika Madagaskaru
AIR SERVICE COMORES	06-819/TA-15/DGACM	KMD	Komory	cała flota z wyjątkiem: LET 410 UVP	cała flota z wyjątkiem: D6-CAM (851336)	Komory

⁽¹⁾ Przewoźnikom lotniczym wymienionym w załączniku B można zezwolić na korzystanie z praw przewozowych poprzez leasing statków powietrznych z załogą od przewoźnika lotniczego niepodlegającego zakazowi wykonywania przewozów, pod warunkiem spełnienia odpowiednich norm bezpieczeństwa.

Nazwa osoby prawnej przewoźnika lotniczego wskazana w certyfikacie przewoźnika lotniczego (AOC) (oraz nazwa handlowa, w przypadku różnic)	Numer certyfikatu przewoźnika lotniczego (AOC)	Kod ICAO linii lotniczej	Państwo operatora	Typ statku powietrznego objętego ograniczeniem	Znak rejestracyjny oraz numer seryjny, o ile jest dostępny	Państwo rejestracji
GABON AIRLINES ⁽³⁾	001/MTAC/ANAC	GBK	Republika Gabońska	cała flota z wyjątkiem: 1 statku powietrznego typu Boeing B-767-200	cała flota z wyjątkiem: TR-LHP	Republika Gabońska
IRAN AIR ⁽⁴⁾	FS100	IRA	Islamska Republika Iranu	cała flota z wyjątkiem: 14 statków powietrznych typu A-300, 8 statków powietrznych typu A-310, 1 statek powietrznego typu B-737	cała flota z wyjątkiem: 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	Islamska Republika Iranu
JORDAN AVIATION	C002	JAV	Jordańskie Królestwo Haszymidzkie	cała flota z wyjątkiem: 8 statków powietrznych typu Boeing B-737, 2 statków powietrznych typu Airbus A-310, 1 statek powietrznego typu Airbus A-320	cała flota z wyjątkiem: JY-JAB JY-JAD JY-JAN JY-JAO JY-JAX JY-JAY JY-JAP JY-JAQ JY-JAV JY-JAH JY-JAC	Jordańskie Królestwo Haszymidzkie
NOUVELLE AIR AFFAIRES GABON (SN2AG)	003/MTAC/ANAC-G/DSA	NVS	Republika Gabońska	cała flota z wyjątkiem: 1 statku powietrznego typu Challenger CL601; 1 statek powietrznego typu HS-125-800	cała flota z wyjątkiem: TR-AAG, ZS-AFG	Republika Gabońska; Republika Południowej Afryki

Nazwa osoby prawnej przewoźnika lotniczego wskazana w certyfikacie przewoźnika lotniczego (AOC) (oraz nazwa handlowa, w przypadku różnic)	Numer certyfikatu przewoźnika lotniczego (AOC)	Kod ICAO linii lotniczej	Państwo operatora	Typ statku powietrznego objętego ograniczeniem	Znak rejestracyjny oraz numer seryjny, o ile jest dostępny	Państwo rejestracji
TAAG ANGOLA AIRLINES	001	DTA	Republika Angoli	cała flota z wyjątkiem: 5 statków powietrznych typu Boeing B-777 i 4 statków powietrznych typu Boeing B-737-700	cała flota z wyjątkiem: D2-TED, D2-TEE, D2-TEF, D2-TEG, D2-TEH, D2-TBF, D2-TBG, D2-TBH, D2-TBJ	Republika Angoli

(¹) Afrijet może w swojej działalności na terytorium Unii Europejskiej eksploatować wyłącznie określone statki powietrzne.

(²) Air Astana może w swojej działalności na terytorium Unii Europejskiej eksploatować wyłącznie określone statki powietrzne.

(³) Gabon Airlines może w swojej działalności na terytorium Unii Europejskiej eksploatować wyłącznie określone statki powietrzne.

(⁴) Iran Air może obsługiwać połączenia do Unii Europejskiej przy użyciu określonych statków powietrznych, zgodnie z warunkami ustalonymi w motywie 69 rozporządzenia (UE) nr 590/2010, Dz.U. L 170 z 6.7.2010, s. 15.

