

Eiropas Savienības Oficiālais Vēstnesis

L 303



Izdevums
latviešu valodā

Tiesību akti

54. sējums
2011. gada 22. novembris

Saturs

I *Leģislatīvi akti*

LĒMUMI

- ★ Eiropas Parlamenta un Padomes Lēmums Nr. 1194/2011/ES (2011. gada 16. novembris), ar ko izveido Eiropas Savienības rīcību attiecībā uz Eiropas mantojuma zīmi 1

II *Neleģislatīvi akti*

REGULAS

- ★ Komisijas Īstenošanas regula (ES) Nr. 1195/2011 (2011. gada 16. novembris) par atsevišķu preču klasifikāciju kombinētajā nomenklatūrā 10
- ★ Komisijas Īstenošanas regula (ES) Nr. 1196/2011 (2011. gada 17. novembris) par atsevišķu preču klasifikāciju kombinētajā nomenklatūrā 12
- ★ Komisijas Īstenošanas regula (ES) Nr. 1197/2011 (2011. gada 21. novembris), ar ko groza Regulu (EK) Nr. 474/2006 par darbības aizliegumam Kopienā pakļauto gaisa pārvadātāju Kopienas saraksta izveidi ⁽¹⁾ 14

Cena: EUR 3

(Turpinājums nākamajā lappusē)

⁽¹⁾ Dokuments attiecas uz EEZ

LV

Tiesību akti, kuru virsraksti ir gaišajā drukā, attiecas uz kārtējiem jautājumiem lauksaimniecības jomā un parasti ir spēkā tikai ierobežotu laika posmu.

Visu citu tiesību aktu virsraksti ir tumšajā drukā, un pirms tiem ir zvaigznīte.

Komisijas Īstenošanas regula (ES) Nr. 1198/2011 (2011. gada 21. novembris), ar ko nosaka standarta importa vērtības atsevišķu veidu augļu un dārzeņu ieviešanas cenas noteikšanai	40
---	----

Komisijas Īstenošanas regula (ES) Nr. 1199/2011 (2011. gada 21. novembris), ar ko groza ar Īstenošanas regulu (ES) Nr. 971/2011 2011./12. tirdzniecības gadam noteiktās reprezentatīvās cenas un papildu ievadmuitas nodokļus dažiem cukura nozares produktiem	42
--	----

LĒMUMI

2011/749/ES:

★ Eiropas Centrālās bankas Lēmums (2011. gada 15. novembris), ar ko groza Lēmumu ECB/2007/7 par TARGET2-ECB noteikumiem un nosacījumiem (ECB/2011/19)	44
---	----

IETEIKUMI

2011/750/ES:

★ Komisijas Ieteikums (2011. gada 8. septembris) par atbalstu visu ES aptverošiem <i>eCall</i> pakalpojumiem elektronisko sakaru tīklos neatliekamās palīdzības zvanu pārraidīšanai no transportlīdzekļa, pamatojoties uz 112 zvanu (" <i>eCall</i> ") ⁽¹⁾	46
---	----



⁽¹⁾ Dokuments attiecas uz EEZ

I

(Legislatīvi akti)

LĒMUMI

EIROPAS PARLAMENTA UN PADOMES LĒMUMS Nr. 1194/2011/ES

(2011. gada 16. novembris),

ar ko izveido Eiropas Savienības rīcību attiecībā uz Eiropas mantojuma zīmi

EIROPAS PARLAMENTS UN EIROPAS SAVIENĪBAS PADOME,

ņemot vērā Līgumu par Eiropas Savienības darbību un jo īpaši tā 167. panta 5. punkta pirmo ievilkumu,

ņemot vērā Eiropas Komisijas priekšlikumu,

pēc legislatīvā akta projekta nosūtīšanas valstu parlamentiem,

ņemot vērā Reģionu komitejas atzinumu ⁽¹⁾,saskaņā ar parasto likumdošanas procedūru ⁽²⁾,

tā kā:

- (1) Līgums par Eiropas Savienības darbību (LESD) ir vērstis uz aizvien ciešāku Eiropas tautu savienību un uztic Savienībai uzdevumu *inter alia* veicināt dalībvalstu kultūru uzplaukumu, respektējot to nacionālās un reģionālās atšķirības un vienlaikus izceļot kopīgo kultūras mantojumu. Šajā ziņā Savienība vajadzības gadījumā atbalsta un papildina dalībvalstu rīcību, lai uzlabotu zināšanas par Eiropas tautu kultūru un vēsturi un tās popularizētu.

- (2) Labākas zināšanas un izpratne, īpaši jauniešu vidū, par kopīgo, tomēr dažādo mantojumu palīdzētu stiprināt viņu piederības izjūtu Savienībai un izvērstu kultūru dialogu. Tādēļ ir svarīgi veicināt plašāku kultūras mantojuma pieejamību un uzsvērt tā eiropisko dimensiju.

- (3) Ar LESD ir izveidota arī Savienības pilsonība, kas papildina attiecīgo dalībvalstu pilsonību un ir būtisks elements Eiropas integrācijas procesa saglabāšanā un stiprināšanā. Lai iedzīvotāji pilnībā atbalstītu Eiropas integrāciju, lielāks uzsvars būtu jāliek uz viņu kopīgajām vērtībām, vēsturi un kultūru kā galvenajiem faktoriem viņu līdzdalībai tādā sabiedrībā, kas dibināta uz brīvības, demokrātijas, cilvēktiesību ievērošanas, kultūru un valodu daudzveidības, iecietības un solidaritātes principiem.

- (4) 2006. gada 28. aprīlī Granādā (Spānijā) uzsāka valdību iniciatīvu "Eiropas mantojuma zīme" ("valdību iniciatīva").

- (5) Padome 2008. gada 20. novembrī pieņēma secinājumus ⁽³⁾ ar mērķi valdību iniciatīvu pārveidot par Savienības rīcību ("rīcība"), uzaicinot Komisiju iesniegt atbilstīgu priekšlikumu Savienības Eiropas mantojuma zīmes ("zīme") izveidei un precizēt projekta īstenošanas praktiskās procedūras.

- (6) Komisijas veiktā sabiedriskā apspriešana un ietekmes novērtējums apstiprināja, ka valdību iniciatīva ir noderīga, taču tika norādīts, ka tā ir jāpilnveido, lai tā pilnībā īstenotu savu potenciālu, un ka Savienības iesaistīšanās radītu tai uzskatāmu papildu vērtību un palīdzētu uzlabot tās kvalitāti.

⁽¹⁾ OV C 267, 1.10.2010., 52. lpp.

⁽²⁾ Eiropas Parlamenta 2010. gada 16. decembra nostāja (*Oficiālajā Vēstnesī* vēl nav publicēta) un Padomes 2011. gada 19. jūlija nostāja pirmajā lasījumā. Eiropas Parlamenta 2011. gada 16. novembra nostāja.

⁽³⁾ OV C 319, 13.12.2008., 11. lpp.

- (7) Zīmei būtu jāizmanto pieredze, kas gūta saistībā ar valdību iniciatīvu.
- (8) Zīmei būtu jātiecas veidot papildu vērtību un papildināt attiecībā uz citām iniciatīvām, piemēram, UNESCO "Pasaules mantojuma sarakstu", UNESCO "Cilvēces nemateriālā kultūras mantojuma reprezentatīvo sarakstu" un Eiropas Padomes "Eiropas kultūras ceļiem". Tās papildu vērtības pamatā vajadzētu būt ieguldījumam, ko atlasītie objekti devuši Eiropas vēsturē un kultūrā, tostarp Savienības veidošanā, kā arī uzskatāmai izglītojošai dimensijai, kas būtu vērsta uz iedzīvotājiem, īpaši jauniešiem, un sadarbības tīkliem starp šiem objektiem, lai dalītos pieredzē un paraugpraksē. Rīcībā galvenā uzmanība būtu jāpievērš objektu popularizēšanai un to pieejamībai, kā arī sniegtās informācijas un piedāvāto pasākumu kvalitātei, nevis objektu saglabāšanai, kas būtu jānodrošina ar jau esošiem aizsardzības pasākumiem.
- (9) Papildus tam, lai stiprinātu Eiropas iedzīvotāju piederības izjūtu Savienībai un veicinātu kultūru dialogu, rīcība varētu arī sniegt ieguldījumu, lai celtu kultūras mantojuma vērtību un savdabību, palielinātu mantojuma nozīmi reģionu ekonomiskajā un ilgtspējīgā attīstībā, jo īpaši ar kultūras tūrisma starpniecību, lai veidotu sinerģijas starp kultūras mantojumu un mūsdienu jaunradi un radošumu un, plašākā kontekstā, lai atbalstītu demokrātijas vērtības un cilvēktiesības, kas ir Eiropas integrācijas pamatā.
- (10) Minētie mērķi pilnībā atbilst mērķiem, kas izvirzīti Komisijas paziņojumā "Eiropas darba kārtība kultūrai augošas globalizācijas apstākļos", kas ietver kultūras daudzveidības un kultūru dialoga sekmēšanu, kā arī kultūras kā jaunrades katalizatora veicināšanu.
- (11) Ļoti svarīgi, lai zīmi piešķirtu, pamatojoties uz kopīgiem, skaidriem un pārredzamiem kritērijiem un procedūrām, tostarp pirmajos divos atlases gados, kad būtu jāpiemēro pārejas laika noteikumi.
- (12) Objektu atlases procedūra saskaņā ar šo rīcību būtu jāveic divos posmos. Objekti būtu vispirms sākotnēji jāatlasa valsts līmenī. Atbilstīgos gadījumos dalībvalstis varētu iesaistīt vietējās un reģionālās iestādes. Pēc tam būtu jāveic atlase Savienības līmenī. Katrs objekts, kam piešķirta zīme, būtu jāpārtrauca, lai nodrošinātu nepārtrauktu atbilstmi kritērijiem, kā tie noteikti zīmei.
- (13) Veicot šīs rīcības pirmo novērtējumu, būtu jāizskata iespēja paplašināt tās ģeogrāfisko darbības jomu.
- (14) Ja starp vairākiem objektiem, kas atrodas vienā dalībvalstī, pastāv skaidra tematiska saikne, šai rīcībai būtu jāatļauj iesniegt kopīgus pieteikumus. Šādiem kopīgajiem pieteikumiem vajadzētu ietvert pamatotu skaitu iesaistīto objektu, un tiem vajadzētu apliecināt Eiropas mēroga papildu vērtību salīdzinājumā ar to pašu objektu individuāliem pieteikumiem.
- (15) Līdzīgi, konkrētu objektu starptautiskās dimensijas dēļ šai rīcībai būtu jāatļauj iesniegt kopīgus pieteikumus gan par objektiem, kas atrodas dažādās dalībvalstīs un kas attiecas uz vienu konkrētu tematu, gan par objektiem, kas atrodas vismaz divu dalībvalstu teritorijā.
- (16) Lai nodrošinātu vienādus nosacījumus šā lēmuma īstenošanai un jo īpaši noteikumus par objektu izraudzīšanu zīmes piešķiršanai, zīmes atsaukšanu un oficiālo kārtību, kādā no zīmes var atteikties, Komisijai būtu jāpiešķir īstenošanas pilnvaras.
- (17) Zīmes administratīvajai pārvaldībai vajadzētu būt neapgrūtināšanai un elastīgai, ievērojot subsidiaritātes principu.
- (18) Ņemot vērā to, ka šā lēmuma mērķus nevar pietiekami labi sasniegt atsevišķās dalībvalstīs, jo Eiropas mantojuma zīmei jo īpaši vajadzīgi jauni, kopīgi, skaidri un pārredzami kritēriji un procedūras, kā arī labāka koordinācija starp dalībvalstīm, un to, ka tie ir labāk sasniedzami Savienības līmenī, Savienība var pieņemt pasākumus saskaņā ar Līguma par Eiropas Savienību 5. pantā noteikto subsidiaritātes principu. Saskaņā ar minētajā pantā noteikto proporcionālītātes principu šajā lēmumā paredz vienīgi to, kas ir vajadzīgs minēto mērķu sasniegšanai,

IR PIEŅĒMUŠI ŠO LĒMUMU.

1. pants

Rīcības izveide

Ar šo lēmumu izveido Eiropas Savienības rīcību ("rīcība") "Eiropas mantojuma zīme" ("zīme").

2. pants

Definīcijas

Šajā lēmumā piemēro šādas definīcijas:

- 1) "objekti" ir pieminekļi, dabas, zemūdens, arheoloģiski, rūpnieciski vai pilsētvides objekti, kultūras ainavas, piemiņas vietas, kultūras preces un priekšmeti un nemateriāls mantojums, kas saistīts ar kādu vietu, tostarp mūsdienu mantojums;
- 2) "starptautiskais objekts" ir:
 - a) vairāki objekti, kas atrodas dažādās dalībvalstīs un ir veltīti vienam konkrētam tematam, lai varētu iesniegt kopīgu pieteikumu; vai
 - b) viens objekts, kas atrodas vismaz divu dalībvalstu teritorijā;
- 3) "valsts nozīmes tematiskais objekts" ir vairāki objekti, kas atrodas vienā dalībvalstī un ir veltīti vienam konkrētam tematam, lai varētu iesniegt kopīgu pieteikumu.

3. pants

Mērķi

1. Rīcība sekmē šādu vispārēju mērķu sasniegšanu:

- a) pamatojoties uz Eiropas vēstures un kultūras mantojuma kopīgajām vērtībām un elementiem, kā arī uz izpratni par nacionālo un reģionālo daudzveidību, stiprināt Eiropas pilsoņu, jo īpaši jauniešu, piederības izjūtu Savienībai;
- b) stiprināt kultūru dialogu.

2. Lai sasniegtu 1. punktā noteiktos mērķus, rīcība tiek vērsta uz šādu starpposma mērķu sasniegšanu:

- a) uzsvērt simbolisko vērtību un vairot savdabību objektiem, kam ir bijusi nozīmīga loma Eiropas vēsturē un kultūrā un/vai Eiropas veidošanā;
- b) palielināt Eiropas iedzīvotāju izpratni par Eiropas vēsturi un Savienības veidošanu un viņu kopīgo, tomēr atšķirīgo kultūras mantojumu, jo īpaši saistībā ar demokrātijas vērtībām un cilvēktiesībām, kas ir Eiropas integrācijas procesa pamatā.

3. Paši objekti tiek vērsti uz šādu konkrētu mērķu sasniegšanu:

- a) izcelt to eiropisko nozīmi;
- b) palielināt Eiropas pilsoņu, īpaši jauniešu, izpratni par viņu kopīgo kultūras mantojumu;
- c) visā Savienībā atvieglot dalīšanos pieredzē un paraugprakses apmaiņā;
- d) palielināt un/vai uzlabot to pieejamību visiem, īpaši jauniešiem;
- e) izvērst kultūru dialogu, jo īpaši jauniešu vidū, nodrošinot mākslas, kultūras un vēstures izglītību;
- f) veicināt sinerģiju starp kultūras mantojumu, no vienas puses, un mūsdienu jaunradi un radošumu, no otras puses;
- g) sekmēt reģionu pievilcību un ekonomisko un ilgtspējīgo attīstību, jo īpaši ar kultūras tūrisma starpniecību.

4. pants

Dalība rīcībā

Rīcībā brīvprātīgi var iesaistīties Eiropas Savienības dalībvalstis.

5. pants

Rīcības papildu vērtība un papildināmība ar citām iniciatīvām

Komisija un dalībvalstis nodrošina rīcības papildu vērtību un papildināmību attiecībā uz citām iniciatīvām kultūras mantojuma jomā, tostarp UNESCO "Pasaulē mantojuma" sarakstu, UNESCO "Cilvēces nemateriālā kultūras mantojuma reprezentatīvo sarakstu" un Eiropas Padomes "Eiropas kultūras ceļiem".

6. pants

Tiesības izmantot rīcību

Uz zīmes piešķiršanu ir tiesīgi kandidēt objekti 2. panta nozīmē.

7. pants

Kritēriji

1. Zīmi piešķir, pamatojoties uz turpmāk minētajiem kritērijiem ("kritēriji"):

- a) objektiem, kas kandidē uz zīmes piešķiršanu, jābūt simboliskai eiropiskai vērtībai un jābūt bijuši svarīgi lomai Eiropas vēsturē un kultūrā un/vai Savienības veidošanā. Tāpēc tiem jāpamato vismaz viens no šādiem aspektiem:
- i) to pārrobežu vai Eiropas mēroga iezīmes, proti, kā to agrākā un tagadējā ietekme un to izraisītā interese pārsniedz vienas dalībvalsts robežas;
 - ii) to loma un nozīme Eiropas vēsturē un Eiropas integrācijā un to saikne ar īpaši svarīgiem Eiropas notikumiem, personībām vai kustībām;
 - iii) to loma un nozīme tādu kopīgo vērtību pilnveidošanā un izplatīšanā, kas ir Eiropas integrācijas pamatā;
- b) par objektu, kas kandidē uz zīmes piešķiršanu, iesniedz projektu, kura īstenošanai jāsāk vēlākais izraudzīšanas gada beigās un kurā ietver visus šādus turpmāk minētos elementus:
- i) veidot izpratni par objekta eiropisko nozīmi, konkrēti – nodrošināt atbilstīgus informācijas sniegšanas pasākumus un informatīvas zīmes un apmācot personālu;
 - ii) rīkot izglītojošus pasākumus, īpaši jauniešiem, kas uzlabo izpratni par Eiropas kopīgo vēsturi un tās kopīgo, tomēr atšķirīgo mantojumu un kas stiprina piederības izjūtu kopējai telpai;
 - iii) popularizēt daudzvalodību un padarīt objektus pieejamākus, lietojot vairākas Savienības valodas;
 - iv) piedalīties zīmi saņēmušo objektu sadarbības tīklu darbībās, lai apmainītos ar pieredzi un sāktu kopīgus projektus;
 - v) veicināt objekta savdabību un pievilcību Eiropas mērogā, *inter alia* izmantojot iespējas, ko sniedz jaunās tehnoloģijas un digitāli un interaktīvi līdzekļi, un tiecoties veidot sinerģiju ar citām Eiropas iniciatīvām.
- c) par objektu, kas kandidē uz zīmes piešķiršanu, iesniedz darba plānu, kurā ietver visus šādus turpmāk minētos elementus:
- i) nodrošināt objekta pienācīgu pārvaldību, tostarp mērķu un rādītāju noteikšanu;
 - ii) nodrošināt objekta saglabāšanu un tā nodošanu nākamajām paaudzēm saskaņā ar attiecīgiem aizsardzības pasākumiem;
 - iii) nodrošināt kvalitatīvas apmeklētāju uzņemšanas iespējas, piemēram, vēsturisku izklāstu, informāciju apmeklētājiem un informatīvas zīmes;
 - iv) nodrošināt objekta pieejamību pēc iespējas plašākai sabiedrībai, *inter alia* pielāgojot objektu vai apmācot personālu;
 - v) īpašu uzmanību pievērst jauniešiem, konkrēti – piešķirot tiem privilēģētu piekļuvi objektam;
 - vi) reklamēt objektu kā ilgtspējīga tūrisma galamērķi;
 - vii) izveidot saskaņotu un visaptverošu saziņas stratēģiju, kurā uzsvērtā objekta eiropiskā nozīme;
 - viii) nodrošināt, ka objekta pārvaldība ir pēc iespējas labvēlīgāka videi.
2. Attiecībā uz 1. punkta b) un c) apakšpunktā minētajiem kritērijiem katru objektu izvērtē samērīgā veidā, ņemot vērā tā raksturīgās iezīmes.
- 8. pants**
- Eiropas žūrija**
1. Izveido Eiropas neatkarīgo ekspertu žūriju ("Eiropas žūrija"), lai tā veiktu atlasi un pārraudzību Savienības līmenī. Tā nodrošina, lai visās dalībvalstīs attiecībā uz objektiem pareizi piemērotu kritērijus.
2. Eiropas žūrijā ir 13 locekļi; četrus locekļus ieceļ Eiropas Parlaments, četrus – Padome, četrus – Komisija un vienu – Reģionu komiteja saskaņā ar to attiecīgajām procedūrām. Eiropas žūrija izraugās savu priekšsēdētāju.

Mākslas un kultūras pasākumu rīkošana, kas sekmē Eiropas kultūras speciālistu, mākslinieku un krājumu mobilitāti, rosina kultūru dialogu un palīdz veidot saikni starp mantojumu un mūsdienu jaunradi un radošumu, ir jāatbalsta, ja tas iespējams, ņemot vērā objekta specifiku;

3. Eiropas žūrijas locekļi ir neatkarīgi eksperti ar ievērojamu pieredzi un zināšanām jomās, uz kurām attiecas rīcības mērķi. Katra iestāde un struktūra tiecas nodrošināt, lai to iecelto ekspertu zināšanas būtu pēc iespējas papildinošākas un lai šie eksperti tiktu izraudzīti, ņemot vērā līdzsvarotu ģeogrāfisko spektru.

4. Eiropas žūrijas locekļus iecelš uz trim gadiem.

Tomēr 2012. gadā Eiropas Parlaments iecelš četrus ekspertus uz diviem gadiem, Padome – četrus uz trim gadiem, Komisija – četrus uz vienu gadu un Reģionu komiteja – vienu uz trim gadiem.

5. Eiropas žūrijas locekļi deklarē visus pastāvošus vai iespējamus interešu konfliktus saistībā ar konkrētu objektu. Gadījumā, ja kāds no žūrijas locekļiem sniedz šādu deklarāciju vai ja atklājas šāds interešu konflikts, minētais žūrijas loceklis nepiedalās objekta izvērtēšanā, nedz arī jebkuru citu objektu izvērtēšanā no attiecīgās dalībvalsts vai dalībvalstīm.

6. Komisija publisko visus Eiropas žūrijas ziņojumus, ieteikumus un paziņojumus.

9. pants

Pieteikuma veidlapa

Lai procedūras būtu pēc iespējas racionālākas un neapgrūtinotākas, Komisija izveido vienotu pieteikuma veidlapu ("ieteikuma veidlapa"), kuras pamatā ir minētie kritēriji un kuru izmanto visi objekti, kas kandidē.

10. pants

Priekšatlase valstu līmenī

1. Par objektu priekšatlasi zīmes piešķiršanai atbild dalībvalstis.

2. Katra dalībvalsts var reizi divos gados priekšatlase izvirzīt ne vairāk kā divus objektus.

3. Priekšatlases pamatā ir kritēriji, un tajā izmanto pieteikuma veidlapu.

4. Katra iesaistītā dalībvalsts saskaņā ar subsidiaritātes principu izveido savas priekšatlases procedūras un grafiku, cenšoties panākt pēc iespējas neapgrūtinotākus un elastīgākus administratīvos pasākumus. Līdz atlases procedūras gada 1. martam tās nosūta Komisijai priekšatlase izvirzīto objektu pieteikuma veidlapas saskaņā ar pielikumā iekļauto grafiku.

5. Komisija publisko priekšatlase izvirzīto objektu pilnu sarakstu un pēc priekšatlases posma pabeigšanas par to nekavējoties informē Eiropas Parlamentu, Padomi un Reģionu komiteju, lai Eiropas Parlaments, Padome, Reģionu komiteja, dalībvalstis vai jebkura cita persona vai vienība varētu iesniegt Komisijai jebkādas piezīmes, kas varētu ietekmēt minēto objektu atlasī.

11. pants

Atlase Savienības līmenī

1. Objektu atlasī zīmes piešķiršanai veic Eiropas žūrija Komisijas atbildībā.

2. Eiropas žūrija izvērtē priekšatlase izvirzīto objektu pieteikumus un atlasī ne vairāk kā vienu objektu no katras dalībvalsts. Vajadzības gadījumā var pieprasīt papildu informāciju un rīkot objektu apmeklējumus.

3. Atlases pamatā ir kritēriji, un tajā izmanto pieteikuma veidlapu. Eiropas žūrija arī pienācīgi ņem vērā piezīmes, kas minētas 10. panta 5. punktā.

4. Eiropas žūrija sniedz ziņojumu par priekšatlase izvirzītajiem objektiem un vēlākais līdz atlases procedūras gada beigām to nosūta Komisijai. Minētajā ziņojumā iekļauj ieteikumu par zīmes piešķiršanu un sniedz pavadpaskaidrojumu par saviem secinājumiem attiecībā uz tiem objektiem, kas tika atlasīti, un tiem, kas netika atlasīti. Komisija minēto ziņojumu nekavējoties pārsūta informācijai Eiropas Parlamentam, Padomei un Reģionu komitejai.

5. Objekti, kas kandidēja un netika atlasīti, var nākamajos gados iesniegt jaunu pieteikumu priekšatlasei valsts līmenī.

12. pants

Starptautiski objekti

1. Lai starptautisks objekts būtu tiesīgs kandidēt uz zīmes piešķiršanu, tas atbilst visiem šādiem turpmāk minētajiem nosacījumiem:

a) ikviens iesaistītais objekts pilnībā atbilst kritērijiem;

b) vienu no iesaistītajiem objektiem izraugās par koordinējošo objektu, kas kalpos par vienoto kontaktpunktu Komisijai;

c) pieteikumu iesniedz ar vienotu nosaukumu;

d) ja vajadzīgs, sniedz pamatojumu par skaidru tematisko saikni.

2. Attiecībā uz pieteikumiem par starptautiskiem objektiem ievēro to pašu procedūru, ko piemēro citiem objektiem. Pēc apspriešanās starp iesaistītajiem objektiem un iesaistot attiecīgās valstu iestādes, par katru iesaistīto objektu aizpilda pieteikuma veidlapu un to nosūta koordinējošajam objektam. Starptautiskus objektus, ievērojot 10. panta 2. punktā noteiktos objektu skaitliskos ierobežojumus, priekšatlasē izvirza tā dalībvalsts, kurā atrodas koordinējošais objekts, un tos ierosina visu attiecīgo dalībvalstu vārdā pēc tam, kad šīs dalībvalstis par to vienojušās.

3. Kad ir atlasīts starptautisks objekts, šim starptautiskajam objektam zīmi piešķir kā kopumam un ar vienu nosaukumu.

4. Ja starptautisks objekts atbilst visiem kritērijiem, atlases laikā šim objektam dod priekšroku.

13. pants

Valsts nozīmes tematiski objekti

1. Lai valsts nozīmes tematisks objekts būtu tiesīgs kandidēt uz zīmes piešķiršanu, tas atbilst visiem šādiem turpmāk minētajiem nosacījumiem:

a) uzrāda kopīga pieteikuma eiropisko papildu vērtību salīdzinājumā ar individuāliem pieteikumiem;

b) uzrāda skaidru tematisko saikni;

c) ikviens iesaistītais objekts pilnībā atbilst kritērijiem;

d) vienu no iesaistītajiem objektiem izraugās par koordinējošo objektu, kas kalpos par vienoto kontaktpunktu Komisijai;

e) pieteikumu iesniedz ar vienotu nosaukumu.

2. Attiecībā uz pieteikumiem par valsts nozīmes tematiskiem objektiem ievēro to pašu procedūru, ko piemēro citiem objektiem. Par katru iesaistīto objektu aizpilda pieteikuma veidlapu un to nosūta koordinējošajam objektam. Valsts nozīmes tematiskus objektus, ievērojot 10. panta 2. punktā noteiktos objektu skaitliskos ierobežojumus, priekšatlasē izvirza attiecīgā dalībvalsts.

3. Kad ir atlasīts valsts nozīmes tematisks objekts, šim valsts nozīmes tematiskajam objektam zīmi piešķir kā kopumam un ar vienu nosaukumu.

14. pants

Objektu izraudzīšanās

1. Komisija, pienācīgi ņemot vērā Eiropas žūrijas ieteikumu, izraugās objektus, kam piešķirama zīme. Komisija par tās izraudzītajiem objektiem informē Eiropas Parlamentu, Padomi un Reģionu komiteju.

2. Zīmi piešķir uz neierobežotu laiku, ievērojot 15. pantā izklāstītos nosacījumus un atkarībā no tā, vai rīcība turpinās, un neskarot 16. pantu.

15. pants

Pārraudzība

1. Katru objektu, kam piešķirta zīme, regulāri pārbauda, lai nodrošinātu, ka tas joprojām atbilst kritērijiem un tiek ievērots kopā ar tā pieteikumu iesniegtais projekts un darba plāns.

2. Dalībvalstis ir atbildīgas par visu to teritorijā esošo objektu pārraudzību. Par starptautiska objekta pārraudzību atbild dalībvalsts, kurā atrodas koordinējošais objekts.

3. Dalībvalstis vāc visu vajadzīgo informāciju un saskaņā ar pielikumā iekļauto grafiku katru ceturto gadu sagatavo ziņojumu. Dalībvalstis šo ziņojumu nosūta Komisijai līdz pārraudzības procedūras gada 1. martam. Komisija ziņojumu iesniedz Eiropas žūrijai izskatīšanai.

4. Eiropas žūrija līdz pārraudzības procedūras gada beigām sniedz ziņojumu par situāciju objektos, kas saņēmuši zīmi, un vajadzības gadījumā tajā iekļauj ieteikumus, kas jāņem vērā nākamajā pārraudzības periodā.

5. Komisija, sadarbojoties ar Eiropas žūriju, nosaka kopīgus rādītājus, lai dalībvalstis varētu nodrošināt saskaņotu pieeju pārraudzības procedūrai.

16. pants

Zīmes anulēšana vai atteikšanās no tās

1. Ja Eiropas žūrija konstatē, ka objekts vairs neatbilst kritērijiem vai ka vairs netiek ievērots kopā ar tā pieteikumu iesniegtais projekts un darba plāns, tā ar Komisijas starpniecību sāk pārrunas ar attiecīgo dalībvalsti nolūkā veicināt vajadzīgos objekta pielāgojumus.

2. Ja vajadzīgie objekta pielāgojumi nav veikti 18 mēnešu laikā pēc pārrunu sākuma, Eiropas žūrija par šo faktu paziņo Komisijai. Paziņojumam pievieno iemeslu izklāstījumu un tajā iekļauj praktiskus ieteikumus stāvokļa uzlabošanai.

3. Ja 18 mēnešu laikā pēc 2. punktā minētā paziņojuma praktiskie ieteikumi nav īstenoti, Eiropas žūrija sniedz Komisijai ieteikumu anulēt attiecīgajam objektam piešķirto zīmi.

4. Ja Eiropas žūrija konstatē, ka kāds objekts, kas iesaistīts starptautiskā objektā vai valsts nozīmes tematiskā objektā, vairs neatbilst kritērijiem vai ka vairs netiek ievērots kopā ar tā pieteikumu iesniegtais projekts un darba plāns, piemēro 1., 2. un 3. punktā izklāstīto procedūru. Saskaņā ar šo punktu zīmes anulēšanu piemēro visam starptautiskajam objektam vai valsts nozīmes tematiskajam objektam kopumā. Tomēr gadījumos, kad starptautiskā objekta vai valsts nozīmes tematiskā objekta saskaņotība netiks nelabvēlīgi ietekmēta, Eiropas žūrija var ieteikt anulēšanu piemērot tikai iesaistītajam objektam.

5. Komisija, pienācīgi ņemot vērā 3. punktā minēto ieteikumu, pieņem lēmumu atsaukt zīmi. Komisija par zīmes atsaukšanu informē Eiropas Parlamentu, Padomi un Reģionu komiteju.

6. Objekti var jebkurā laikā atteikties no zīmes, un šādos gadījumos par šo atteikšanos paziņo attiecīgajai dalībvalstij, kas savukārt par to informē Komisiju. Komisija oficiāli noformē atteikšanos un par to informē Eiropas Parlamentu, Padomi un Reģionu komiteju.

17. pants

Praktiski pasākumi

1. Komisija īsteno rīcību. Tā jo īpaši:

a) nodrošina rīcības vispārēju saskaņotību un kvalitāti;

b) nodrošina koordināciju starp dalībvalstīm un Eiropas žūriju;

c) ievērojot mērķus un kritērijus, ciešā sadarbībā ar Eiropas žūriju izstrādā norādes, kas palīdz veikt atlasē un pārraudzības procedūras;

d) sniedz atbalstu Eiropas žūrijai.

2. Komisija atbild par informācijas sniegšanu saistībā ar zīmi un tās uzskatāmības nodrošināšanu Savienības līmenī, jo īpaši izveidojot un uzturot īpašu tīmekļa vietni. Komisija arī nodrošina to, ka rīcībai tiek izveidots logotips.

3. Komisija sekmē sadarbības tīklu veidošanu starp objektiem, kam piešķirta zīme.

4. Šā panta 2. un 3. punktā minētās darbības, kā arī Eiropas žūrijas izmaksas sedz ar finansējumu, kas paredzēts 20. pantā.

18. pants

Novērtējums

1. Komisija nodrošina rīcības ārēju un neatkarīgu novērtējumu. Šādu novērtējumu veic katru sesto gadu saskaņā ar pielikumā iekļauto grafiku un tajā izskata visus elementus, tostarp rīcības īstenošanai izmantoto procesu efektivitāti, objektu skaitu, rīcības ietekmi, iespēju paplašināt tās ģeogrāfisko darbības jomu, kā to varētu uzlabot un vai tā būtu jāturpina.

2. Komisija sešu mēnešu laikā pēc 1. punktā paredzētā novērtējuma pabeigšanas sniedz par to ziņojumu Eiropas Parlamentam, Padomei un Reģionu komitejai, vajadzības gadījumā pievienojot attiecīgus priekšlikumus.

19. pants

Pārejas noteikumi

1. Dalībvalstis, kas nepiedalījās valdību 2006. gada iniciatīvā "Eiropas mantojuma zīme" ("valdību iniciatīva"), 2013. gadā priekšatlasē var izvirzīt līdz četriem objektiem zīmes piešķiršanai.

2. Dalībvalstis, kas piedalījās valdību iniciatīvā, 2014. gadā priekšatlasē var izvirzīt līdz četriem objektiem zīmes piešķiršanai. Dalībvalstis var izvirzīt objektus, kuriem ar valdību iniciatīvu zīme jau tikusi piešķirta.

3. Visus objektus, kas minēti 1. un 2. punktā, Eiropas žūrija novērtē pēc tiem pašiem kritērijiem, un attiecībā uz tiem ievēro to pašu procedūru, ko piemēro pārējiem objektiem.

4. Ja viens no 1. un 2. punktā minētajiem objektiem neatbilst kritērijiem vai ir vajadzīga papildu informācija, Eiropas žūrija ar Komisijas starpniecību sāk pārrunas ar attiecīgo dalībvalsti, lai noteiktu, vai līdz lēmuma pieņemšanai pieteikumu iespējams uzlabot. Vajadzības gadījumā var rīkot attiecīgā objekta apmeklējumus.

20. pants

Finanšu noteikumi

1. Rīcības īstenošanai laikposmā no 2012. gada 1. janvāra līdz 2013. gada 31. decembrim paredzētais finansējums ir EUR 650 000.

2. Gada apropriācijas piešķir budžeta lēmējinstītūcija atbilstīgi daudzgadu finanšu shēmai.

21. pants

Stāšanās spēkā

Šis lēmums stājas spēkā nākamajā dienā pēc tā publicēšanas Eiropas Savienības Oficiālajā Vēstnesī.

Strasbūrā, 2011. gada 16. novembrī

Eiropas Parlamenta vārdā –
priekšsēdētājs
J. BUZEK

Padomes vārdā –
priekšsēdētājs
W. SZCZUKA

PIELIKUMS

Grafiks

Gads	
2011	Lēmuma stāšanās spēkā Sagatavošana
2012	Sagatavošana
2013	Dalībvalstis, kas nepiedalījās valdību iniciatīvā, pirmoreiz izvirza objektus, kuri kandidē
2014	Dalībvalstis, kas piedalījās valdību iniciatīvā, pirmoreiz izvirza objektus, kuri kandidē
2015	Atlase
2016	Pārraudzība
2017	Atlase
2018	Zīmes novērtēšana
2019	Atlase
2020	Pārraudzība
2021	Atlase
2022	—
2023	Atlase
2024	Pārraudzība Zīmes novērtēšana
2025	Atlase
...	...

II

(Nelegislatīvi akti)

REGULAS

KOMISIJAS ĪSTENOŠANAS REGULA (ES) Nr. 1195/2011

(2011. gada 16. novembris)

par atsevišķu preču klasifikāciju kombinētajā nomenklatūrā

EIROPAS KOMISIJA,

ņemot vērā Līgumu par Eiropas Savienības darbību,

ņemot vērā Padomes 1987. gada 23. jūlija Regulu (EEK) Nr. 2658/87 par tarifu un statistikas nomenklatūru un kopējo muitas tarifu ⁽¹⁾ un jo īpaši tās 9. panta 1. punkta a) apakšpunktu,

tā kā:

(1) Lai nodrošinātu Regulai (EEK) Nr. 2658/87 pievienotās kombinētās nomenklatūras vienādu piemērošanu, ir jāparedz pasākumi attiecībā uz šās regulas pielikumā minēto preču klasifikāciju.

(2) Regulā (EEK) Nr. 2658/87 ir izklāstīti vispārīgie kombinētās nomenklatūras interpretācijas noteikumi. Lai piemērotu tarifus vai citus pasākumus, kas saistīti ar preču tirdzniecību, šie noteikumi attiecas arī uz jebkuru citu nomenklatūru, kura pilnībā vai daļēji balstās uz to vai pievieno tai kādas papildu apakšnodaļas un ir izveidota ar īpašiem Savienības noteikumiem.