ROZPORZĄDZENIE WYKONAWCZE KOMISJI (UE) NR 1198/2011**z dnia 21 listopada 2011 r.****ustanawiające standardowe wartości celne w przywozie dla ustalania ceny wejścia niektórych owoców i warzyw**

KOMISJA EUROPEJSKA,

uwzględniając Traktat o funkcjonowaniu Unii Europejskiej,

uwzględniając rozporządzenie Rady (WE) nr 1234/2007 z dnia 22 października 2007 r. ustanawiające wspólną organizację rynków rolnych oraz przepisy szczegółowe dotyczące niektórych produktów rolnych („rozporządzenie o jednolitej wspólnej organizacji rynku”) ⁽¹⁾,uwzględniając rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) nr 543/2011 z dnia 7 czerwca 2011 r. ustanawiające szczegółowe zasady stosowania rozporządzenia Rady (WE) nr 1234/2007 w odniesieniu do sektorów owoców i warzyw oraz przetworzonych owoców i warzyw ⁽²⁾, w szczególności jego art. 136 ust. 1,

a także mając na uwadze, co następuje:

Rozporządzenie wykonawcze (UE) nr 543/2011 przewiduje, w zastosowaniu wyników wielostronnych negocjacji handlowych Rundy Urugwajskiej, kryteria do ustalania przez Komisję standardowych wartości celnych dla przywozu z państw trzecich, w odniesieniu do produktów i okresów określonych w części A załącznika XVI do wspomnianego rozporządzenia,

PRZYJMUJE NINIEJSZE ROZPORZĄDZENIE:

Artykuł 1

Standardowe wartości celne w przywozie, o których mowa w art. 136 rozporządzenia wykonawczego (UE) nr 543/2011, są ustalone w załączniku do niniejszego rozporządzenia.

Artykuł 2

Niniejsze rozporządzenie wchodzi w życie z dniem 22 listopada 2011 r.

Niniejsze rozporządzenie wiąże w całości i jest bezpośrednio stosowane we wszystkich państwach członkowskich.

Sporządzono w Brukseli dnia 21 listopada 2011 r.

*W imieniu Komisji,
za Przewodniczącego,*

José Manuel SILVA RODRÍGUEZ

*Dyrektor Generalny ds. Rolnictwa i Rozwoju
Obszarów Wiejskich*⁽¹⁾ Dz.U. L 299 z 16.11.2007, s. 1.⁽²⁾ Dz.U. L 157 z 15.6.2011, s. 1.

ZAŁĄCZNIK

Standardowe wartości celne w przywozie dla ustalania ceny wejścia niektórych owoców i warzyw

(EUR/100 kg)

Kod CN	Kod krajów trzecich ⁽¹⁾	Standardowa stawka celna w przywozie	
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⁾ Nomenklatura krajów ustalona w rozporządzeniu Komisji (WE) nr 1833/2006 (Dz.U. L 354 z 14.12.2006, s. 19). Kod „ZZ” odpowiada „innym pochodzeniom”.

ROZPORZĄDZENIE WYKONAWCZE KOMISJI (UE) NR 1199/2011**z dnia 21 listopada 2011 r.****zmieniające ceny reprezentatywne oraz kwoty dodatkowych należności przywozowych w odniesieniu do niektórych produktów w sektorze cukru, ustalone rozporządzeniem wykonawczym (UE) nr 971/2011 na rok gospodarczy 2011/2012**

KOMISJA EUROPEJSKA,

uwzględniając Traktat o funkcjonowaniu Unii Europejskiej,

uwzględniając rozporządzenie Rady (WE) nr 1234/2007 z dnia 22 października 2007 r. ustanawiające wspólną organizację rynków rolnych oraz przepisy szczegółowe dotyczące niektórych produktów rolnych („rozporządzenie o jednolitej wspólnej organizacji rynku”) ⁽¹⁾,uwzględniając rozporządzenie Komisji (WE) nr 951/2006 z dnia 30 czerwca 2006 r. ustanawiające szczegółowe zasady wykonania rozporządzenia Rady (WE) nr 318/2006 w odniesieniu do handlu z państwami trzecimi w sektorze cukru ⁽²⁾, w szczególności jego art. 36 ust. 2 akapit drugi zdanie drugie,

a także mając na uwadze, co następuje:

- (1) Kwoty cen reprezentatywnych oraz dodatkowych należności stosowanych przy przywozie cukru białego, cukru

surowego oraz niektórych syropów zostały ustalone na rok gospodarczy 2011/2012 rozporządzeniem wykonawczym Komisji (UE) nr 971/2011 ⁽³⁾. Te ceny i kwoty zostały ostatnio zmienione rozporządzeniem wykonawczym Komisji (UE) nr 1166/2011 ⁽⁴⁾.