(3) Šās regulas pielikuma tabulas 1. ailē aprakstītās preces saskaņā ar minētajiem vispārīgajiem noteikumiem jāklasificē saskaņā ar KN kodu, kas norādīts minētās tabulas 2. ailē, atbilstīgi 3. ailē noteiktajam pamatojumam.

(4) Ir lietderīgi paredzēt, ka saistošo izziņu par tarifu, ko attiecībā uz preču klasifikāciju kombinētajā nomenklatūrā izdevušas dalībvalstu muitas iestādes, bet kas neatbilst šās regulas noteikumiem, šās izziņas turētājs var turpināt izmantot trīs mēnešus saskaņā ar 12. panta 6. punktu Padomes 1992. gada 12. oktobra Regulā (EEK) Nr. 2913/92 par Kopienas Muitas kodeksa izveidi ⁽²⁾.

(5) Šajā regulā paredzētie pasākumi ir saskaņā ar Muitas kodeksa komitejas atzinumu,

IR PIEŅĒMUSI ŠO REGULU.

1. pants

Preces, kas aprakstītas pielikuma tabulas 1. ailē, kombinētajā nomenklatūrā klasificē ar KN kodu, kas norādīts tabulas 2. ailē.

2. pants

Saistošo izziņu par tarifu, ko izdevušas dalībvalstu muitas iestādes, bet kas neatbilst šās regulas noteikumiem, saskaņā ar Regulas (EEK) Nr. 2913/92 12. panta 6. punktu var turpināt izmantot trīs mēnešus.

3. pants

Šī regula stājas spēkā divdesmitajā dienā pēc tās publicēšanas Eiropas Savienības Oficiālajā Vēstnesī.

⁽¹⁾ OV L 256, 7.9.1987., 1. lpp.

⁽²⁾ OV L 302, 19.10.1992., 1. lpp.

Šī regula uzliek saistības kopumā un ir tieši piemērojama visās dalībvalstīs.

Briselē, 2011. gada 16. novembrī

*Komisijas
un tās priekšsēdētāja vārdā –
Komisijas loceklis
Algirdas ŠEMETA*

PIELIKUMS

Preču apraksts	Klasifikācija (KN kods)	Pamatojums
(1)	(2)	(3)
Produkts, kas sastāv no plastmasas apkakles, kuras forma pielāgota kaklam, ar triecienu absorbējošu putu slāni un klipšu stiprinājumiem (zināms kā "imobilizācijas apkakle"). Produktu izmanto, lai atbalstītu personas mugurkaula cervikālo daļu (kaklu) un galvu, piemēram, glābjot un transportējot pacientus ar iespējamām vai konstatētām mugurkaula traumām, vai lai atbalstītu tādas personas kaklu, kas guvusi traumu, piemēram, aizmugures trieciena gadījumā, atrodoties automašīnā.	9021 10 10	Klasifikācija noteikta, ievērojot 1. un 6. vispārīgo kombinētās nomenklatūras interpretācijas noteikumu, 90. nodaļas 6. piezīmi un KN kodu 9021, 9021 10 un 9021 10 10 formulējumu. 90. nodaļas 6. piezīmes izpratnē apkakle ir uzskatāma par ierīci ķermeņa daļas atbalstīšanai vai saturēšanai pēc slimības, operācijas vai ievainojuma. Produktu nevar uzskatīt par šinu vai citu palīgierīci kaulu lūzumu ārstēšanai, jo to neizmanto, lai kādu ķermeņa daļu imobilizētu pēc lūzuma. Tāpēc klasifikācija ar KN kodu 9021 10 90 nav iespējama. Tāpēc produkts ir klasificējams ar KN kodu 9021 10 10 kā ortopēdisks piederums.

KOMISIJAS ĪSTENOŠANAS REGULA (ES) Nr. 1196/2011**(2011. gada 17. novembris)****par atsevišķu preču klasifikāciju kombinētajā nomenklatūrā**

EIROPAS KOMISIJA,

ņemot vērā Līgumu par Eiropas Savienības darbību,

ņemot vērā Padomes 1987. gada 23. jūlija Regulu (EEK) Nr. 2658/87 par tarifu un statistikas nomenklatūru un kopējo muitas tarifu ⁽¹⁾ un jo īpaši tās 9. panta 1. punkta a) apakšpunktu,

tā kā:

- (1) Lai nodrošinātu Regulai (EEK) Nr. 2658/87 pievienotās kombinētās nomenklatūras vienveidīgu piemērošanu, ir jāpieņem noteikumi par šās regulas pielikumā minēto preču klasifikāciju.
- (2) Regulā (EEK) Nr. 2658/87 ir izklāstīti vispārīgie kombinētās nomenklatūras interpretācijas noteikumi. Minētie noteikumi attiecas arī uz jebkuru citu nomenklatūru, kas pilnīgi vai daļēji balstās uz KN vai pievieno tai papildu apakšnodaļas un ir izveidota ar īpašiem Savienības noteikumiem, lai piemērotu tarifu vai citus pasākumus, kas saistīti ar preču tirdzniecību.
- (3) Šās regulas pielikuma tabulas 1. ailē aprakstītās preces saskaņā ar minētajiem vispārīgajiem noteikumiem jāklasificē saskaņā ar minētās tabulas 2. ailē norādīto KN kodu atbilstīgi 3. ailē noteiktajam pamatojumam.

- (4) Ir lietderīgi noteikt, ka saistošo izziņu par tarifu, ko attiecībā uz preču klasifikāciju kombinētajā nomenklatūrā izdevušas dalībvalstu muitas iestādes, bet kas neatbilst šās regulas noteikumiem, izziņas turētājs var turpināt izmantot trīs mēnešus saskaņā ar 12. panta 6. punktu Padomes 1992. gada 12. oktobra Regulā (EEK) Nr. 2913/92 par Kopienas Muitas kodeksa izveidi ⁽²⁾.

- (5) Šajā regulā paredzētie pasākumi ir saskaņā ar Muitas kodeksa komitejas atzinumu,

IR PIEŅĒMUSI ŠO REGULU.

1. pants

Pielikuma tabulas 1. ailē aprakstītās preces kombinētajā nomenklatūrā klasificē ar tabulas 2. ailē norādīto KN kodu.

2. pants

Saistošo izziņu par tarifu, ko izdevušas dalībvalstu muitas iestādes, bet kas neatbilst šās regulas noteikumiem, saskaņā ar Regulas (EEK) Nr. 2913/92 12. panta 6. punktu var turpināt izmantot trīs mēnešus.

3. pants

Šī regula stājas spēkā divdesmitajā dienā pēc tās publicēšanas Eiropas Savienības Oficiālajā Vēstnesī.

Šī regula uzliek saistības kopumā un ir tieši piemērojama visās dalībvalstīs.

Briselē, 2011. gada 17. novembrī

Komisijas
un tās priekšsēdētāja vārdā –
Komisijas loceklis
Algirdas ŠEMETA

⁽¹⁾ OV L 256, 7.9.1987., 1. lpp.⁽²⁾ OV L 302, 19.10.1992., 1. lpp.

PIELIKUMS

Preču apraksts	Klasifikācija (KN kods)	Pamatojums
(1)	(2)	(3)
Pārnēsājams, ar baterijām darbināms elektronisks brillveida aparāts attēlu rādīšanai (t. s. "video acenes") ar izmēriem salocītā veidā apmēram 15 × 3,5 × 2,5 cm. Elektroniskais brillveida aparāts sastāv no diviem šķidro kristālu displeja (LCD) ekrāniem ar 640 × 480 pikseļu izšķirtspēju katram (virtuāli līdzvērtīgi 2 m attālumā skatītam 80 collu ekrānam) un skaņas apstrādes shēmām, kas iemontētas ietvarā, kurš atgādina brillu ietvaru. Aparātu var pieslēgt automātiskas datu apstrādes (ADP) iekārtai un tādiem aparātiem kā video reproduktori, televīzijas uztvērēji vai spēļu konsoles. Tas rāda virtuālus trīsdimensiju (3D) videoattēlus izklaides vajadzībām.	8528 59 40	Klasifikācija noteikta, ievērojot 1. un 6. vispārīgo kombinētās nomenklatūras interpretācijas noteikumu un KN kodu 8528, 8528 59 un 8528 59 40 aprakstu. Brillveida aparāta funkcija ir reproducēt video pozīcijas 8528 nozīmē. Tā kā aparātā nav iestrādāts skapotājs vai tamlīdzīga ierīce, kas ļautu uztvert televīzijas signālus, to nav iespējams klasificēt pie televīzijas uztvērējaparātūras apakšpozīcijā 8528 71. Aparāts izmanto 2 sīkus LCD ekrānus (katru savai acij), lai radītu virtuālu attēlu, kas līdzvērtīgs 2 m attālumā skatītam 80 collu ekrānam. Ņemot vērā šīs īpašības un iezīmes, aparāts ir domāts izklaidei — lai skatītos filmas un televīziju vai spēlētu spēles. Līdz ar to klasificēt to apakšpozīcijā 8528 51 nav iespējams, jo aparātu nevar uzskatīt par tādu, ko lieto vienīgi vai galvenokārt pozīcijas 8471 ADP iekārtā. Tāpēc aparāts ir klasificējams ar KN kodu 8528 59 40 kā ekrāns, kurā izmantota šķidro kristālu displeju (LCD) tehnoloģija.

KOMISIJAS ĪSTENOŠANAS REGULA (ES) Nr. 1197/2011**(2011. gada 21. novembris),****ar ko groza Regulu (EK) Nr. 474/2006 par darbības aizliegumam Kopienā pakļauto gaisa pārvadātāju Kopienas saraksta izveidi****(Dokuments attiecas uz EEZ)**

EIROPAS KOMISIJA,

Aviācijas drošības komitejai, kas izveidota ar Padomes 1991. gada 16. decembra Regulu (EEK) Nr. 3922/1991 par tehnisko prasību un administratīvo procedūru saskaņošanu civilās aviācijas jomā ⁽³⁾.

ņemot vērā Līgumu par Eiropas Savienības darbību,

ņemot vērā Eiropas Parlamenta un Padomes 2005. gada 14. decembra Regulu (EK) Nr. 2111/2005 par darbības aizliegumam Kopienā pakļauto gaisa pārvadātāju Kopienas saraksta izveidi un gaisa transporta pasažieru informēšanu par apkalpojošā gaisa pārvadātāja identitāti un par Direktīvas 2004/36/EK 9. panta atcelšanu ⁽¹⁾ un jo īpaši tās 4. pantu ⁽²⁾,

(5) Aviācijas drošības komiteja ir uzklusījusi EASA pārskatu par gada revīzijas rezultātu analīzi, ko veica Starptautiskā civilās aviācijas organizācija (ICAO) visaptverošas Universālās drošības uzraudzības revīzijas programmas (USOAP) ietvaros, kā arī par tehniskās palīdzības projektiem, kas īstenoti valstīs, uz ko attiecas Regula (EK) Nr. 2111/2005. Tā ir informēta par lūgumiem nodrošināt turpmāku tehnisko palīdzību un sadarbību, lai uzlabotu civilās aviācijas iestāžu administratīvās un tehniskās spējas nolūkā novērst jebkuru neatbilstību spēkā esošajiem starptautiskajiem standartiem.

tā kā:

(1) Ar Komisijas 2006. gada 22. marta Regulu (EK) Nr. 474/2006 ir izveidots darbības aizliegumam Savienībā pakļauto gaisa pārvadātāju Kopienas saraksts, kas minēts Regulas (EK) Nr. 2111/2005 II nodaļā.

(6) Tāpēc Regula (EK) Nr. 474/2006 būtu attiecīgi jāgroza.

(2) Saskaņā ar Regulas (EK) Nr. 2111/2005 4. panta 3. punktu dažas dalībvalstis un Eiropas Aviācijas drošības aģentūra (turpmāk — EASA) ir paziņojušas Komisijai informāciju, kas attiecas uz Kopienas saraksta atjaunināšanu. Attiecīgu informāciju ir paziņojušas arī trešās valstis. Pamatojoties uz to, Kopienas saraksts būtu jāatjaunina.

(7) Šajā regulā paredzētie pasākumi ir saskaņā ar Aviācijas drošības komitejas atzinumu,

(3) Komisija ir informējusi visus attiecīgos gaisa pārvadātājus vai nu tieši, vai, ja tas nav bijis iespējams, ar to iestāžu starpniecību, kuras atbild par gaisa pārvadātāju regulatīvo uzraudzību, norādot būtiskos faktus un apsvērumus, ar ko tā pamatotu lēmumu noteikt tiem darbības aizliegumu Savienībā vai grozīt nosacījumus darbības aizliegumam, kas noteikts Kopienas sarakstā iekļautajiem gaisa pārvadātājiem.

Eiropas Savienības gaisa pārvadātāji

(8) Pēc analīzes, kuru veica EASA, izanalizējot informāciju, kuras pamatā ir SAFA perona pārbaudes, kas veiktas dažu Savienības gaisa pārvadātāju gaisa kuģiem, vai standartizācijas pārbaudes, kuras veica EASA, kā arī konkrētās jomās attiecīgo valstu aviācijas iestāžu veiktas inspekcijas un revīzijas, dažas dalībvalstis ir veikušas konkrētus izpildes nodrošināšanas pasākumus. Dalībvalstis par šiem pasākumiem informēja Komisiju un Aviācijas drošības komiteju. Kipra 2011. gada 5. augustā nolēma atcelt gaisa pārvadātāja Eurocypria Airlines AOC. Itālija informēja, ka gaisa transporta licences, kuru turētāji ir gaisa pārvadātāji Livingston un ItaliAirlines, paliek apturētas. Francija 2010. gada 6. oktobrī nolēma atsaukt Blue Line AOC. Grieķija 2010. gada 21. oktobrī nolēma atsaukt First Airways AOC, 2011. gada 20. jūlijā — atsaukt Athens Airways AOC, 2011. gada 2. septembrī — atsaukt Air Go Airlines AOC, 2011. gada 9. septembrī — atsaukt Argo Airways AOC, ierobežot

⁽¹⁾ OV L 344, 27.12.2005., 15. lpp.

⁽²⁾ OV L 143, 30.4.2004., 76. lpp.

⁽³⁾ OV L 373, 31.12.1991., 4. lpp.

gaisa pārvadātāja *Hellenic Imperial Airways* licences derīgumu uz pieciem mēnešiem līdz 2012. gada 2. februārim, ko izraisīja tā gaisa operāciju un tehniskās apkopes pastiprināta uzraudzība. Apvienotā Karaliste apstiprināja, ka gaisa pārvadātāju *Jet2.com*, *Oasis* un *Titan Airways* darbības pastiprināta uzraudzība nav vēl radījusi bažas par drošību. Nīderlande 28. septembrī nolēma apturēt *Solid-air* AOC un 2011. gada 4. novembrī — apturēt *Amsterdam Airlines* AOC. Vācija 2011. gada 29. jūnijā nolēma atsaukt *ACH Hamburg GmbH* AOC. Turklāt, kamēr tiek gaidīta LBA personāla papildināšana 2012. gadā, LBA turpina koncentrēt uzraudzību uz tiem gaisa pārvadātājiem, kas identificēti kā tādi, kas rada paaugstinātu risku. Portugāle informēja, ka gaisa pārvadātāja *Luzair* AOC termiņš beidzās 2011. gada 19. septembrī un notiek atkārtotas sertifikācijas process, un tā kā *White Airways* pastiprināta uzraudzība nav atklājusi bažas par drošību, gaisa pārvadātājam atkal ir noteikta normāla uzraudzība. Visbeidzot, Zviedrija 2011. gada 16. septembrī nolēma apturēt gaisa pārvadātāja *Flyg Centrum AB* AOC, un gaisa pārvadātāji *Nova Air* un *AirSweden Aviation AB* ir iesnieguši korektīvo pasākumu plānus, ko izskata Zviedrijas kompetentās iestādes. Tikmēr šie gaisa pārvadātāji paliek pastiprinātā uzraudzībā.

Spānijas gaisa pārvadātāji

- (9) Pēc Komisijas Īstenošanas regulas (ES) Nr. 390/2011⁽¹⁾ pieņemšanas 2011. gada 19. aprīlī divas nākamās EASA veiktās SAFA pārbaūžu datu regulārās analīzes joprojām rāda, ka daudziem Spānijā licencētiem gaisa pārvadātājiem SAFA pārbaudes ietvaros tika konstatēts vairāk nekā viens būtisks drošības trūkums katrā pārbaudē. Tā rezultātā Komisija turpināja oficiālas apspriedes ar Spānijas kompetentajām iestādēm (AESA), kas tika uzsāktas 2011. gada 14. martā.
- (10) AESA 2011. gada 19. oktobra sanāksmē informēja Komisiju par pasākumiem, kas veikti līdz šim, lai ilgtspējīgā veidā novērstu konstatētās Spānijas gaisa pārvadātāju drošības problēmas. Jo īpaši AESA informēja Komisiju, ka gaisa pārvadātājam *Flightline* pēc uzņēmuma veiktajiem korektīviem pasākumiem tika pagarināts tā AOC, ar ierobežojumu attiecībā uz *Metro III* tipa gaisa kuģi. Attiecībā uz gaisa pārvadātāju *Zorex S.A.* 2011. gada maijā AESA ir uzsākusi apturēšanas pasākumu un pagaidu pasākumus, lai novērstu darbību. Pēc uzņēmuma veiktajiem nepilnību novēršanas pasākumiem minētie pasākumi tika atcelti. Tomēr pēc papildu pierādījumu saņemšanas, ka gaisa pārvadātājs nav pienācīgi risinājis drošības problēmas, 2011. gada 7. oktobrī tika uzsākta jauna atsaukšanas procedūra. Attiecībā uz gaisa pārvadātāju *Alba Star* AESA jau konstatēja problēmas drošības jautājumos un pastiprināja uzraudzību. AESA no savām revīzijām un

pārbaudēm secināja, ka citi Spānijas gaisa pārvadātāji, kam bija tikpat slikti SAFA pārbaudes rezultāti, nerada tiešu drošības risku, bet tos turpinās pastiprināti uzraudzīt.

- (11) AESA arī informēja, ka *Baleares Link Express* un *Eurocontinental* AOC tika atsauktas 2011. gada 27. jūnijā.
- (12) Tikšanās laikā ar Aviācijas drošības komiteju AESA informēja komiteju par turpmākajiem pasākumiem. Viņi informēja, ka *Zorex S.A.* AOC tika apturēta 2011. gada 7. novembrī, ka gaisa pārvadātājs *Alba Star* bija pakļauts īpašām pārbaudēm 2011. gada 24. oktobrī, kuru laikā būtiskas neatbilstības netika konstatētas, un ka divas pēdējās SAFA pārbaudes nekonstatēja problēmas. Turklāt gaisa pārvadātājs *IMD Airways S.L.* tika pakļauts pārbaūžu sērijai 2011. gada 20. un 24. oktobrī un 3. un 4. novembrī bez būtiskiem konstatējumiem.
- (13) Ņemot vērā darbības, kuras veic AESA, risinot konstatētos Spānijas gaisa pārvadātāju drošības trūkumus, ir novērtēts, ka pašlaik minētā iestāde šo gaisa pārvadātāju darbības pietiekami kontrolē, lai novērstu nopietnu drošības risku, un tādēļ nav nepieciešama turpmāka rīcība. Tikmēr Komisija sadarībā ar EASA turpinās pārraudzīt Spānijas gaisa pārvadātāju sniegumu drošības ziņā.

Albānijas gaisa pārvadātāji

- (14) ICAO 2009. gada decembrī Albānijā veica visaptverošu drošības revīziju saskaņā ar Universālo drošības uzraudzības revīzijas programmu (USOAP). Pēc šā audita apmeklējuma tika ziņots par daudzām būtiskām nepilnībām, kas saistītas ar Albānijas kompetento iestāžu spēju pildīt savas ar aviācijas drošības pārraudzību saistītās funkcijas. ICAO uzskata, ka laikā, kad tika publicēts no šīs revīzijas izrietošais galīgais ziņojums, faktiski nebija īstenoti vairāk nekā 59 % ICAO standartu. Kas attiecas uz tādiem izšķirošiem elementiem kā, piemēram, drošības problēmu novēršana, faktiski netika izpildīti vairāk nekā 80 % ICAO standartu. Turklāt Albānijas kompetentās iestādes nespēja iesniegt atbilstīgus korektīvo pasākumu plānus, par ko liecina fakts, ka ICAO neatzina par pieņemamiem vairāk nekā 90 % korektīvo pasākumu tiesību aktu, organizācijas, licencēšanas, darbības, lidojumderīguma un avāriju/incidentu izmeklēšanas jomā, informāciju par kuriem minētās iestādes iesniegušas ICAO 2010. gada augustā. Turklāt Albānijas kompetentās iestādes nav ziņojušas par iepriekš minēto korektīvo pasākumu plānu īstenošanu.

⁽¹⁾ OV L 104, 20.4.2011., 10. lpp.

- (15) EASA 2010. gada janvārī Albānijā veica visaptverošu standartizācijas pārbaudi. Šīs pārbaudes galīgais ziņojums atklāja būtiskus trūkumus, kuri nekavējoties jānovērš, visās jomās, kurās veica revīziju. Tomēr EASA informēja, ka Albānijas kompetentās iestādes (ACAA) iesniedza visaptverošu rīcības plānu, ko atzina par pieņemamu, un 2010. gada 29. aprīlī tika panākta vienošanās par korektīvo pasākumu sēriju, kas līdz 2011. gada beigām pakāpeniski jāīsteno, kā arī par tūlītējām darbībām, lai novērstu trūkumus drošības jomā. Papildus ACAA uzklaušīšanai Aviācijas drošības komitejā, kas notika attiecīgi 2010. gada martā⁽¹⁾ un jūnijā⁽²⁾, Albānijas kompetentās iestādes tika aicinātas veikt nepieciešamos pasākumus, lai turpinātu efektīvi un savlaicīgi īstenot rīcības plānus, kas saskaņoti ar EASA, prioritāti piešķirot tādu konstatēto trūkumu novēršanai, kas rada drošības problēmas, ja tos nekavējoši nenovērš. Jo īpaši tika norādīts, ka ir ļoti svarīgi paātrināt iestādes tehniskās un administratīvās kapacitātes uzlabošanu un nodrošināt visu to gaisa pārvadātāju darbības drošības uzraudzību, kuri sertificēti Albānijā saskaņā ar piemērojamiem drošības noteikumiem, un vajadzības gadījumā veikt izpildes nodrošināšanas pasākumus.
- (16) EASA aktīvi turpināja apspriedes ar Albānijas kompetentajām iestādēm, lai pārbaudītu to korektīvo pasākumu plānu izpildi, kurus iesniedza šīs iestādes, lai novērstu būtiskus trūkumus, ko atklāja 2010. gada janvārī Albānijā veiktās EASA visaptverošās standartizācijas pārbaudes laikā. Lai to panāktu, EASA 2011. gada jūlijā veica paveiktā darba pārbaudes lidojumperīguma un gaisa operāciju jomās. Galīgie ziņojumi, kas izriet no šīm pārbaudēm un kas attiecīgi 2011. gada 10. augustā un 2. septembrī tika adresēti ACAA, liecina ne tikai to, ka korektīvie pasākumi, par kuriem bija vienošanās, nav savlaicīgi īstenoti, bet arī tika ziņots par jauniem trūkumiem. Lidojumperīguma jomā EASA secina, ka trīs konstatētās neatbilstības, ko atklāja pārbaude 2010. gada janvārī, Albānijas kompetentās iestādes pienācīgi nenovērsa un ka vēl trīs — nebija apmierinoši nobeigtas pretēji Albānijas kompetento iestāžu iepriekšējiem paziņojumiem⁽³⁾, no tām četras neatbilstības EASA klasificēja kā tādas, kas ietekmē drošību. Tādējādi ACAA nav spējušas izpildīt savus uzraudzības pienākumus attiecībā uz lidojumperīgumu, jo ACAA nav šajā nolūkā pieņēmušas darbā kvalificētu personālu un kopš 2011. gada janvāra ir izbeigušies līgumi, kas bija iepriekš noslēgti ar ārējo personālu, lai kompensētu šo situāciju. Tātad pārbaudes laikā nav notikusi ne Albānijā spēkā esošo tiesību aktu par lidojumperīgumu, ne sertifikātu turētāju pārraudzība. Gaisa pārvadājumu darbības jomā EASA secina, ka četras konstatētās neatbilstības, ko atklāja pārbaude 2010. gada janvārī, Albānijas kompetentās iestādes pienācīgi nenovērsa un ka vēl divas — nebija apmierinoši nobeigtas pretēji Albānijas kompetento iestāžu iepriekšējiem paziņojumiem⁽⁴⁾, no tām piecas neatbilstības EASA klasificēja kā tādas, kas ietekmē drošību. Tādējādi Albānijas kompetentās iestādes nav spējušas efektīvi izpildīt savus uzraudzības pienākumus attiecībā uz gaisa pārvadājumu darbības jomu, jo ACAA nav šajā nolūkā pieņēmušas darbā pietiekamu skaitu kvalificētu personālu un ir pārtraukti līgumi, kas bija iepriekš noslēgti ar ārējo personālu, lai kompensētu šo situāciju. Tātad nav stabila ne spēkā esošo Albānijas tiesību aktu gaisa pārvadājumu darbības jomā, ne sertifikātu turētāju uzraudzība, un daudzi drošības kritiskie elementi netiek uzraudzīti.
- (17) Itālijas kompetentās iestādes, kuras kopš 2010. gada septembra uzsāka visaptverošu sadraudzības projektu ar Albānijas kompetentajām iestādēm, informēja, ka minētās iestādes kompetenta personāla trūkuma dēļ līdz šim maz izmantojušas tām piedāvāto palīdzību uzlabot tehnisko un administratīvo kapacitāti.
- (18) Ņemot vērā minēto, Komisija turpināja aktīvi apspriesties ar ACAA, pieprasot līdz 2011. gada 11. oktobrim iesniegt rakstisku informāciju par Albānijā licencēto gaisa pārvadātāju drošības uzraudzību. Turpmākas apspriedes ar Francijas un Itālijas kompetentajām iestādēm ar EASA atbalstu notika 2011. gada 21. oktobrī. ACAA tika uzaicinātas arī uz Aviācijas drošības komiteju un tika uzklaušītas 2011. gada 9. novembrī. ACAA nesniedza turpmāku informāciju par pasākumiem, kas veikti, lai novērstu ICAO ziņojumā minētos trūkumus, ne arī pierādījumus, ka visi EASA standartizācijas pārbaudēs konstatētie trūkumi būtu savlaicīgi novērsti vai veiktas EASA pieņemamas korektīvas darbības. EASA apstiprināja, ka tikai ierobežots skaits pasākumu tika atzīti par pieņemamiem un tikai ekspluatācijas jomā. Albānijas kompetentās iestādes apstiprināja, ka tām nav kvalificētu inspektoru un tās joprojām paļaujas tikai uz trim ārējiem konsultantiem, kas nolīgti netieši, strādā nepilnu laiku un to līgums ir īstermiņa līdz 2011. gada decembrim, un kuri veic uzraudzības pienākumus to vārdā. ACAA tomēr kompetentajām iestādēm neizdevās pierādīt uzraudzības nepārtrauktību, kā arī līgumaģentu interešu konflikta neesību. ACAA arī neinformēja par to uzraudzības darbību apjomu, kuras veic lidojumperīguma jomā, un atzina,
- (1) 2010. gada 30. marta Regulas (ES) Nr. 273/2010 55.–58. apsvērumi (OV L 84, 31.3.2010., 30. lpp.).
- (2) 2010. gada 5. jūlija Regulas (ES) Nr. 590/2010 24.–30. apsvērumi (OV L 170, 6.7.2010., 9. lpp.).
- (3) EASA standartizācijas pārbaude AIR.AL.06.2011, atsauce uz 6 konstatētajām nenovērstajām neatbilstībām AL#10418(d), 10419(d), 10423(c), 10426(c), 10427(d), 10428(d).
- (4) EASA standartizācijas pārbaude OPS.AL.06.2011, 4 konstatētas nenovērstas neatbilstības, atsauce F3(d) attiecībā uz apmācību programmām, F4(d) attiecībā uz pārbaužu rokasgrāmatu, F7(c) attiecībā uz SSP, F9(d) attiecībā uz pastāvīgu uzraudzību.

ka 2010./2011. gadā drošības uzraudzība tika pārtraukta uz vairākiem mēnešiem sakarā ar grūtībām ar minēto ekspertu līgumiem.

(19) Albānijas kompetentās iestādes tomēr paziņoja, ka pamata tiesību akti, ar ko izveido ACAA, tika grozīti 2011. gada 10. novembrī, lai nodrošinātu lielāku finansiālo neatkarību un labākus darba apstākļus personālam, un ka tiek organizēts starptautisks uzaicinājums uz konkursu par tehnisko palīdzību piecu gadu laikā, ar mērķi parakstīt līgumus jau 2012. gada sākumā. Tās atzina, ka ārēju līgumdarbinieku izmantošana neaizstāj vajadzību pieņemt darbā iestādē uz pilnu slodzi kvalificētus inspektorus, lai varētu kontrolēt drošības uzraudzības funkcijas, un apņēmās pieņemt darbā šādu personālu, cik drīz vien praktiski iespējams.

(20) Albānijā sertificētais gaisa pārvadātājs *Albanian Airlines* tika uzaicināts uz Aviācijas drošības komiteju un tika uzklausīts 2011. gada 9. novembrī ACAA klātbūtnē. Kaut gan AOC tika paplašināts 2011. gada 17. jūnijā, lai pievienotu trešo BAE-146 tipa gaisa kuģi ar reģistrācijas zīmi ZA-MAN, netika sniegti nekādi pierādījumi, ka Albānijas kompetentās iestādes veica *ex-ante* pārbaudes pirms lidojumderīguma sertifikāta izdošanas un gaisa kuģa pievienošanas AOC. Turklāt, lai gan AOC tika atjaunota 2011. gada 27. jūlijā, Albānijas kompetentās iestādes nespēja pierādīt, ka pirms atjaunošanas lidojumderīguma jomā tika veiktas *ex-ante* pārbaudes. Attiecībā uz lidojumiem *ex-ante* pārbaudes arī bija ierobežotas. Kaut gan *Albanian Airlines* ir izveidojis funkcionējošu kvalitātes vadības sistēmu, netika sniegti nekādi pierādījumi, ka visi trūkumi, kurus 2011. gadā konstatēja ACAA un EASA, bija savlaicīgi novērsti, jo īpaši saistībā ar ekspluatācijas rokasgrāmatu un lidojuma apkalpes un stjuartu apmācību. ACAA 10. novembrī informēja un sniedza rakstiskas liecības par gaisa pārvadātāja *Albanian Airlines* AOC atcelšanu, kas stājas spēkā nekavējoties. Aviācijas drošības komiteja pieņēma zināšanai šo Albānijas kompetento iestāžu lēmumu.

(21) Albānijā sertificētais gaisa pārvadātājs *Belle Air* tika uzklausīts uz Aviācijas drošības komiteju un tika uzklausīts 2011. gada 9. novembrī ACAA klātbūtnē. *Belle Air* norādīja, ka no pieciem gaisa kuģiem, ko tas izmanto, tikai viens *Boeing* DC-9-82 tipa gaisa kuģis ir reģistrēts Albānijā, pārējie *Airbus* A318/319/320/321 un ATR72 tipa gaisa kuģi ir reģistrēti Francijā ar reģistrācijas zīmēm F-ORAA, F-ORAD, F-ORAE, F-ORAG. *Belle Air* pierādīja, ka Francijā reģistrētos gaisa kuģus pēc līguma pārvalda lidojumderīguma uzturēšanas pārvaldības organizācija, ko apstiprinājušas Francijas kompetentās iestādes, un tās apstiprināja, ka lidojumderīgums un attiecīgo apkalpes locekļu licencēšana paliek to drošības uzraudzībā. *Belle Air* arī pierādīja, ka tas ir izveidojis savas darbības, jo īpaši drošības un kvalitātes vadības sistēmu, iekšējo kontroli. ACAA 2011. gada 10. novembrī informēja un sniedza rakstiskas liecības par gaisa kuģa ar reģistrācijas zīmi ZA-ARD, ko līdz minētajam datumam ekspluatēja *Belle Air*, lidojumderīguma sertifikāta tūlītēju atsaukšanu

un nekavējošu lidojumu aizliegumu, līdz šā gaisa kuģa sertifikācijas process tiks pabeigts. Aviācijas drošības komiteja pieņēma zināšanai šo Albānijas kompetento iestāžu lēmumu.

(22) Komisija un Aviācijas drošības komiteja atzīst centienus reformēt Albānijas civilās aviācijas sistēmu, jo īpaši, izveidojot jaunu tiesisko regulējumu, saskaņā ar starptautiskiem un Eiropas drošības standartiem, centienus novērst trūkumus drošības jomā, par kuriem ziņoja ICAO, EASA, un tos, kas identificēti apspriešanas laikā, kā arī izpildes darbības, ko veic ACAA, un apņemšanos bez kavēšanās pieņemt pastāvīgā darbā kvalificētus inspektorus.

(23) ACAA arī oficiāli lūdza palīdzību Itālijas kompetentajām iestādēm saskaņā ar esošo sadarbības vienošanos starp šīm iestādēm, lai stiprinātu ACAA administratīvo un tehnisko kapacitāti attiecībā uz drošības uzraudzību, jo īpaši gaisa pārvadājumu jomā. Itālijas kompetentās iestādes informēja Aviācijas drošības komiteju par savu gatavību bez kavēšanās iesaistīties šajā programmā, lai ļautu ACAA efektīvi veikt tās reglamentējošā kontrolē esošo gaisa pārvadātāju uzraudzību līdz brīdim, kad ACAA būs vajadzīgie kvalificētie darbinieki, lai to veiktu patstāvīgi.

(24) Ņemot vērā šos notikumus, pamatojoties uz kopējiem kritērijiem, ir novērtēts, ka šajā posmā nav vajadzīgi turpmāki pasākumi. Dalībvalstis tomēr pārbaudīs, vai tiek nodrošināta faktiskā atbilstība attiecīgajiem drošības standartiem, piešķirot prioritāti Albānijā sertificēto gaisa pārvadātāju gaisa kuģu perona pārbaudēm saskaņā ar Regulu (EK) Nr. 351/2008.

(25) Komisija un Aviācijas drošības komiteja mudina Albāniju panākt nozīmīgu progresu ACAA tehniskās un administratīvās kapacitātes veidošanā un aicina ACAA pilnībā un pārskatāmi sadarboties ar ICAO un EASA, lai pierādītu ātru un būtisku progresu, īstenojot atbilstīgu korektīvo pasākumu plānu, lai novērstu visus konstatētos trūkumus. Komisija un Aviācijas drošības komiteja pēc pienācīga laika atkārtoti izvērtēs situāciju.

TAAG Angolan Airlines

(26) Saskaņā ar Regulu (EK) Nr. 273/2010 ⁽¹⁾ Angolā sertificētajam TAAG *Angolan Airlines* ir atļauts ekspluatēt ES tikai četrus *Boeing* 737-700 tipa gaisa kuģus ar reģistrācijas zīmēm D2-TBF, D2-TBG, D2-TBH un D2-TBJ un trīs *Boeing* 777-200 tipa gaisa kuģus ar reģistrācijas zīmēm D2-TED, D2-TEE, D2-TEF. TAAG informēja, ka pēc tās flotes atjaunošanas *Boeing* B747 tipa gaisa kuģi

⁽¹⁾ Komisijas 2010. gada 30. marta Regula (EK) Nr. 273/2010, OV L 84, 31.3.2010., 25. lpp., īpaši sk. 59. līdz 68. apsvērumu.

tika pakāpeniski pilnībā nomainīti un 2011. gada jūnijā/jūlijā tos aizstāja divi *Boeing 777-300* tipa gaisa kuģi ar reģistrācijas zīmēm D2-TEG un D2-TEH. TAAG lūdza arī šiem gaisa kuģiem atļaut lidot ES.

- (27) Aviācijas drošības komiteja 2011. gada 9. novembrī uzklauzīja TAAG *Angolan Airlines* paskaidrojumus, kurus tas iesniedza arī rakstiski. TAAG pierādīja savu spēju nodrošināt drošus un savlaicīgus *Boeing B777-200* un *777-300* tipa gaisa kuģu lidojumus.
- (28) Angolas kompetentās iestādes (INAVIC) Aviācijas drošības komitejā apstiprināja un sniedza pierādījumus, ka TAAG flotes paplašināšana ar *B777-300* tipa gaisa kuģiem bija pienācīgi apstiprināta. INAVIC arī norādīja, ka gaisa pārvadātājs ir pakļauts pastāvīgai uzraudzībai un šīs uzraudzības laikā nav identificētas drošības problēmas. Attiecībā uz incidentu, kas notika 2010. gada decembrī virs Lisabonas un Lunadas, kompetento iestāžu pašlaik veiktā izmeklēšana nav atklājusi trūkumus TAAG darbībā vai tehniskajā apkopē, ne arī novedusi pie konkrētiem ieteikumiem uzņēmumam.
- (29) Portugāles kompetentās iestādes ziņoja, ka perona pārbaudēs, ko Portugālē veica TAAG gaisa kuģim, nav konstatētas drošības problēmas.
- (30) Pamatojoties uz kopējiem kritērijiem, ir novērtēts, ka TAAG būtu jāļauj lidojumi ES ar diviem papildu *Boeing B777-300ER* tipa gaisa kuģiem ar reģistrācijas zīmēm D2-TEG un D2-TEH, kas būtu attiecīgi jāieraksta B pielikumā. Šā pārvadātāja lidojumi uz Eiropas Savienību joprojām būtu attiecīgi jāpārbauda, vai tie atbilst attiecīgajiem drošības standartiem, piešķirot pienācīgu prioritāti perona pārbaudēm, kuras šā pārvadātāja gaisa kuģiem jāveic saskaņā ar Regulu (EK) Nr. 351/2008.