- (2) Zgodnie z zasadami i warunkami określonymi w rozporządzeniu (WE) nr 951/2006 dane, którymi dysponuje obecnie Komisja, stanowią podstawę do korekty wymienionych kwot,

PRZYJMUJE NINIEJSZE ROZPORZĄDZENIE:

Artykuł 1

Ceny reprezentatywne i dodatkowe należności celne mające zastosowanie w ramach przywozu produktów, o których mowa w art. 36 rozporządzenia (WE) nr 951/2006, ustalone na rok gospodarczy 2011/2012 rozporządzeniem wykonawczym (UE) nr 971/2011, zostają zmienione zgodnie z załącznikiem do niniejszego rozporządzenia.

Artykuł 2

Niniejsze rozporządzenie wchodzi w życie z dniem 22 listopada 2011 r.

Niniejsze rozporządzenie wiąże w całości i jest bezpośrednio stosowane we wszystkich państwach członkowskich.

Sporządzono w Brukseli dnia 21 listopada 2011 r.

W imieniu Komisji,
za Przewodniczącego,

José Manuel SILVA RODRÍGUEZ

Dyrektor Generalny ds. Rolnictwa i Rozwoju
Obszarów Wiejskich

⁽¹⁾ Dz.U. L 299 z 16.11.2007, s. 1.

⁽²⁾ Dz.U. L 178 z 1.7.2006, s. 24.

⁽³⁾ Dz.U. L 254 z 30.9.2011, s. 12.

⁽⁴⁾ Dz.U. L 297 z 16.11.2011, s. 59.

ZAŁĄCZNIK

Zmienione kwoty cen reprezentatywnych i dodatkowych należności celnych przywozowych dla cukru białego, cukru surowego oraz produktów objętych kodem CN 1702 90 95, obowiązujące od dnia 22 listopada 2011 r.

(EUR)

Kod CN	Kwota ceny reprezentatywnej za 100 kg netto produktu	Kwota dodatkowej należności za 100 kg netto produktu
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⁾ Stawka dla jakości standardowej określonej w pkt III załącznika IV do rozporządzenia (WE) nr 1234/2007.

⁽²⁾ Stawka dla jakości standardowej określonej w pkt II załącznika IV do rozporządzenia (WE) nr 1234/2007.

⁽³⁾ Stawka dla zawartości sacharozy wynoszącej 1 %.

DECYZJE

DECYZJA EUROPEJSKIEGO BANKU CENTRALNEGO

z dnia 15 listopada 2011 r.

zmieniająca decyzję EBC/2007/7 w sprawie warunków uczestnictwa w systemie TARGET2-ECB

(EBC/2011/19)

(2011/749/UE)

ZARZĄD EUROPEJSKIEGO BANKU CENTRALNEGO,

uwzględniając Traktat o funkcjonowaniu Unii Europejskiej, w szczególności jego art. 127 ust. 2,

uwzględniając Statut Europejskiego Systemu Banków Centralnych i Europejskiego Banku Centralnego, w szczególności jego art. 11 ust. 6 oraz art. 17, 22 i 23,

uwzględniając wytyczne EBC/2007/2 z dnia 26 kwietnia 2007 r. w sprawie transeuropejskiego zautomatyzowanego błyskawicznego systemu rozrachunku brutto w czasie rzeczywistym (TARGET2) ⁽¹⁾, w szczególności ich art. 6 ust. 2,

a także mając na uwadze, co następuje:

(1) Wytyczne EBC/2007/2 zostały znowelizowane wytycznymi EBC/2011/15 z dnia 14 października 2011 r. zmieniającymi wytyczne EBC/2007/2 w sprawie transeuropejskiego zautomatyzowanego błyskawicznego systemu rozrachunku brutto w czasie rzeczywistym (TARGET2) ⁽²⁾ między innymi w celu: a) włączenia „wymogów ostrożności” do kryteriów, na podstawie których wnioski o uczestnictwo w TARGET2 może podlegać odrzuceniu, a uczestnictwo uczestnika w TARGET2 lub jego dostęp do kredytu w ciągu dnia mogą zostać zawieszane, ograniczone lub wypowiedziane; oraz b) uwzględnienia nałożenia na uczestników TARGET2 nowych wymogów związanych ze środkami administracyjnymi oraz środkami ograniczającymi stosowanymi na podstawie art. 75 i 215 Traktatu.

(2) Zachodzi zatem potrzeba zmiany załącznika do decyzji EBC/2007/7 z dnia 24 lipca 2007 r. w sprawie warunków uczestnictwa w systemie TARGET2-ECB ⁽³⁾ w celu wprowadzenia do warunków uczestnictwa w systemie TARGET2-ECB określonych elementów wytycznych EBC/2011/15,

PRZYJMUJE NINIEJSZĄ DECYZJĘ:

Artykuł 1

Zmiana warunków uczestnictwa w systemie TARGET2-ECB

Załącznik do decyzji EBC/2007/7, zawierający warunki uczestnictwa w systemie TARGET2-ECB, podlega zmianie zgodnie z załącznikiem do niniejszej decyzji.

Artykuł 2

Wejście w życie

Niniejsza decyzja wchodzi w życie z dniem 21 listopada 2011 r.

Sporządzono we Frankfurcie nad Menem dnia 15 listopada 2011 r.

Mario DRAGHI
Prezes EBC

⁽¹⁾ Dz.U. L 237 z 8.9.2007, s. 1.

⁽²⁾ Dz.U. L 279 z 26.10.2011, s. 5.

⁽³⁾ Dz.U. L 237 z 8.9.2007, s. 71.

ZAŁĄCZNIK

W załączniku do decyzji EBC/2007/7 wprowadza się następujące zmiany:

1) w art. 1 poniższe definicje otrzymują brzmienie:

„— »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) art. 6 ust. 4 lit. c) otrzymuje brzmienie:

„(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) art. 28 ust. 2 lit. e) i f) otrzymuje następujące brzmienie:

„(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) w art. 33 wprowadza się następujące zmiany:

a) tytuł „Data protection, prevention of money laundering and related issues” otrzymuje brzmienie: „Data protection, prevention of money laundering, administrative or restrictive measures and related issues”;

b) dodaje się ust. 3 w brzmieniu:

„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.”.

ZALECENIA

ZALECENIE KOMISJI

z dnia 8 września 2011 r.

w sprawie wspierania w sieciach łączności elektronicznej w całej UE usługi eCall do przekazywania zgłoszeń alarmowych przez zainstalowane w pojazdach systemy pokładowe, bazującej na numerze 112 („eCall”)

(Tekst mający znaczenie dla EOG)

(2011/750/UE)

KOMISJA EUROPEJSKA,

uwzględniając Traktat o funkcjonowaniu Unii Europejskiej, w szczególności jego art. 292,

a także mając na uwadze, co następuje:

- (1) Decyzja Rady 91/396/EWG z dnia 29 lipca 1991 r. w sprawie wprowadzenia jednego europejskiego numeru alarmowego ⁽¹⁾ stanowi, że państwa członkowskie mają obowiązek zagwarantowania wprowadzenia w publicznych sieciach telefonicznych numeru 112 jako jednego europejskiego numeru alarmowego.
- (2) Dyrektywa 2002/22/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 7 marca 2002 r. w sprawie usługi powszechnej i związanych z sieciami i usługami łączności elektronicznej praw użytkowników (dyrektywa o usłudze powszechnej) ⁽²⁾ stanowi, że państwa członkowskie mają obowiązek zagwarantowania odpowiedniego sposobu odbierania i obsługi połączeń pod numer 112 oraz możliwości bezpłatnego korzystania z numeru 112 przez wszystkich użytkowników końcowych.
- (3) Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2010/40/UE z dnia 7 lipca 2010 r. w sprawie ram wdrażania inteligentnych systemów transportowych w obszarze transportu drogowego oraz interfejsów z innymi rodzajami transportu ⁽³⁾ uznała zharmonizowane świadczenie interoperacyjnej usługi eCall w całej UE za działanie priorytetowe. Wprowadzenie tego rodzaju zharmonizowanej usługi we wszystkich pojazdach w całej Unii Europejskiej może w znacznym stopniu ograniczyć liczbę ofiar śmiertelnych i ciężar obrażeń odnoszonych w wypadkach w ruchu drogowym.
- (4) Dla wszystkich państw członkowskich istotne jest opracowanie wspólnych rozwiązań technicznych i praktyk w celu świadczenia usług w zakresie połączeń alarmowych. Opracowanie wspólnych rozwiązań technicznych

w celu ułatwienia wprowadzenia usługi eCall, zapewnienia jej interoperacyjności i ciągłości w całej UE oraz ograniczenia kosztów jej wprowadzenia przez Unię Europejską powinno być realizowane z udziałem europejskich organizacji normalizacyjnych.

- (5) Wprowadzenie w całej Europie zharmonizowanego rozwiązania zapewniłoby interoperacyjność transmisji połączeń głosowych i audio oraz minimalnego zbioru danych generowanego przez pokładowy system eCall do punktu przyjmowania zgłoszeń o wypadkach, w tym dokładnej lokalizacji i czasu wypadku. Ujednolicone rozwiązanie zapewniłoby ponadto ciągłość usługi eCall w krajach europejskich. Ze względu na wzmożony ruch transgraniczny w Europie rośnie potrzeba ustanowienia wspólnego protokołu transmisji danych w celu przekazywania tego rodzaju informacji do punktów przyjmowania zgłoszeń o wypadkach oraz do służb ratowniczych, aby uniknąć zagrożenia związanego z wprowadzeniem w błąd lub ze złą interpretacją przekazanych danych.
- (6) Skuteczne wprowadzenie w całej UE zharmonizowanej interoperacyjnej usługi eCall wymaga automatycznego przekazywania połączenia głosowego i audio oraz generowanego przez system pokładowy minimalnego zbioru danych o wypadku do odpowiedniego punktu przyjmowania zgłoszeń o wypadkach, w którym możliwy jest odbiór przekazywanych danych dotyczących lokalizacji wypadku oraz ich wykorzystanie.
- (7) Uzgodnienia dotyczące przekazywania informacji do punktów przyjmowania zgłoszeń o wypadkach przez operatorów sieci komórkowych należy ustalić w przejrzysty i niedyskryminujący sposób, z uwzględnieniem w stosownych przypadkach aspektów kosztowych.
- (8) Wprowadzenie w całej Europie ujednoliconego rozwiązania może ponadto zapewnić interoperacyjność zaawansowanych zastosowań eCall, takich jak udzielanie informacji dodatkowych, np. dotyczących czujników zderzenia, rodzaju przewożonych towarów niebezpiecznych lub liczby osób znajdujących się w pojeździe.

⁽¹⁾ Dz.U. L 217 z 6.8.1991, s. 31.

⁽²⁾ Dz.U. L 108 z 24.4.2002, s. 51.

⁽³⁾ Dz.U. L 207 z 6.8.2010, s. 1.