Al Wafeer Air

- (31) Pēc analīzes, kuru veica EASA, pamatojoties uz rezultātiem, kuri gūti SAFA perona pārbaudēs⁽¹⁾, kas veiktas lidojumos uz ES ekspluatētajiem Saūda Arābijā sertificētā gaisa pārvadātāja *Al Wafeer Air* gaisa kuģiem un kurās tika atklātas atkārtotas nopietnas neatbilstības starptautiskajiem drošības standartiem, Komisija 2011. gada 5. augustā uzsāka oficiālas apspriedes ar Saūda Arābijas kompetentajām iestādēm. Tās 14. septembrī informēja,

ka *Al Wafeer Air* AOC ir tikusi apturēta, un apliecināja, ka tam netiks atļauts atsākt darbību, ja tas nenodrošinās SAFA programmas gaitā konstatēto nepilnību novēršanu. Komisija turpinās apspriedes ar Saūda Arābijas kompetentajām iestādēm, lai pārbaudītu izpildi.

Pakistan International Airways

- (32) Komisija uzsāka apspriešanos ar Pakistānas kompetentajām iestādēm 2011. gada 8. septembrī, lai risinātu kopš 2010. gada septembra *Pakistan International Airways* PIA gaisa kuģu daudzās perona pārbaudēs⁽²⁾ Savienībā atklātās problēmas lidojumperīguma jomā. Šī apspriešanās tika uzsākta EASA veiktās SAFA pārbaudžu analīzes rezultātā, un jo īpaši pēc SAFA pārbaudes, ko veica Francijas kompetentās iestādes⁽³⁾ *Airbus A310* tipa gaisa kuģim ar reģistrācijas zīmi AP-BGO, kuras rezultātā nācās tukšu gaisa kuģi nosūtīt uz Pakistānu korektīviem tehniskās apkopes pasākumiem.
- (33) Pakistānas kompetentās iestādes (PCAA) savā 2011. gada 17. septembra atbildē informēja par veiktajām darbībām, lai novērstu atklātās neatbilstības. Atbildē bija iekļauta informācija par korektīvo pasākumu plānu (CAP), ko izstrādājis PIA un kurā izklāstītas 15 konkrētas darbības, ko gaisa pārvadātājs plāno veikt. No tām lielākā daļa bija jāpabeidz līdz 2011. gada 30 oktobrim.
- (34) PCAA 2011. gada 31. oktobrī informēja Komisiju par PIA progresu tā korektīvo pasākumu plāna īstenošanā un par PCAA veiktajiem pasākumiem. No PIA CAP piecpadsmit pasākumiem astoņi ir pabeigti un atlikušie jāpabeidz ne vēlāk kā 2011. gada 15. decembrī. PCAA bija izstrādājusi trīspadsmit punktu plānu, lai uzlabotu PIA drošības kultūru, tā gaisa kuģu lidojumperīguma statusu un pasākumus, lai gaisa pārvadātājs sasniegtu sistēmiskus uzlabojumus.
- (35) Dalībvalstis mudina Komisiju turpināt apspriešanos ar Pakistānas kompetentajām iestādēm un gaisa pārvadātāju, lai nodrošinātu, ka korektīvie un nepilnību novēršanas pasākumi ilgtermiņā ir ilgtspējīgi. Šādā nolūkā dalībvalstis turpinās pārbaudīt faktisko atbilstību attiecīgajiem drošības standartiem, piešķirot prioritāru nozīmi šā gaisa pārvadātāja gaisa kuģu perona pārbaudēm saskaņā ar Regulu (EK) Nr. 351/2008, lai apstiprinātu vai noliegtu PIA korektīvo pasākumu efektivitāti. Ja šajās pārbaudēs

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

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

⁽³⁾ DGAC/F-2011-1811.

tomēr atklās, ka PIA pasākumi nav novērsuši identificētās drošības problēmas, Komisijai nav citas izvēles, kā vien rīkoties, lai ierobežotu visus drošības riskus.

Krievijas Federācijas gaisa pārvadātāji

- (36) Pēc divām secīgām EASA veiktajām SAFA pārbaūžu datu regulārajām analizēm, kurās redzams, ka dažādiem Krievijas Federācijā licencētiem gaisa pārvadātājiem joprojām SAFA pārbaudēs atklāj vairāk nekā vienu būtisku problēmu katrā pārbaudē, kā arī ņemot vērā, ka daži no šiem gaisa pārvadātājiem 2011. gadā ir piedzīvojuši negadījumus ar letālām sekām, Komisija organizēja apspriešanos ar Krievijas Federācijas kompetentajām iestādēm (Krievijas Federācijas Federālā gaisa transporta aģentūra — FATA) ES un Krievijas aviācijas samitā, kas notika Sanktpēterburgā 2011. gada 12. un 13. oktobrī.
- (37) Lai sniegtu detalizētu informāciju par to gaisa pārvadātāju drošību, kuri darbojas Savienībā, un Krievijas gaisa pārvadātāju atsevišķu tādu gaisa kuģu tipu darbības drošību, kas Krievijas Federācijā 2010. un 2011. gadā bija iesaistīti negadījumos ar letālām sekām, turpmākās apspriešanās ar šīm iestādēm norisinājās 27. oktobrī. Šo apspriešanos laikā Komisija, EASA, Eirokontrole un dalībvalsts uzklaušīja divus gaisa pārvadātājus, ko sertificējušas šīs iestādes — VIM AVIA (VIM AIRLINES) un TATARSTAN AIRLINES.
- (38) Šo konsultāciju laikā FATA informēja, ka dažu tipu gaisa kuģi — Tupolev TU-134 un Tupolev TU-154B-2, un TU-154M, ko izmanto daži Krievijas gaisa pārvadātāji, tika pakļauti dažādiem pasākumiem, kas ietvēra to lidojuma derīguma uzturēšanu, to iekārtu obligāto lidojuma derīguma informāciju, kā arī to darbības procedūras. FATA arī informēja Komisiju, ka konkrētas iekārtas, kas ir obligātas starptautiskajos lidojumos (GPWS/TAWS), no 2012. gada 1. janvāra ir obligātas arī iekšējos lidojumos Krievijas Federācijā
- (39) Aviācijas drošības komitejas 2011. gada 8. novembra sanāsmē FATA informēja par šādiem izpildes pasākumiem attiecībā uz gaisa pārvadātājiem, kas atrodas to regulatīvajā kontrolē.

- (a) šādiem 12 gaisa pārvadātājiem, kas veic komerciālu gaisa transportu Eiropas Savienībā, tika atsauktas to AOC:

— Sverdlovskas 2. aviācijas vienība (ICAO identifikators UKU) atsaukta 2.3.2011., MOSKVA (ICAO identifikators MOA) atsaukta 23.3.2011., AVIAL NB (ICAO identifikators NVI), atsaukta 15.7.2011., AVIAENERGO (ICAO identifikators ERG), atsaukta 18.7.2011., CONTINENT (ICAO identifikators CNE) atsaukta 2.8.2011. saistībā ar attiecīgo operatoru paziņojumiem;

— RUSAIR (ICAO identifikators CGI) atsaukta 13.7.2011., pamatojoties uz faktiem pēc šā gaisa pārvadātāja ekspluatētā TU-134 tipa gaisa kuģa avārijas 20.6.2011.;

— YAK SERVICE (ICAO identifikators AKY) atsaukta 23.9.2011., pamatojoties uz faktiem pēc šā gaisa pārvadātāja ekspluatētā YAK-42 tipa gaisa kuģa negadījuma 2011. gada 7. septembrī un pēc šā gaisa pārvadātāja FATA pārbaudes rezultātiem, ko veica 22.9.2011.;

— AEROSTARZ (ICAO identifikators ASE), atsaukta 28.10.2011., AVIANOVA (ICAO identifikators VNV), atsaukta 10.10.2011., KAVMINVO-DYAVIA (ICAO identifikators MVD) atsaukta 27.9.2011. pēc šo gaisa pārvadātāju FATA pārbaudes rezultātiem, ko veica attiecīgi 20.10.2011., 4.10.2011. un 27.9.2011.;

— SKY EXPRESS (ICAO identifikators SXR) atsaukta 31.10.2011. saistībā ar nozares rādītājiem, gaisa pārvadātāja finansiālo stāvokli un šā gaisa pārvadātāja FATA pārbaudes rezultātiem, ko veica 6.10.2011.;

— AERORENT (ICAO identifikators NRO) atsaukta 7.11.2011. saistībā ar neatbilstību sertifikācijas prasībām un šā gaisa pārvadātāja FATA pārbaudes rezultātiem, ko veica 27.9.2011.;

- (b) šādiem 6 gaisa pārvadātājiem, kas veic komerciālu gaisa transportu Eiropas Savienībā, tika grozītas to AOC, nosakot ekspluatācijas ierobežojumus ar FATA 2011. gada 2. novembra rīkojumu:

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

- (40) Attiecībā uz konkrētu operatoru — Yakutia un Tatarstan Airlines — darbību, kura ir nepārtraukti jāuzrauga kopš 2007. gada un kuri 2008. gada aprīlī ir uzklaušīti Komisijā un Aviācijas drošības komitejā, Komisija vērsa FATA uzmanību uz EASA veiktās SAFA perona pārbaudes analīzes rezultātiem, kas liecina, ka dažus lidojuma derīguma operāciju trūkumus nav efektīvi novērsuši

iepriekšējie korektīvie un nepilnību novēršanas pasākumi. FATA informēja, ka tā bija pieprasījusi reģionālajām kompetentajām iestādēm, kas atbild par šo gaisa pārvadātāju uzraudzību, izmeklēt SAFA pārbaudes rezultātus un nodrošināt, ka šie gaisa pārvadātāji veic atbilstošus korektīvos pasākumus, lai novērstu visus konstatētos trūkumus.

- (41) Abus gaisa pārvadātājus uzklaušīja Aviācijas drošības komiteja 2011. gada 8. novembrī, kur tie uztājoties pierādīja, ka tie ir novērsuši iepriekšējo SAFA perona pārbaūžu laikā konstatētās problēmas. Abi gaisa pārvadātāji paziņoja, ka tie ir izbeiguši darbību Savienībā pēc FATA 2011. gada 2. novembra lēmuma.

- (42) Attiecībā uz gaisa pārvadātāju VIM AVIA (VIM AIRLINES) Komisija vērsa FATA uzmanību uz diviem aspektiem, kas radīja bažas par gaisa pārvadātāja faktisko atbilstību attiecīgajiem drošības standartiem, proti, korespondenci, ko Francijas kompetentās iestādes adresējušas FATA pēc pārbaudies Francijas lidostā⁽¹⁾, kuras rezultātā konstatēja daudz nozīmīgu un nopietnu problēmu, kas ietekmē darbības drošību un kuru dēļ šīs iestādes gaisa kuģim aizliedza lidojumus un noteica ierobežojumu lidojumam atpakaļ (atgriešanās lidojums), un to, ka EASA 2011. gada 24. maijā atsauc minētajam gaisa pārvadātājam izsniegto tehniskās apkopes apstiprinājumu (EASA 145,0410) pēc tā apturēšanas 2010. gada 24. septembrī, ņemot vērā VIM AVIA (VIM AIRLINES) nespēju atrisināt konstatētās problēmas saskaņā ar attiecīgajiem tiesību aktiem⁽²⁾. Neatrisinātas problēmas, kas noveda pie tehniskās apkopes apstiprinājuma atsaukšanas, apstiprināja trūkumus lidojumderīguma jomā, kuri tika konstatēti dažādās SAFA pārbaudēs Savienības lidostās⁽³⁾, jo īpaši tos, kas ietekmē neatklātos defektus vai bojājumus un zināmos defektus vai bojājumus, kas nav novērtēti un netiek uzraudzīti, kā arī defektus vai bojājumus ārpus pieņemamām tehniskās apkopes robežām.

- (43) Uztājoties Aviācijas drošības komitejā, VIM AVIA (VIM AIRLINES) nepierādīja, ka gaisa pārvadātājam ir izveidota funkcionējoša drošības pārvaldības sistēma, kas nodrošina, ka operators spēj pareizi identificēt, novērtēt,

pārvaldīt un kontrolēt riskus atbilstošā veidā, lai nodrošinātu savas darbības drošību. VIM AVIA (VIM AIRLINES) paziņoja, ka tas ir izbeidzis darbību Savienībā pēc FATA 2011. gada 2. novembra lēmuma.

- (44) Pamatojoties uz Eirokontroles sniegto informāciju, Aviācijas drošības komiteja uzzināja, ka visi trīs gaisa pārvadātāji — VIM AVIA (VIM AIRLINES), YAKUTIA un TATARSTAN AIRLINES — faktiski ir veikuši daudzus lidojumus uz ES vēl pēc 2011. gada 2. novembra. Aviācijas drošības komiteja tika arī informēta, ka viens gaisa pārvadātājs — AERO RENT, kura AOC FATA atsauc —, pēc lēmuma par atsaukšanu veica komerciālus lidojumus, kas izlidoja no ES.

- (45) Ņemot vērā šo informāciju, Komisija bija spiesta pieprasīt FATA steidzamus paskaidrojumus ar mērķi saņemt apstiprinājumu, ka dažādie izpildes pasākumi (AOC atsaukšana un lidojumu ierobežojumu noteikšana) attiecībā uz Krievijas gaisa pārvadātājiem tiek faktiski īstenoti.

- (46) Komisija un Aviācijas drošības komiteja pēc šā gaisa pārvadātāja iesniegto dokumentu izskatīšanas Aviācijas drošības komitejā izteica šaubas par VIM AVIA (VIM AIRLINES) spēju atsākt darbību Eiropas Savienībā, ja nav saņemti un kamēr nav saņemti vajadzīgie dokumentētie pierādījumi, ka gaisa pārvadātājs ir pilnībā īstenojis korektīvos un nepilnību novēršanas pasākumus, lai ilgtspējīgā veidā novērstu SAFA pārbaūžu un FATA nepārtrauktās uzraudzības konstatētās problēmas.

- (47) Komisija 2011. gada 10. novembrī pieprasīja FATA informāciju ar mērķi līdz 2011. gada 14. novembrim pārliecināties, ka attiecīgo gaisa pārvadātāju lidojumi Savienībā ir efektīvi ierobežoti līdz brīdim, kad tie pierādīs, ka tie ir atbilstoši ilgtspējīgā veidā novērsuši SAFA pārbaūžu un FATA nepārtrauktās uzraudzības konstatētās problēmas. FATA 14. novembrī iesniedza dokumentētus pierādījumus, kas apstiprināja, ka gaisa pārvadātāja VIM AVIA (VIM AIRLINES) lidojumi paliks ierobežoti līdz 2012. gada 1. aprīlim un ka piecu citu Krievijas gaisa pārvadātāju lidojumi ir ierobežoti līdz brīdim, kad tie pierādīs FATA, ka tie ir efektīvi atrisinājuši visas drošības problēmas, ko konstatēja SAFA perona pārbaudēs. Bez tam FATA apstiprināja, ka tā veikusi vajadzīgos pasākumus, lai nodrošinātu, ka visi gaisa pārvadātāji, uz kuriem attiecas lidojumu ierobežojumi, faktiski ievēro FATA lēmumus.

⁽¹⁾ DGAC/F-2011-2145.

⁽²⁾ Komisijas Regula (EK) Nr. 2042/2003, OV L 315, 28.11.2003., 1. lpp.

⁽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) Ņemot vērā FATA iesniegtos dokumentus, pamatojoties uz kopējiem kritērijiem, ir novērtēts, ka šajā stadijā attiecībā uz VIM AVIA (VIM AIRLINES) nav vajadzīgi turpmāki pasākumi. Komisija atkārtoti izskatīs šā gaisa pārvadātāja darbību Aviācijas drošības komitejā 2012. gada martā.

(49) Aviācijas drošības komiteja ir izteikusi vēlmi turpināt konstruktīvu dialogu ar FATA par visiem jautājumiem, kas skar drošību. Komisija un Aviācijas drošības komiteja cieši uzraudzīs to gaisa pārvadātāju darbību, kam FATA noteikusi ierobežojumus lidojumiem uz Savienību, lai nodrošinātu, ka tie atsāk darbību pēc tam, kad ir pierādījuši, ka ir efektīvi atrisinājuši visas ES veiktajās perona pārbaudēs konstatētās problēmas. Komisija un Aviācijas drošības komiteja centīsies ilgtspējīgā veidā novērst visas drošības neatbilstības, kas konstatētas SAFA perona pārbaudēs, izmantojot papildu tehniskās apspriedes ar FATA. Tajā pašā laikā dalībvalstis turpinās pārbaudīt, vai Krievijas gaisa pārvadātāji faktiski ievēro attiecīgo drošības standartu prasības, piešķirot prioritāru nozīmi šo gaisa pārvadātāju gaisa kuģu perona pārbaudēm saskaņā ar Regulu (EK) Nr. 351/2008, un Komisija rūpīgi pārraudzīs īstenotos pasākumus.

Jordan Aviation

(50) Pamatojoties uz SAFA to pārbažu rezultātu analīzi, kuras kopš 2010. gada tā veica attiecībā uz dažiem Jordānijas Hāšimītu Karalistē sertificētiem gaisa pārvadātājiem, Komisija 2011. gada 1. septembrī uzsāka apspriešanos ar Jordānijas Hāšimītu Karalistes civilās aviācijas kompetentajām iestādēm (CARC) nolūkā saņemt apstiprinājumu, ka drošības trūkumi, ko atklāja SAFA pārbaudēs, ir novērsti ilgtspējīgā veidā un, ja tas vēl nav noticis, tad — ka ir veikti attiecīgi pasākumi, lai mazinātu konstatētos drošības riskus.

(51) CARC savā 2011. gada 19. septembra atbildē nesniedza skaidrus pierādījumus par attiecīgā gaisa pārvadātāja īstenoto korektīvo un preventīvo pasākumu efektivitāti. Turklāt informācijas trūkums par drošības trūkumu cēloņu analīzi apvienojumā ar aizvien sliktākiem SAFA pārbažu rezultātiem, kas novēroti vairākiem Jordānijas Hāšimītu Karalistē sertificētiem gaisa kuģu ekspluatantiem, radīja dažus jautājumus par attiecīgās valsts kompetento iestāžu spēju pienācīgi veikt savu sertificēto gaisa pārvadātāju nepārtrauktu uzraudzību.

(52) Komisija 2011. gada 6. oktobrī nosūtīja papildu informācijas pieprasījumu un aicināja CARC uz sanākumi Briselē

2011. gada 21. oktobrī, lai noskaidrotu minētos jautājumus. Šīs tikšanās laikā CARC norādīja uz virkni pasākumu, ko šī iestāde uzsāka 2011. gada septembrī, lai nostiprinātu Jordānijā sertificēto gaisa pārvadātāju uzraudzību un nodrošinātu, ka to perona pārbažu rezultāti, kas veiktas Eiropas ārzemju gaisa kuģu drošības novērtējuma (SAFA) programmas ietvaros, tiek pienācīgi ņemti vērā Jordānijas gaisa pārvadātāju uzraudzībā, lai drošības pārbažu laikā konstatētos trūkumus novērstu ilgtspējīgā veidā. Tomēr šī tikšanās nesniedza pietiekamu skaidrību attiecībā uz gaisa pārvadātāja *Jordan Aviation* sniegumu drošības jomā.

(53) Attiecībā uz *Jordan Aviation* SAFA ziņojumos norādīts uz būtiskiem Boeing B-767 tipa gaisa kuģu lidojuma drošības pārvaldības un ekspluatācijas trūkumiem. Jo īpaši pēc B767 (reģistrācijas zīme JY-JAG) SAFA pārbaudes Francijā ⁽¹⁾ nopietni lidojuma drošības trūkumi lika gaisa kuģi tukšu vest uz tehniskās apkopes pasākumiem. Konstatējumu skaits katrā SAFA pārbaudē, kā arī drošības trūkumu atkārtošanās kopš 2010. gada norāda uz nopietnu drošības risku. Tā rezultātā CARC un *Jordan Aviation* ekspluatants tika uzaicināti 2011. gada novembrī uzstāties Aviācijas drošības komitejā.

(54) CARC un *Jordan Aviation* uzklaušīšanas laikā 2011. gada 9. novembrī Aviācijas drošības komitejā atzina, ka apspriešanai ar Komisiju, ko atbalsta EASA un dalībvalstis, ir priekšrocības. Šīs apspriešanās rosināja abās organizācijās izstrādāt korektīvo pasākumu plānu, kura mērķis ir novērst SAFA pārbaudēs konstatētos drošības trūkumus, kā arī organizāciju iekšējos procesos konstatētās nepilnības. Komiteja atzina centienus rast ilgtspējīgus risinājumus drošības jomā un ņēma vērā CARC un *Jordan Aviation* apņemšanos pilnībā īstenot to rīcības plānu, kas tika iesniegts uzklaušīšanas laikā.

(55) Kaut gan Komiteja atzinīgi vērtēja gaisa pārvadātāja centienus, tā izteica bažas par *Jordan Aviation* pašreizējām spējām mazināt drošības riskus attiecībā uz komerciālu darbību ar tā Boeing B-767 tipa gaisa kuģi. Ņemot vērā daudzus un atkārtoti konstatētos trūkumus drošības jomā *Jordan Aviation* ekspluatētā Boeing B-767 tipa gaisa kuģa perona pārbaudes laikā un uzņēmuma nepietiekamo spēju līdz šim īstenot atbilstošu korektīvo un preventīvo darbību plānu, kā arī atbilstošas CARC drošības uzraudzības trūkumu, ir novērtēts, pamatojoties uz kopējiem kritērijiem, ka *Jordan Aviation* būtu jāieraksta B pielikumā un tā darbības būtu jāpārtrauc ierobežojumiem, lai izslēgtu

⁽¹⁾ DGAC/F-2011-269.

visus Boeing B-767 tipa gaisa kuģus. Gaisa pārvadātājam būtu jāatļauj lidot uz Savienību ar citu tipu gaisa kuģiem, kas norādīti tā AOC, kā noteikts B pielikumā.

- (56) Dalībvalstis mudina Komisiju turpināt apspriešanos ar Jordānijas Hāšimītu Karalistes kompetentajām iestādēm, lai nodrošinātu, ka šīs iestādes efektīvi īsteno starptautiskos drošības standartus un ka korektīvie un preventīvie pasākumi, ko īsteno visi attiecīgie gaisa pārvadātāji, ir ilgtspējīgi ilgtermiņā. Tākmēr dalībvalstis turpinās pārbaudīt, vai tiek nodrošināta faktiska atbilstība attiecīgajiem drošības standartiem, piešķirot prioritāti perona pārbaudēm, kas jāveic šā gaisa pārvadātāja gaisa kuģiem saskaņā ar Regulu (EK) Nr. 351/2008.

- (57) Komisija ir gatava atbalstīt CARC un *Jordan Aviation* centienus, izmantojot novērtēšanas vizīti, kurā piedalās dalībvalstis un EASA, lai pārbaudītu *Jordan Aviation* darbības drošību, kā arī Jordānijas Hāšimītu Karalistē sertificēto gaisa pārvadātāju CARC uzraudzības jomā sasniegto progresu.

Rollins Air

- (58) Komisija uzsāka oficiālas apspriedes ar uzņēmumu *Rollins Air*, ko sertificējušas Hondurasas kompetentās iestādes, pēc tam, kad no Francijas kompetentajām iestādēm saņēma informāciju par lēmumu nedot satiksmes tiesības šim gaisa pārvadātājam Francijas teritorijā, līdz tiek novērsti drošības trūkumi, kas tika konstatēti tehniskās anketas un *Rollins Air* iesniegtās papildu informācijas tehniskajā novērtējumā, kura mērķis bija saņemt atļauju lidojumiem uz Franciju (t.s. SAFA standarta ziņojuma izsniegšana).

- (59) Uzņēmums tika aicināts precizēt šādus jautājumus un uzstāties Aviācijas drošības komitejā 2011. gada 8. novembrī: a) sniegt pierādījumus tam, ka ir īstenota lidojuma datu analīzes programma, kas atbilst ICAO noteikumiem; b) pierādījumus, ka Francija, tostarp tās aizjūras teritorijas, ir L1011-500 tipa gaisa kuģa, kurš reģistrēts saskaņā ar HR-AVN, darbībai apstiprinātās teritorijas daļa, kā to apstiprinājusi tās kompetentā iestāde; c) pierādījumus, ka paredzētajā lidojumā iesaistītie piloti pēdējo 12 mēnešu laikā ir nokārtojuši nepieciešamās profesionalitātes pārbaudes un d) ka gaisa pārvadātāja ierosinātā lidojuma abi apkalpes locekļi pārsniedza ICAO pieņemamo vecuma ierobežojumu.

- (60) Ne *Rollins Air*, ne Hondurasas kompetentā iestāde (DGAC) neieradās Aviācijas drošības komitejā. DGAC pilnvaroja Hondurasas diplomātisko pārstāvniecību Beļģijas Karalistē 2011. gada 9. novembrī informēt Aviācijas drošības komiteju par savu oficiālo nostāju, saskaņā

ar kuru DGAC ir uzsākusi procedūru, lai atceltu gaisa kuģa HR-AVN reģistrāciju Hondurasas valsts reģistrā, un ka *Rollins Air* vairs nav atļauts izmantot minēto gaisa kuģi. Tomēr *Rollins Air* ekspluatē vairākus šā tipa gaisa kuģus, un netika sniegta papildu informācija par iepriekš uzdotajiem jautājumiem.

- (61) Komiteja ņēma vērā to, ka Hondurasas ir klasificēta saskaņā ar ASV Federālās aviācijas pārvaldes ASV IASA programmas 2. kategoriju, kas norāda, ka Hondurasas kompetentās iestādes ir sistemātiski trūkumi, kas tām neļauj efektīvi izpildīt to sertifikācijas un uzraudzības pienākumus attiecībā uz to regulatīvajā kontrolē esošajiem gaisa pārvadātājiem.

- (62) Tāpēc, pamatojoties uz kopējiem kritērijiem, tiek uzskatīts, ka *Rollins Air* būtu jābūt iekļautam A pielikumā, līdz tiek iesniegti pierādījumi par Francijas kompetentās iestādes standarta ziņojumā norādīto trūkumu novēršanu.

Kongo Republikas gaisa pārvadātāji

- (63) Kongo Republikas kompetentās iestādes (ANAC) informēja, ka 2011. gada 23. septembrī ir izdota jauna AOC gaisa pārvadātājam *Equatorial Congo Airlines S.A.*, bet nepierādīja, ka šā gaisa pārvadātāja sertifikācija un uzraudzība pilnībā atbilst piemērojamajiem starptautiskajiem drošības standartiem. Tāpēc, pamatojoties uz kopējiem kritērijiem, ir secināts, ka *Equatorial Congo Airlines S.A.* arī būtu jāiekļauj A pielikumā.

Kongo Demokrātiskās Republikas gaisa pārvadātāji

- (64) Pastāv pārbaudīti pierādījumi, ka Kongo Demokrātiskajā Republikā kompetentās iestādes (AAC) izdeva jaunu AOC gaisa pārvadātājam *Stellar Airways*, lai gan nav pierādījumu, ka šā gaisa pārvadātāja sertifikācija un uzraudzība pilnībā atbilst piemērojamajiem starptautiskajiem drošības standartiem. Tāpēc, pamatojoties uz kopējiem kritērijiem, ir secināts, ka *Stellar Airways* arī būtu jāiekļauj A pielikumā.

Filipīnu gaisa pārvadātāji

- (65) Komisija tika informēta, ka Filipīnu kompetentās iestādes (CAAP) izdevušas jaunas AOC gaisa pārvadātājiem, piemēram, *Aeromajestic* un *Interisland Airlines*. CAAP nesniedza atbildi uz Komisijas informācijas pieprasījumu, kas nosūtīts 2011. gada 26. oktobrī, par šo uzņēmumu sertifikātu derīgumu un turklāt nepierādīja, ka to sertifikācija un uzraudzība atbilst piemērojamajiem starptautiskajiem drošības standartiem. Tāpēc, pamatojoties uz kopējiem kritērijiem, ir secināts, ka minētie gaisa pārvadātāji arī būtu jāiekļauj A pielikumā.

Vispārīgi apsvērumi par pārējiem A un B pielikumā iekļautajiem pārvadātājiem

(66) Lai gan Komisija ir nosūtījusi konkrētus pieprasījumus, līdz šim tā nav saņēmusi pierādījumus, kas liecinātu, ka pārējie 2011. gada 19. aprīlī atjauninātajā Kopienas sarakstā iekļautie gaisa pārvadātāji un par šo gaisa pārvadātāju regulatīvo uzraudzību atbildīgās iestādes būtu pilnā mērā īstenojušas atbilstošus nepilnību novēršanas pasākumus. Tādējādi, pamatojoties uz kopējiem kritērijiem, ir secināts, ka šiem gaisa pārvadātājiem arī turpmāk būtu jāpiemēro darbības aizliegums (A pielikums) vai attiecīgos gadījumos darbības ierobežojumi (B pielikums).

(67) Šajā regulā paredzētie pasākumi ir saskaņā ar Aviācijas drošības komitejas atzinumu,

IR PIENĒMUSI ŠO REGULU.

1. pants

Regulu (EK) Nr. 474/2006 groza šādi.

1. Regulas A pielikumu aizstāj ar šīs regulas A pielikumu;
2. Regulas B pielikumu aizstāj ar šīs regulas B pielikumu.

2. pants

Šī regula stājas spēkā nākamajā dienā pēc publicēšanas Eiropas Savienības Oficiālajā Vēstnesī.

Šī regula uzliek saistības kopumā un ir tieši piemērojama visās dalībvalstīs.

Šī regula uzliek saistības kopumā un ir tieši piemērojama dalībvalstīs saskaņā ar Līgumiem.

Briselē, 2011. gada 21. novembrī

Komisijas
un tās priekšsēdētāja vārdā –
priekšsēdētāja vietnieks
Joaquín ALMUNIA

A PIELIKUMS

GAISA PĀRVADĀTĀJI, KURIEM ES PIEMĒRO PILNĪGU DARBĪBAS AIZLIEGUMU ⁽¹⁾

Gaisa kuģa ekspluatanta apliecībā (AOC) norādītais gaisa pārvadātāja kā tiesību subjekta nosaukums (un komercnosaukums, ja tas ir citāds)	Gaisa kuģa ekspluatanta apliecības (AOC) numurs vai darbības licences numurs	Aviosabiedrības identifikācijas ICAO kods	Gaisa pārvadātāja valsts
BLUE WING AIRLINES	SRBWA-01/2002	BWI	Surinama
MERIDIAN AIRWAYS LTD	AOC 023	MAG	Ganas Republika
ROLLINS AIR	HR-005	RAV	Hondurasa
SILVERBACK CARGO FREIGHTERS	Nav zināms	VRB	Ruandas Republika
Visi gaisa pārvadātāji, ko sertificējušas iestādes, kuras atbild par regulatīvo uzraudzību Afganistānā, tostarp šādi:			Afganistānas Islama Republika
ARIANA AFGHAN AIRLINES	AOC 009	AFG	Afganistānas Islama Republika
KAM AIR	AOC 001	KMF	Afganistānas Islama Republika
PAMIR AIRLINES	Nav zināma	PIR	Afganistānas Islama Republika
SAFI AIRWAYS	AOC 181	SFW	Afganistānas Islama Republika
Visi gaisa pārvadātāji, ko sertificējušas iestādes, kuras atbild par regulatīvo uzraudzību Angolā, izņemot pārvadātāju TAAG Angola Airlines, kas iekļauts B pielikumā, bet ieskaitot turpmākos:			Angolas Republika
AEROJET	AO 008-01/11	Nav zināms	Angolas Republika
AIR26	AO 003-01/11-DCD	DCD	Angolas Republika
AIR GICANGO	009	Nav zināms	Angolas Republika
AIR JET	AO 006-01/11-MBC	MBC	Angolas Republika
AIR NAVE	017	Nav zināms	Angolas Republika
ANGOLA AIR SERVICES	006	Nav zināms	Angolas Republika
DIEXIM	007	Nav zināms	Angolas Republika
FLY540	AO 004-01 FLYA	Nav zināms	Angolas Republika
GIRA GLOBO	008	GGL	Angolas Republika
HELIANG	010	Nav zināms	Angolas Republika

⁽¹⁾ A pielikumā iekļautajiem gaisa pārvadātājiem var atļaut izmantot satiksmes tiesības ar gaisa kuģiem, kas kopā ar apkalpi nomāti no gaisa pārvadātāja, uz kuru neattiecas darbības aizliegums, ja tiek ievēroti attiecīgie drošības standarti.

Gaisa kuģa ekspluatanta apliecībā (AOC) norādītais gaisa pārvadātāja kā tiesību subjekta nosaukums (un komercnosaukums, ja tas ir citāds)	Gaisa kuģa ekspluatanta apliecības (AOC) numurs vai darbības licences numurs	Aviosabiedrības identifikācijas ICAO kods	Gaisa pārvadātāja valsts
HELIMALONGO	AO 005-01/11	Nav zināms	Angolas Republika
MAVEWA	016	Nav zināms	Angolas Republika
SONAIR	AO 002-01/10-SOR	SOR	Angolas Republika
Visi gaisa pārvadātāji, ko sertificējušas iestādes, kuras atbild par regulatīvo uzraudzību Beninā, tostarp šādi:			Beninas Republika
AERO BENIN	PEA No 014/MDCTTTATP-PR/ANAC/DEA/SCS	AEB	Beninas Republika
AFRICA AIRWAYS	Nav zināms	AFF	Beninas Republika
ALAFIA JET	PEA No 014/ANAC/MDCTTTATP-PR/DEA/SCS	nepiemēro	Beninas Republika
BENIN GOLF AIR	PEA No 012/MDCTTP-PR/ANAC/DEA/SCS.	BGL	Beninas Republika
BENIN LITTORAL AIRWAYS	PEA No 013/MDCTTTATP-PR/ANAC/DEA/SCS.	LTL	Beninas Republika
COTAIR	PEA No 015/MDCTTTATP-PR/ANAC/DEA/SCS.	COB	Beninas Republika
ROYAL AIR	PEA No 11/ANAC/MDCTTP-PR/DEA/SCS	BNR	Beninas Republika
TRANS AIR BENIN	PEA No 016/MDCTTTATP-PR/ANAC/DEA/SCS	TNB	Beninas Republika
Visi gaisa pārvadātāji, ko sertificējušas iestādes, kuras atbild par regulatīvo uzraudzību Kongo Republikā, tostarp šādi:			Kongo Republika
AERO SERVICE	RAC06-002	RSR	Kongo Republika
EQUAFLIGHT SERVICES	RAC 06-003	EKA	Kongo Republika
SOCIETE NOUVELLE AIR CONGO	RAC 06-004	Nav zināms	Kongo Republika
TRANS AIR CONGO	RAC 06-001	Nav zināms	Kongo Republika
EQUATORIAL CONGO AIRLINES S.A.	RAC 06-014	Nav zināms	Kongo Republika
Visi gaisa pārvadātāji, ko sertificējušas iestādes, kuras atbild par regulatīvo uzraudzību Kongo Demokrātiskajā Republikā (KDR), tostarp šādi:			Kongo Demokrātiskā Republika (KDR)

Gaisa kuģa ekspluatanta apliecībā (AOC) norādītais gaisa pārvadātāja kā tiesību subjekta nosaukums (un komercnosaukums, ja tas ir citāds)	Gaisa kuģa ekspluatanta apliecības (AOC) numurs vai darbības licences numurs	Aviosabiedrības identifikācijas ICAO kods	Gaisa pārvadātāja valsts
AFRICAN AIR SERVICES COMMUTER	409/CAB/MIN/ TVC/ 051/09	Nav zināms	Kongo Demokrātiskā Republika (KDR)
AIR KASAI	409/CAB/MIN/ TVC/ 036/08	Nav zināms	Kongo Demokrātiskā Republika (KDR)
AIR KATANGA	409/CAB/MIN/ TVC/ 031/08	Nav zināms	Kongo Demokrātiskā Republika (KDR)
AIR TROPIQUES	409/CAB/MIN/ TVC/ 029/08	Nav zināms	Kongo Demokrātiskā Republika (KDR)
BLUE AIRLINES	409/CAB/MIN/ TVC/ 028/08	BUL	Kongo Demokrātiskā Republika (KDR)
BRAVO AIR CONGO	409/CAB/MIN/TC/ 0090/2006	BRV	Kongo Demokrātiskā Republika (KDR)
BUSINESS AVIATION	409/CAB/MIN/ TVC/ 048/09	ABB	Kongo Demokrātiskā Republika (KDR)
BUSY BEE CONGO	409/CAB/MIN/ TVC/ 052/09	Nav zināms	Kongo Demokrātiskā Republika (KDR)
CETRACA AVIATION SERVICE	409/CAB/MIN/ TVC/ 026/08	CER	Kongo Demokrātiskā Republika (KDR)
CHC STELLAVIA	409/CAB/MIN/TC/ 0050/2006	Nav zināms	Kongo Demokrātiskā Republika (KDR)
CONGO EXPRESS	409/CAB/MIN/TVC/ 083/2009	Nav zināms	Kongo Demokrātiskā Republika (KDR)
COMPAGNIE AFRICAINE D'AVIATION (CAA)	409/CAB/MIN/ TVC/ 035/08	Nav zināms	Kongo Demokrātiskā Republika (KDR)
DOREN AIR CONGO	409/CAB/MIN/ TVC/ 0032/08	Nav zināms	Kongo Demokrātiskā Republika (KDR)
ENTREPRISE WORLD AIRWAYS (EWA)	409/CAB/MIN/ TVC/ 003/08	EWS	Kongo Demokrātiskā Republika (KDR)
FILAIR	409/CAB/MIN/ TVC/ 037/08	Nav zināms	Kongo Demokrātiskā Republika (KDR)
GALAXY KAVATSI	409/CAB/MIN/ TVC/ 027/08	Nav zināms	Kongo Demokrātiskā Republika (KDR)
GILEMBE AIR SOUTENANCE (GISAIR)	409/CAB/MIN/ TVC/ 053/09	Nav zināms	Kongo Demokrātiskā Republika (KDR)
GOMA EXPRESS	409/CAB/MIN/TC/ 0051/2006	Nav zināms	Kongo Demokrātiskā Republika (KDR)
GOMAIR	409/CAB/MIN/ TVC/ 045/09	Nav zināms	Kongo Demokrātiskā Republika (KDR)