- (9) Dyrektywa 95/46/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 24 października 1995 r. w sprawie ochrony osób fizycznych w zakresie przetwarzania danych osobowych i swobodnego przepływu tych danych⁽¹⁾ i dyrektywa 2002/58/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 12 lipca 2002 r. dotycząca przetwarzania danych osobowych i ochrony prywatności w sektorze łączności elektronicznej (dyrektywa o prywatności i łączności elektronicznej)⁽²⁾ generalnie wymagają pełnego przestrzegania prywatności i ochrony danych osób fizycznych oraz wprowadzenia w tym celu odpowiednich technicznych i organizacyjnych środków bezpieczeństwa. Zezwala ona jednak na korzystanie przez służby ratownicze z danych dotyczących lokalizacji bez zgody danego użytkownika. W szczególności państwa członkowskie powinny zagwarantować istnienie przejrzystych procedur regulujących sposób, w jaki dostawca usług publicznej sieci telekomunikacyjnej lub publicznie dostępnych usług telekomunikacyjnych może pominąć brak zgody użytkownika na przetwarzanie danych dotyczących lokalizacji, w przypadku poszczególnych linii dla organizacji zajmujących się połączeniami alarmowymi i uznanymi przez państwo członkowskie za organizacje pełniące takie funkcje.
- (10) Usługa eCall została opracowana na podstawie zaleceń wydanych przez utworzoną na mocy art. 29 grupę roboczą ds. ochrony danych, zawartych w dokumencie roboczym poświęconym konsekwencjom inicjatywy eCall w zakresie ochrony danych i prywatności przyjętym dnia 26 września 2006 r., zgodnie z którym śledzenie pojazdów wyposażonych w urządzenia systemu eCall w normalnych warunkach pracy nie powinno być możliwe, a minimalny zbiór danych przesyłanych przez tego rodzaju urządzenie powinien zawierać minimum informacji wymaganych w celu właściwej obsługi zgłoszeń alarmowych.
- (11) Niniejsze zalecenie umożliwi państwom członkowskim zaprojektowanie infrastruktury przyjmowania zgłoszeń eCall w sposób najlepiej dostosowany do istniejącej w poszczególnych państwach infrastruktury przyjmowania zgłoszeń alarmowych.
- (12) Działania podejmowane w ramach programu działań Unii Europejskiej w zakresie ochrony ludności powinny zmierzać do uwzględnienia celów ochrony ludności w ramach innych obszarów polityki i działań Unii, a także zapewnić spójność programu z innymi działaniami Unii. Uprawnia to Komisję do realizacji działań, które mają na celu podniesienie stopnia gotowości organizacji zaangażowanych w państwach członkowskich w ochronę ludności poprzez zwiększenie ich możliwości reagowania w sytuacjach kryzysowych oraz poprawy technik i metod reagowania i natychmiastowego działania. Mogą one obejmować obsługę i korzystanie z informacji eCall przez punkty przyjmowania zgłoszeń o wypadkach oraz przez służby ratownicze.
- (13) W celu pomyślnego wprowadzenia usługi eCall w całej Unii konieczne jest rozwiązanie kwestii związanych z jej wdrażaniem oraz koordynacja harmonogramów wprowadzenia nowych systemów. Europejska platforma wdrożenia eCall, ustanowiona przez Komisję w lutym 2009 r. w ramach partnerstwa między sektorem publicznym i prywatnym, umożliwi wszystkim zainteresowanym podmiotom omawianie i uzgadnianie zasad zharmonizowanej i terminowej realizacji.
- (14) Aby osiągnąć cele zawarte w niniejszym zaleceniu, istotne jest, aby kontynuować dialog między operatorami sieci komórkowych, dostawcami usług i organami publicznymi.
- (15) Ze względu na ciągłe zmiany koncepcji i technologii zachęca się państwa członkowskie do wspierania rozwoju usług związanych z udzielaniem pomocy w sytuacjach kryzysowych, np. turystom, podróżnym i przewoźnikom przewożącym towary niebezpieczne w transporcie drogowym, jak również do wspierania rozwoju i wdrażania wspólnych specyfikacji interfejsów w celu zapewnienia interoperacyjności tego rodzaju usług na terenie całej Europy,

PRZYJMUJE NINIEJSZE ZALECENIE:

1. Państwa członkowskie powinny stosować przedstawione poniżej ujednolicone warunki i zasady dotyczące ręcznego lub automatycznego przekazywania zgłoszeń alarmowych przez pokładowy terminal telematyczny do punktów przyjmowania zgłoszeń o wypadkach za pośrednictwem jednego europejskiego numeru alarmowego 112.
2. Dla celów niniejszego zalecenia przyjęto następujące definicje:
 - a) „służba ratownicza” oznacza służbę uznaną przez państwo członkowskie za pełniącą taką funkcję, która zapewnia natychmiastową i szybką pomoc m.in. w sytuacjach bezpośredniego zagrożenia życia lub zdrowia, zdrowia lub bezpieczeństwa publicznego lub osób fizycznych, własności prywatnej lub publicznej, lub środowiska;
 - b) „punkt przyjmowania zgłoszeń o wypadkach” (PSAP) oznacza lokalizację fizyczną, która jako pierwsza przyjmuje zgłoszenia alarmowe pod nadzorem organu publicznego lub prywatnej organizacji uznanej przez rząd krajowy, przy czym „najbardziej właściwy punkt przyjmowania zgłoszeń o wypadkach” oznacza punkt uprzednio wyznaczony przez organy do przyjmowania zgłoszeń alarmowych z określonego obszaru lub zgłoszeń alarmowych określonego rodzaju (np. eCall);
 - c) „eCall” oznacza pokładowy system wykonywania zgłoszeń alarmowych na numer 112, automatycznie w wyniku aktywacji czujników pokładowych lub ręcznie, który za pośrednictwem bezprzewodowych sieci łączności ruchomej przekazuje znormalizowany minimalny zbiór danych i ustanawia kanał audio między użytkownikami pojazdu i najbardziej właściwym punktem przyjmowania zgłoszeń o wypadkach;
 - d) „oznaczenie kategorii zgłoszenia alarmowego” oznacza 8-bitową wartość stosowaną w odniesieniu do zgłoszeń alarmowych przekazywanych za pośrednictwem sieci łączności ruchomej w celu oznaczenia określonego rodzaju tych zgłoszeń (1 – policja, 2 – karetka

(¹) Dz.U. L 281 z 23.11.1995, s. 31.

(²) Dz.U. L 201 z 31.7.2002, s. 37.

- pogotowia, 3 – straż pożarna, 4 – straż morską, 5 – służby ratownictwa górskiego, 6 – uruchomione ręcznie zgłoszenie eCall, 7 – uruchomione automatycznie zgłoszenie eCall, 8 – rezerwa), zgodnie z tabelą 10.5.135d w ETSI TS 124.008;
- e) „wskaźnik zgłoszenia eCall” oznacza oznaczenie kategorii zgłoszenia alarmowego przypisane zgłoszeniom eCall zgodnie z ETSI TS 124.008 (np. „6 – uruchomione ręcznie zgłoszenie eCall” i „7 – uruchomione automatycznie zgłoszenie eCall”), które umożliwia rozróżnienie zgłoszeń przekazywanych na numer 112 z terminali ruchomych od zgłoszeń eCall na numer 112 z terminali pokładowych, jak również ręcznie uruchomionych zgłoszeń eCall od zgłoszeń uruchomionych automatycznie;
- f) „minimalny zbiór danych” oznacza informacje, jakie muszą być przesłane do punktu przyjmowania zgłoszeń o wypadkach zgodnie z normą EN 15722; oraz
- g) „operator sieci łączności ruchomej” lub „operator sieci komórkowej” oznacza dostawcę usług publicznej bezprzewodowej sieci łączności ruchomej.
3. Państwa członkowskie powinny opracować szczegółowe zasady obsługi zgłoszeń eCall obowiązujące operatorów publicznych sieci komórkowych prowadzących działalność w ich krajach. Zasady te powinny być w pełni zgodne z przepisami dotyczącymi ochrony danych określonymi w dyrektywach 95/46/WE i 2002/58/WE. Ponadto powinny one wskazywać najbardziej właściwy punkt przyjmowania zgłoszeń o wypadkach, do którego należy kierować zgłoszenia eCall.
4. Państwa członkowskie powinny zapewnić wdrożenie przez operatorów sieci komórkowych mechanizmu obsługi wskaźnika zgłoszenia eCall w ich sieciach. Mechanizm ten należy wdrożyć do dnia 31 grudnia 2014 r.
5. Operatorzy sieci komórkowych powinni obsługiwać zgłoszenie eCall w taki sam sposób, jak każde inne zgłoszenie kierowane pod jeden europejski numer alarmowy 112.
6. Państwa członkowskie powinny zobowiązać swoje organy krajowe do zgłoszenia Komisji do końca marca 2012 r. środków, jakie zostały zastosowane w odpowiedzi na niniejsze zalecenie, oraz poinformowania o stanie wdrożenia przez operatorów sieci komórkowych mechanizmu obsługi wskaźnika zgłoszeń eCall w ich sieciach, w celu umożliwienia Komisji dokonania przeglądu uwzględniającego nowe wymagania dotyczące punktów przyjmowania zgłoszeń o wypadkach.