Gaisa kuģa ekspluatanta apliecībā (AOC) norādītais gaisa pārvadātāja kā tiesību subjekta nosaukums (un komercnosaukums, ja tas ir citāds)	Gaisa kuģa ekspluatanta apliecības (AOC) numurs vai darbības licences numurs	Aviosabiedrības identifikācijas ICAO kods	Gaisa pārvadātāja valsts
HEWA BORA AIRWAYS (HBA)	409/CAB/MIN/ TVC/ 038/08	ALX	Kongo Demokrātiskā Republika (KDR)
INTERNATIONAL TRANS AIR BUSINESS (ITAB)	409/CAB/MIN/ TVC/ 033/08	Nav zināms	Kongo Demokrātiskā Republika (KDR)
KIN AVIA	409/CAB/MIN/ TVC/ 042/09	Nav zināms	Kongo Demokrātiskā Republika (KDR)
KORONGO AIRLINES	409/CAB/MIN/TVC/ 001/2011	Nav zināms	Kongo Demokrātiskā Republika (KDR)
LIGNES AÉRIENNES CONGOLAISES (LAC)	Ministra paraksts (rīkojums Nr. 78/205)	LCG	Kongo Demokrātiskā Republika (KDR)
MALU AVIATION	409/CAB/MIN/ TVC/04008	Nav zināms	Kongo Demokrātiskā Republika (KDR)
MANGO AVIATION	409/CAB/MIN/ TVC/ 034/08	Nav zināms	Kongo Demokrātiskā Republika (KDR)
SAFE AIR COMPANY	409/CAB/MIN/ TVC/ 025/08	Nav zināms	Kongo Demokrātiskā Republika (KDR)
SERVICES AIR	409/CAB/MIN/ TVC/ 030/08	Nav zināms	Kongo Demokrātiskā Republika (KDR)
STELLAR AIRWAYS	AAC/DG/DTA/TM/ 787/2011	Nav zināms	Kongo Demokrātiskā Republika (KDR)
SWALA AVIATION	409/CAB/MIN/ TVC/ 050/09	Nav zināms	Kongo Demokrātiskā Republika (KDR)
TMK AIR COMMUTER	409/CAB/MIN/ TVC/ 044/09	Nav zināms	Kongo Demokrātiskā Republika (KDR)
TRACEP CONGO AVIATION	409/CAB/MIN/ TVC/ 046/09	Nav zināms	Kongo Demokrātiskā Republika (KDR)
TRANS AIR CARGO SERVICES	409/CAB/MIN/ TVC/ 024/08	Nav zināms	Kongo Demokrātiskā Republika (KDR)
WIMBI DIRA AIRWAYS	409/CAB/MIN/ TVC/ 039/08	WDA	Kongo Demokrātiskā Republika (KDR)
ZAABU INTERNATIONAL	409/CAB/MIN/ TVC/ 049/09	Nav zināms	Kongo Demokrātiskā Republika (KDR)
Visi gaisa pārvadātāji, ko sertificējušas iestādes, kuras atbild par regulatīvo uzraudzību Džibutijā, tostarp šādi:			Džibutija
DAALLO AIRLINES	Nav zināms	DAO	Džibutija

Gaisa kuģa ekspluatanta apliecībā (AOC) norādītais gaisa pārvadātāja kā tiesību subjekta nosaukums (un komercnosaukums, ja tas ir citāds)	Gaisa kuģa ekspluatanta apliecības (AOC) numurs vai darbības licences numurs	Aviosabiedrības identifikācijas ICAO kods	Gaisa pārvadātāja valsts
Visi gaisa pārvadātāji, ko sertificējušas iestādes, kuras atbild par regulatīvo uzraudzību Ekvatoriālajā Gvinejā, tostarp šādi:			Ekvatoriālā Gvineja
CRONOS AIRLINES	Nav zināms	Nav zināms	Ekvatoriālā Gvineja
CEIBA INTERCONTINENTAL	Nav zināms	CEL	Ekvatoriālā Gvineja
EGAMS	Nav zināms	EGM	Ekvatoriālā Gvineja
EUROGUINEANA DE AVIACION Y TRANSPORTES	2006/001/MTTCT/ DGAC/SOPS	EUG	Ekvatoriālā Gvineja
GENERAL WORK AVIACION	002/ANAC	nepiemēro	Ekvatoriālā Gvineja
GETRA - GUINEA ECUATORIAL DE TRANSPORTES AEREOS	739	GET	Ekvatoriālā Gvineja
GUINEA AIRWAYS	738	nepiemēro	Ekvatoriālā Gvineja
STAR EQUATORIAL AIRLINES	Nav zināms	Nav zināms	Ekvatoriālā Gvineja
UTAGE – UNION DE TRANSPORTE AEREO DE GUINEA ECUATORIAL	737	UTG	Ekvatoriālā Gvineja
Visi gaisa pārvadātāji, ko sertificējušas iestādes, kuras atbild par regulatīvo uzraudzību Indonēzijā, izņemot Garuda Indonesia, Airfast Indonesia, Mandala Airlines un Ekspres Transportasi Antarbenua, bet ieskaitot turpmākos:			Indonēzijas Republika
AIR PACIFIC UTAMA	135-020	Nav zināms	Indonēzijas Republika
ALFA TRANS DIRGANTATA	135-012	Nav zināms	Indonēzijas Republika
ASCO NUSA AIR	135-022	Nav zināms	Indonēzijas Republika
ASI PUDJIASTUTI	135-028	Nav zināms	Indonēzijas Republika
AVIASTAR MANDIRI	135-029	Nav zināms	Indonēzijas Republika
DABI AIR NUSANTARA	135-030	Nav zināms	Indonēzijas Republika
DERAYA AIR TAXI	135-013	DRY	Indonēzijas Republika
DERAZONA AIR SERVICE	135-010	DRZ	Indonēzijas Republika
DIRGANTARA AIR SERVICE	135-014	DIR	Indonēzijas Republika
EASTINDO	135-038	Nav zināms	Indonēzijas Republika
GATARI AIR SERVICE	135-018	GHS	Indonēzijas Republika
INDONESIA AIR TRANSPORT	135-034	IDA	Indonēzijas Republika

Gaisa kuģa ekspluatanta apliecībā (AOC) norādītais gaisa pārvadātāja kā tiesību subjekta nosaukums (un komercnosaukums, ja tas ir citāds)	Gaisa kuģa ekspluatanta apliecības (AOC) numurs vai darbības licences numurs	Aviosabiedrības identifikācijas ICAO kods	Gaisa pārvadātāja valsts
INTAN ANGKASA AIR SERVICE	135-019	Nav zināms	Indonēzijas Republika
JOHNLIN AIR TRANSPORT	135-043	Nav zināms	Indonēzijas Republika
KAL STAR	121-037	KLS	Indonēzijas Republika
KARTIKA AIRLINES	121-003	KAE	Indonēzijas Republika
KURA-KURA AVIATION	135-016	KUR	Indonēzijas Republika
LION MENTARI AIRLINES	121-010	LNI	Indonēzijas Republika
MANUNGGA AIR SERVICE	121-020	Nav zināms	Indonēzijas Republika
MEGANTARA	121-025	MKE	Indonēzijas Republika
MERPATI NUSANTARA AIRLINES	121-002	MNA	Indonēzijas Republika
MIMIKA AIR	135-007	Nav zināms	Indonēzijas Republika
NATIONAL UTILITY HELICOPTER	135-011	Nav zināms	Indonēzijas Republika
NUSANTARA AIR CHARTER	121-022	Nav zināms	Indonēzijas Republika
NUSANTARA BUANA AIR	135-041	Nav zināms	Indonēzijas Republika
NYAMAN AIR	135-042	Nav zināms	Indonēzijas Republika
PELITA AIR SERVICE	121-008	PAS	Indonēzijas Republika
PENERBANGAN ANGKASA SEMESTA	135-026	Nav zināms	Indonēzijas Republika
PURA WISATA BARUNA	135-025	Nav zināms	Indonēzijas Republika
RIAU AIRLINES	121-016	RIU	Indonēzijas Republika
SAMPOERNA AIR NUSANTARA	135-036	SAE	Indonēzijas Republika
SAYAP GARUDA INDAH	135-004	Nav zināms	Indonēzijas Republika
SKY AVIATION	135-044	Nav zināms	Indonēzijas Republika
SMAC	135-015	SMC	Indonēzijas Republika
SRIWIJAYA AIR	121-035	SJY	Indonēzijas Republika
SURVEI UDARA PENAS	135-006	Nav zināms	Indonēzijas Republika
TRANSWISATA PRIMA AVIATION	135-021	Nav zināms	Indonēzijas Republika
TRAVEL EXPRESS AVIATION SERVICE	121-038	XAR	Indonēzijas Republika
TRAVIRA UTAMA	135-009	Nav zināms	Indonēzijas Republika

Gaisa kuģa ekspluatanta apliecībā (AOC) norādītais gaisa pārvadātāja kā tiesību subjekta nosaukums (un komercnosaukums, ja tas ir citāds)	Gaisa kuģa ekspluatanta apliecības (AOC) numurs vai darbības licences numurs	Aviosabiedrības identifikācijas ICAO kods	Gaisa pārvadātāja valsts
TRI MG INTRA ASIA AIRLINES	121-018	TMG	Indonēzijas Republika
TRIGANA AIR SERVICE	121-006	TGN	Indonēzijas Republika
UNINDO	135-040	Nav zināms	Indonēzijas Republika
WING ABADI AIRLINES	121-012	WON	Indonēzijas Republika
Visi gaisa pārvadātāji, ko sertificējušas iestādes, kuras atbild par regulatīvo uzraudzību Kazahstānā, izņemot Air Astana, bet ieskaitot turpmākos:			Kazahstānas Republika
AERO AIR COMPANY	AK-0429-10	ILK	Kazahstānas Republika
AIR ALMATY	AK-0409-09	LMY	Kazahstānas Republika
AIR TRUST AIRCOMPANY	AK-0412-10	RTR	Kazahstānas Republika
AK SUNKAR AIRCOMPANY	AK-0396-09	AKS	Kazahstānas Republika
ASIA CONTINENTAL AIRLINES	AK-0345-08	CID	Kazahstānas Republika
ASIA WINGS	AK-0390-09	AWA	Kazahstānas Republika
ATMA AIRLINES	AK-0437-10	AMA	Kazahstānas Republika
AVIA-JAYNAR / AVIA-ZHAYNAR	AK-0435-10	SAP	Kazahstānas Republika
BEYBARS AIRCOMPANY	AK-0383-09	BBS	Kazahstānas Republika
BERKUT AIR/BEK AIR	AK-0428-10	BEK	Kazahstānas Republika
BURUNDAYAVIA AIRLINES	AK-0415-10	BRY	Kazahstānas Republika
COMLUX	AK-0399-09	KAZ	Kazahstānas Republika
DETA AIR	AK-0417-10	DET	Kazahstānas Republika
EAST WING	AK-0411-09	EWZ	Kazahstānas Republika
EASTERN EXPRESS	AK-0427-10	LIS	Kazahstānas Republika
EURO-ASIA AIR	AK-0384-09	EAK	Kazahstānas Republika
EURO-ASIA AIR INTERNATIONAL	AK-0389-09	KZE	Kazahstānas Republika
FLY JET KZ	AK-0391-09	FJK	Kazahstānas Republika
INVESTAVIA	AK-0342-08	TLG	Kazahstānas Republika
IRTYSH AIR	AK-0439-11	MZA	Kazahstānas Republika
JET AIRLINES	AK-0419-10	SOZ	Kazahstānas Republika

Gaisa kuģa ekspluatanta apliecībā (AOC) norādītais gaisa pārvadātāja kā tiesību subjekta nosaukums (un komercnosaukums, ja tas ir citāds)	Gaisa kuģa ekspluatanta apliecības (AOC) numurs vai darbības licences numurs	Aviosabiedrības identifikācijas ICAO kods	Gaisa pārvadātāja valsts
JET ONE	AK-0433-10	JKZ	Kazahstānas Republika
KAZAIR JET	AK-0387-09	KEJ	Kazahstānas Republika
KAZAIRTRANS AIRLINE	AK-0349-09	KUY	Kazahstānas Republika
KAZAIRWEST	AK-0404-09	KAW	Kazahstānas Republika
KAZAVIASPAS	AK-0405-09	KZS	Kazahstānas Republika
MEGA AIRLINES	AK-0424-10	MGK	Kazahstānas Republika
MIRAS	AK-0402-09	MIF	Kazahstānas Republika
PRIME AVIATION	AK-0393-09	PKZ	Kazahstānas Republika
SAMAL AIR	AK-0407-09	SAV	Kazahstānas Republika
SAYAKHAT AIRLINES	AK-0426-10	SAH	Kazahstānas Republika
SEMEYAVIA	AK-400-09	SMK	Kazahstānas Republika
SCAT	AK-0420-10	VSV	Kazahstānas Republika
SKYBUS	AK-0432-10	BYK	Kazahstānas Republika
SKYJET	AK-0398-09	SEK	Kazahstānas Republika
UST-KAMENOGORSK / AIR DIVISION OF EKA	AK-0440-11	UCK	Kazahstānas Republika
ZHETYSU AIRCOMPANY	AK-0438-11	JTU	Kazahstānas Republika
Visi gaisa pārvadātāji, ko sertificējušas iestādes, kuras atbild par regulatīvo uzraudzību Kirgizstānas Republikā, tostarp šādi:			Kirgizstānas Republika
AIR MANAS	17	MBB	Kirgizstānas Republika
ASIAN AIR	36	AZZ	Kirgizstānas Republika
AVIA TRAFFIC COMPANY	23	AVJ	Kirgizstānas Republika
AEROSTAN (EX BISTAIR-FEZ BISHKEK)	08	BSC	Kirgizstānas Republika
CENTRAL ASIAN AVIATION SERVICES (CAAS)	13	CBK	Kirgizstānas Republika
CLICK AIRWAYS	11	CGK	Kirgizstānas Republika
DAMES	20	DAM	Kirgizstānas Republika
EASTOK AVIA	15	EEA	Kirgizstānas Republika
ITEK AIR	04	IKA	Kirgizstānas Republika

Gaisa kuģa ekspluatanta apliecībā (AOC) norādītais gaisa pārvadātāja kā tiesību subjekta nosaukums (un komercnosaukums, ja tas ir citāds)	Gaisa kuģa ekspluatanta apliecības (AOC) numurs vai darbības licences numurs	Aviosabiedrības identifikācijas ICAO kods	Gaisa pārvadātāja valsts
KYRGYZ TRANS AVIA	31	KTC	Kirgizstānas Republika
KYRGYZSTAN	03	LYN	Kirgizstānas Republika
KYRGYZSTAN AIRLINE	Nav zināms	KGA	Kirgizstānas Republika
S GROUP AVIATION	6	SGL	Kirgizstānas Republika
SKY WAY AIR	21	SAB	Kirgizstānas Republika
TRAST AERO	05	TSJ	Kirgizstānas Republika
VALOR AIR	07	VAC	Kirgizstānas Republika
Visi gaisa pārvadātāji, ko sertificējušas iestādes, kuras atbild par regulatīvo uzraudzību Libērijā, tostarp šādi:			Libērija
Visi gaisa pārvadātāji, ko sertificējušas iestādes, kuras atbild par regulatīvo uzraudzību Gabonas Republikā, izņemot pārvadātājus Gabon Airlines, Afrijet un SN2AG, kas iekļauti B pielikumā, bet ieskaitot turpmākos:			Gabonas Republika
AFRIC AVIATION	010/MTAC/ANAC-G/DSA	Nav zināms	Gabonas Republika
AIR SERVICES SA	004/MTAC/ANAC-G/DSA	RVS	Gabonas Republika
AIR TOURIST (ALLEGIANCE)	007/MTAC/ANAC-G/DSA	LGE	Gabonas Republika
NATIONALE ET REGIONALE TRANSPORT (NATIONALE)	008/MTAC/ANAC-G/DSA	NRG	Gabonas Republika
SCD AVIATION	005/MTAC/ANAC-G/DSA	SCY	Gabonas Republika
SKY GABON	009/MTAC/ANAC-G/DSA	SKG	Gabonas Republika
SOLENTA AVIATION GABON	006/MTAC/ANAC-G/DSA	Nav zināms	Gabonas Republika
Visi gaisa pārvadātāji, ko sertificējušas iestādes, kuras atbild par regulatīvo uzraudzību Mauritānijas Republikā, tostarp šādi:			Mauritānijas Republika
MAURITANIA AIRWAYS		MTW	Mauritānijas Republika
Visi gaisa pārvadātāji, ko sertificējušas iestādes, kuras atbild par regulatīvo uzraudzību Mozambikas Republikā, tostarp šādi:			Mozambikas Republika
MOZAMBIQUE AIRLINES – LINHAS AEREAS DE MOÇAMBIQUE	MOZ-01/2010	LAM	Mozambikas Republika