Sporządzono w Brukseli dnia 8 września 2011 r.

W imieniu Komisji
Neelie KROES
Wiceprzewodniczący

SPROSTOWANIA

Sprostowanie do rozporządzenia Komisji (WE) nr 1289/2004 z dnia 14 lipca 2004 r. dotyczącego zezwolenia na okres dziesięciu lat dla dodatku Deccox® stosowanego w paszach, należącego do grupy kokcydiostatyków i innych substancji leczniczych

(Dziennik Urzędowy Unii Europejskiej L 243 z dnia 15 lipca 2004 r.)

W całym tekście, z dostosowaniem form gramatycznych:

zamiast: „bacytracyna”,

powinno być: „dekokwinat”.

CENY PRENUMERATY w 2011 r. (bez VAT, włącznie z normalną opłatą za dostawę przesyłki)

Dziennik Urzędowy UE, serie L i C, wyłącznie wersja papierowa	w 22 językach urzędowych UE	1 100 EUR/rok
Dziennik Urzędowy UE, serie L i C, wersja papierowa + roczne wydanie na płycie DVD	w 22 językach urzędowych UE	1 200 EUR/rok
Dziennik Urzędowy UE, seria L, wyłącznie wersja papierowa	w 22 językach urzędowych UE	770 EUR/rok
Dziennik Urzędowy UE, serie L i C, miesięczne wydanie na płycie DVD (komplet)	w 22 językach urzędowych UE	400 EUR/rok
Suplement do Dziennika Urzędowego (seria S) – Ogłoszenia o przetargach, płyta DVD raz w tygodniu	wielojęzyczny: w 23 językach urzędowych UE	300 EUR/rok
Dziennik Urzędowy UE, seria C – Konkursy	w językach, których dotyczy konkurs	50 EUR/rok

Prenumerata *Dziennika Urzędowego Unii Europejskiej*, który jest wydawany w językach urzędowych Unii, dostępna jest w 22 wersjach językowych. Dziennik Urzędowy składa się z dwóch serii – L (Legislacja) oraz C (Informacje i zawiadomienia).

Dla każdej wersji językowej jest otwierana osobna prenumerata.

Zgodnie z rozporządzeniem Rady (WE) nr 920/2005, opublikowanym w Dzienniku Urzędowym L 156 z dnia 18 czerwca 2005 r., instytucje Unii Europejskiej nie mają obowiązku sporządzania wszystkich aktów prawnych w języku irlandzkim ani publikowania ich w tym języku. W związku z tym irlandzkie wydania Dziennika Urzędowego sprzedawane są osobno.

Prenumerata Suplementu do Dziennika Urzędowego (seria S – Ogłoszenia o przetargach) obejmuje wszystkie 23 wersje językowe na pojedynczej płycie DVD.

Na żądanie prenumeratorzy *Dziennika Urzędowego Unii Europejskiej* mogą otrzymać różne załączniki do Dziennika Urzędowego. Prenumeratory informowani są o publikacji załączników poprzez zawiadomienia dołączane do *Dziennika Urzędowego Unii Europejskiej*.

Sprzedaż i prenumerata

Prenumeratę różnych odpłatnych publikacji wydawanych okresowo, na przykład prenumeratę *Dziennika Urzędowego Unii Europejskiej*, można zamówić u naszych dystrybutorów handlowych. Wykaz dystrybutorów handlowych znajduje się na stronie internetowej:

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

Portal EUR-Lex (<http://eur-lex.europa.eu>) zapewnia bezpośredni i bezpłatny dostęp do prawodawstwa Unii Europejskiej. EUR-Lex umożliwia dostęp do *Dziennika Urzędowego Unii Europejskiej* oraz traktatów, aktów prawnych, orzecznictwa i aktów przygotowawczych.

Dodatkowe informacje o Unii Europejskiej znajdują się na stronie: <http://europa.eu>