Gaisa kuģa ekspluatanta apliecībā (AOC) norādītais gaisa pārvadātāja kā tiesību subjekta nosaukums (un komercnosaukums, ja tas ir citāds)	Gaisa kuģa ekspluatanta apliecības (AOC) numurs vai darbības licences numurs	Aviosabiedrības identifikācijas ICAO kods	Gaisa pārvadātāja valsts
MOZAMBIQUE EXPRESS/MEX	2010. gada Nr. 2	MXE	Mozambikas Republika
TRANS AIRWAYS/KAYA AIRLINES	2010. gada Nr. 3	Nav zināms	Mozambikas Republika
HELICOPTEROS CAPITAL	Nav zināms	Nav zināms	Mozambikas Republika
CFA MOZAMBIQUE	Nav zināms	Nav zināms	Mozambikas Republika
UNIQUE AIR CHARTER	Nav zināms	Nav zināms	Mozambikas Republika
AEROVISAO DE MOZAMBIQUE	Nav zināms	Nav zināms	Mozambikas Republika
SAFARI AIR	Nav zināms	Nav zināms	Mozambikas Republika
ETA AIR CHARTER LDA	2010. gada Nr. 4	Nav zināms	Mozambikas Republika
EMILIO AIR CHARTER LDA	2010. gada Nr. 5	Nav zināms	Mozambikas Republika
CFM-TTA SA	2010. gada Nr. 7	Nav zināms	Mozambikas Republika
AERO-SERVICOS SARL	2010. gada Nr. 8	Nav zināms	Mozambikas Republika
VR CROSPRAYERS LDA	2010. gada Nr. 6	Nav zināms	Mozambikas Republika
Visi gaisa pārvadātāji, ko sertificējušas iestādes, kuras atbild par regulatīvo uzraudzību Filipīnās, tostarp šādi:			Filipīnu Republika
AEROMAJESTIC	Nav zināms	Nav zināms	Filipīnu Republika
AEROWURKS AERIAL SPRAYING SERVICES	2010030	Nav zināms	Filipīnu Republika
AIR PHILIPPINES CORPORATION	2009006	GAP	Filipīnu Republika
AIR WOLF AVIATION INC.	200911	Nav zināms	Filipīnu Republika
AIRTRACK AGRICULTURAL CORPORATION	2010027	Nav zināms	Filipīnu Republika
ASIA AIRCRAFT OVERSEAS PHILIPPINES INC.	4AN9800036	Nav zināms	Filipīnu Republika
AVIATION TECHNOLOGY INNOVATORS, INC.	4AN2007005	Nav zināms	Filipīnu Republika
AVIATOUR'S FLY'N INC.	200910	Nav zināms	Filipīnu Republika
AYALA AVIATION CORP.	4AN9900003	Nav zināms	Filipīnu Republika
BEACON	Nav zināms	Nav zināms	Filipīnu Republika
BENDICE TRANSPORT MANAGEMENT INC.	4AN2008006	Nav zināms	Filipīnu Republika
CANADIAN HELICOPTERS PHILIPPINES INC.	4AN9800025	Nav zināms	Filipīnu Republika
CEBU PACIFIC AIR	2009002	CEB	Filipīnu Republika

Gaisa kuģa ekspluatanta apliecībā (AOC) norādītais gaisa pārvadātāja kā tiesību subjekta nosaukums (un komercnosaukums, ja tas ir citāds)	Gaisa kuģa ekspluatanta apliecības (AOC) numurs vai darbības licences numurs	Aviosabiedrības identifikācijas ICAO kods	Gaisa pārvadātāja valsts
CHEMTRAD AVIATION CORPORATION	2009018	Nav zināms	Filipīnu Republika
CM AERO	4AN2000001	Nav zināms	Filipīnu Republika
CORPORATE AIR	Nav zināms	Nav zināms	Filipīnu Republika
CYCLONE AIRWAYS	4AN9900008	Nav zināms	Filipīnu Republika
FAR EAST AVIATION SERVICES	2009013	Nav zināms	Filipīnu Republika
F.F. CRUZ AND COMPANY, INC.	2009017	Nav zināms	Filipīnu Republika
HUMA CORPORATION	2009014	Nav zināms	Filipīnu Republika
INAEC AVIATION CORP.	4AN2002004	Nav zināms	Filipīnu Republika
INTERISLAND	Nav zināms	Nav zināms	Filipīnu Republika
ISLAND AVIATION	2009009	SOY	Filipīnu Republika
ISLAND TRANSVOYAGER	2010022	Nav zināms	Filipīnu Republika
LION AIR, INCORPORATED	2009019	Nav zināms	Filipīnu Republika
MACRO ASIA AIR TAXI SERVICES	2010029	Nav zināms	Filipīnu Republika
MINDANAO RAINBOW AGRICULTURAL DEVELOPMENT SERVICES	2009016	Nav zināms	Filipīnu Republika
MISIBIS AVIATION & DEVELOPMENT CORP	2010020	Nav zināms	Filipīnu Republika
OMNI AVIATION CORP.	2010033	Nav zināms	Filipīnu Republika
PACIFIC EAST ASIA CARGO AIRLINES, INC.	4AS9800006	PEC	Filipīnu Republika
PACIFIC AIRWAYS CORPORATION	4AN9700007	Nav zināms	Filipīnu Republika
PACIFIC ALLIANCE CORPORATION	4AN2006001	Nav zināms	Filipīnu Republika
PHILIPPINE AIRLINES	2009001	PAL	Filipīnu Republika
PHILIPPINE AGRICULTURAL AVIATION CORP.	4AN9800015	Nav zināms	Filipīnu Republika
ROYAL AIR CHARTER SERVICES INC.	2010024	Nav zināms	Filipīnu Republika
ROYAL STAR AVIATION, INC.	2010021	Nav zināms	Filipīnu Republika
SOUTH EAST ASIA AIRLINE INC. (SEAIR)	2009004	Nav zināms	Filipīnu Republika
SOUTHSTAR AVIATION COMPANY, INC.	4AN9800037	Nav zināms	Filipīnu Republika
SPIRIT OF MANILA AIRLINES CORPORATION	2009008	MNP	Filipīnu Republika

Gaisa kuģa ekspluatanta apliecībā (AOC) norādītais gaisa pārvadātāja kā tiesību subjekta nosaukums (un komercnosaukums, ja tas ir citāds)	Gaisa kuģa ekspluatanta apliecības (AOC) numurs vai darbības licences numurs	Aviosabiedrības identifikācijas ICAO kods	Gaisa pārvadātāja valsts
SUBIC INTERNATIONAL AIR CHARTER	4AN9900010	Nav zināms	Filipīnu Republika
SUBIC SEAPLANE, INC.	4AN2000002	Nav zināms	Filipīnu Republika
TOPFLITE AIRWAYS, INC.	4AN9900012	Nav zināms	Filipīnu Republika
TRANSGLOBAL AIRWAYS CORPORATION	2009007	TCU	Filipīnu Republika
WORLD AVIATION, CORP.	Nav zināms	Nav zināms	Filipīnu Republika
WCC AVIATION COMPANY	2009015	Nav zināms	Filipīnu Republika
YOKOTA AVIATION, INC.	Nav zināms	Nav zināms	Filipīnu Republika
ZENITH AIR, INC.	2009012	Nav zināms	Filipīnu Republika
ZEST AIRWAYS INCORPORATED	2009003	RIT	Filipīnu Republika
Visi gaisa pārvadātāji, kam apliecību piešķirušas iestādes, kuras atbild par regulatīvo uzraudzību Santomē un Prinsipi, tostarp šādi:			Santome un Prinsipi
AFRICA CONNECTION	10/AOC/2008	Nav zināms	Santome un Prinsipi
BRITISH GULF INTERNATIONAL COMPANY LTD	01/AOC/2007	BGI	Santome un Prinsipi
EXECUTIVE JET SERVICES	03/AOC/2006	EJZ	Santome un Prinsipi
GLOBAL AVIATION OPERATION	04/AOC/2006	Nav zināms	Santome un Prinsipi
GOLIAF AIR	05/AOC/2001	GLE	Santome un Prinsipi
ISLAND OIL EXPLORATION	01/AOC/2008	Nav zināms	Santome un Prinsipi
STP AIRWAYS	03/AOC/2006	STP	Santome un Prinsipi
TRANSAFRIK INTERNATIONAL LTD	02/AOC/2002	TFK	Santome un Prinsipi
TRANSCARG	01/AOC/2009	Nav zināms	Santome un Prinsipi
TRANSLIZ AVIATION (TMS)	02/AOC/2007	TMS	Santome un Prinsipi
Visi gaisa pārvadātāji, ko sertificējušas iestādes, kuras atbild par regulatīvo uzraudzību Sjerraleonē, tostarp šādi:			Sjerraleone
AIR RUM, LTD	Nav zināms	RUM	Sjerraleone
DESTINY AIR SERVICES, LTD	Nav zināms	DTY	Sjerraleone
HEAVYLIFT CARGO	Nav zināms	Nav zināms	Sjerraleone
ORANGE AIR SIERRA LEONE LTD	Nav zināms	ORJ	Sjerraleone

Gaisa kuģa ekspluatanta apliecībā (AOC) norādītais gaisa pārvadātāja kā tiesību subjekta nosaukums (un komercnosaukums, ja tas ir citāds)	Gaisa kuģa ekspluatanta apliecības (AOC) numurs vai darbības licences numurs	Aviosabiedrības identifikācijas ICAO kods	Gaisa pārvadātāja valsts
PARAMOUNT AIRLINES, LTD	Nav zināms	PRR	Sjerraleone
SEVEN FOUR EIGHT AIR SERVICES LTD	Nav zināms	SVT	Sjerraleone
TEEBAH AIRWAYS	Nav zināms	Nav zināms	Sjerraleone
Visi gaisa pārvadātāji, ko sertificējušas iestādes, kuras atbild par regulatīvo uzraudzību Sudānā, tostarp šādi:			Sudānas Republika
SUDAN AIRWAYS	Nav zināms	SUD	Sudānas Republika
SUN AIR COMPANY	051	SNR	Sudānas Republika
MARSLAND COMPANY	040	MSL	Sudānas Republika
ATTICO AIRLINES	023	ETC	Sudānas Republika
FOURTY EIGHT AVIATION	054	WHB	Sudānas Republika
SUDANESE STATES AVIATION COMPANY	010	SNV	Sudānas Republika
ALMAJARA AVIATION	Nav zināms	MJA	Sudānas Republika
BADER AIRLINES	035	BDR	Sudānas Republika
ALFA AIRLINES	054	AAJ	Sudānas Republika
AZZA TRANSPORT COMPANY	012	AZZ	Sudānas Republika
GREEN FLAG AVIATION	017	Nav zināms	Sudānas Republika
ALMAJAL AVIATION SERVICE	015	MGG	Sudānas Republika
NOVA AIRLINES	001	NOV	Sudānas Republika
TARCO AIRLINES	056	Nav zināms	Sudānas Republika
Visi gaisa pārvadātāji, ko sertificējušas iestādes, kuras atbild par regulatīvo uzraudzību Svazilendā, tostarp šādi:			Svazilenda
SWAZILAND AIRLINK	Nav zināms	SZL	Svazilenda
Visi gaisa pārvadātāji, kam apliecību piešķirušas iestādes, kuras atbild par regulatīvo uzraudzību Zambijā, tostarp šādi:			Zambija
ZAMBEZI AIRLINES	Z/AOC/001/2009	ZMA	Zambija

B PIELIKUMS

GAISA PĀRVADĀTĀJI, KURIEM PIEMĒRO DARBĪBAS IEROBEŽOJUMUS ES ⁽¹⁾

Gaisa kuģa ekspluatanta apliecībā (AOC) norādītais gaisa pārvadātāja kā tiesību subjekta nosaukums (un komercnosaukums, ja tas ir citāds)	Gaisa kuģa ekspluatanta apliecības (AOC) numurs	Aviosabiedrības identifikācijas ICAO kods	Gaisa pārvadātāja valsts	Gaisa kuģa tips, uz kuru attiecināts ierobežojums	Reģistrācijas zīme(-s) un (ja zināms) konstrukcijas sērijas numurs(-i)	Reģistrācijas valsts
AIR KORYO	GAC-AOC/KOR-01	KOR	DPRK	Visa flote, izņemot divus TU- 204 tipa gaisa kuģus	Visa flote, izņemot P-632, P-633	DPRK
AFRIJET ⁽¹⁾	002/MTAC/ANAC-G/DSA	ABS	Gabonas Republika	Visa flote, izņemot divus Falcon 50 tipa gaisa kuģus, divus Falcon 900 tipa gaisa kuģus	Visa flote, izņemot TR-LGV; TR-LGY; TR-AFJ; TR-AFR	Gabonas Republika
AIR ASTANA ⁽²⁾	AK-0388-09	KZR	Kazahstāna	Visa flote, izņemot divus B-767 tipa gaisa kuģus; četrus B-757 tipa gaisa kuģus; desmit A319/320/321 tipa gaisa kuģus; piecus Fokker 50 tipa gaisa kuģus	Visa flote, izņemot 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 (Nīderlandes Karaliste)
AIRLIFT INTERNATIONAL (GH) LTD	AOC 017	ALE	Ganas Republika	Visa flote, izņemot divus DC8-63F tipa gaisa kuģus	Visa flote, izņemot 9G-TOP un 9G-RAC	Ganas Republika
AIR MADAGASCAR	5R-M01/2009	MDG	Madagaskara	Visa flote, izņemot divus Boeing B-737-300 tipa gaisa kuģus, divus ATR 72-500 tipa gaisa kuģus, vienu ATR 42-500 tipa gaisa kuģi, vienu ATR 42-320 tipa gaisa kuģi un trīs DHC 6-300 tipa gaisa kuģus	Visa flote, izņemot 5R-MFH, 5R-MFI, 5R-MJE, 5R-MJF, 5R-MJG, 5R-MVT, 5R-MGC, 5R-MGD, 5R-MGF	Madagaskaras Republika
AIR SERVICE COMORES	06-819/TA-15/DGACM	KMD	Komoru salas	Visa flote, izņemot LET 410 UVP	Visa flote, izņemot D6-CAM (851336)	Komoru salas

⁽¹⁾ B pielikumā minētajiem gaisa pārvadātājiem var atļaut izmantot satiksmes tiesības ar gaisa kuģiem, kas kopā ar apkalpi nomāti no gaisa pārvadātāja, uz kuru neattiecas darbības aizliegums, ja tiek ievēroti attiecīgie drošības standarti.

Gaisa kuģa ekspluatanta apliecībā (AOC) norādītais gaisa pārvadātāja kā tiesību subjekta nosaukums (un komercnosaukums, ja tas ir citāds)	Gaisa kuģa ekspluatanta apliecības (AOC) numurs	Aviosabiedrības identifikācijas ICAO kods	Gaisa pārvadātāja valsts	Gaisa kuģa tips, uz kuru attiecināts ierobežojums	Reģistrācijas zīme(-s) un (ja zināms) konstrukcijas sērijas numurs(-i)	Reģistrācijas valsts
GABON AIRLINES ⁽³⁾	001/MTAC/ANAC	GBK	Gabonas Republika	Visa flote, izņemot Visa flote, izņemot vienu Boeing B-767-200 tipa gaisa kuģi	Visa flote, izņemot TR-LHP	Gabonas Republika
IRAN AIR ⁽⁴⁾	FS100	IRA	Irānas Islama Republika	Visa flote, izņemot četrpadsmit A-300 tipa gaisa kuģus, astoņus A-310 tipa gaisa kuģus, vienu B-737 tipa gaisa kuģi	Visa flote, izņemot 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	Irānas Islama Republika
JORDAN AVIATION	C002	JAV	Jordānijas Hāšimītu Karaliste	Visa flote, izņemot 8 Boeing B-737 tipa gaisa kuģus, 2 Airbus A-310 tipa gaisa kuģus, 1 Airbus A-320 tipa gaisa kuģi	Visa flote, izņemot JY-JAB JY-JAD JY-JAN JY-JAO JY-JAX JY-JAY JY-JAP JY-JAQ JY-JAV JY-JAH JY-JAC	Jordānijas Hāšimītu Karaliste
NOUVELLE AIR AFFAIRES GABON (SN2AG)	003/MTAC/ANAC-G/DSA	NVS	Gabonas Republika	Visa flote, izņemot vienu Challenger CL-601 tipa gaisa kuģi, vienu HS-125-800 tipa gaisa kuģi	Visa flote, izņemot TR-AAG, ZS-AFG	Gabonas Republika; Dienvidāfrikas Republika

Gaisa kuģa ekspluatanta apliecībā (AOC) norādītais gaisa pārvadātāja kā tiesību subjekta nosaukums (un komercnosaukums, ja tas ir citāds)	Gaisa kuģa ekspluatanta apliecības (AOC) numurs	Aviosabiedrības identifikācijas ICAO kods	Gaisa pārvadātāja valsts	Gaisa kuģa tips, uz kuru attiecināts ierobežojums	Reģistrācijas zīme(-s) un (ja zināms) konstrukcijas sērijas numurs(-i)	Reģistrācijas valsts
TAAG ANGOLA AIRLINES	001	DTA	Angolas Republika	Visa flote, izņemot 5 Boeing B-777 tipa gaisa kuģus un 4 B-737-700 tipa gaisa kuģus	Visa flote, izņemot D2-TED, D2-TEE, D2-TEF, D2-TEG, D2-TEH, D2-TBF, D2-TBG, D2-TBH, D2-TBJ	Angolas Republika

(¹) Afrijet ir atļauts izmantot tikai konkrētus gaisa kuģus, kas minēti tā pašreizējiem lidojumiem Eiropas Savienībā.

(²) Air Astana ir atļauts izmantot tikai konkrētus gaisa kuģus, kas minēti tā pašreizējiem lidojumiem Eiropas Savienībā.

(³) Gabon Airlines ir atļauts izmantot tikai konkrētus gaisa kuģus, kas minēti tā pašreizējiem lidojumiem ES.

(⁴) Iran Air ir atļauts nodrošināt lidojumus uz Eiropas Savienību, izmantojot tikai konkrētus gaisa kuģus, atbilstīgi nosacījumiem, kas izklāstīti Regulas (ES) Nr. 590/2010 69. apsvērumā (OV L 170, 6.7.2010., 15. lpp.).

KOMISIJAS ĪSTENOŠANAS REGULA (ES) Nr. 1198/2011**(2011. gada 21. novembris),****ar ko nosaka standarta importa vērtības atsevišķu veidu augļu un dārzeņu ieviešanas cenas noteikšanai**

EIROPAS KOMISIJA,

tā kā:

ņemot vērā Līgumu par Eiropas Savienības darbību,

Īstenošanas regulā (ES) Nr. 543/2011, piemērojot Urugvajas kārtas daudzpusējo tirdzniecības sarunu iznākumu, paredzēti kritēriji, pēc kuriem Komisija nosaka standarta importa vērtības minētās regulas XVI pielikuma A daļā norādītajiem produktiem no trešām valstīm un laika periodiem,

ņemot vērā Padomes 2007. gada 22. oktobra Regulu (EK) Nr. 1234/2007, ar ko izveido lauksaimniecības tirgu kopīgu organizāciju un paredz īpašus noteikumus dažiem lauksaimniecības produktiem (Vienotā TKO regula) ⁽¹⁾,

IR PIEŅĒMUSI ŠO REGULU.

1. pantsņemot vērā Komisijas 2011. gada 7. jūnija Īstenošanas regulu (ES) Nr. 543/2011, ar ko nosaka sīki izstrādātus noteikumus Padomes Regulas (EK) Nr. 1234/2007 piemērošanai attiecībā uz augļu un dārzeņu un pārstrādātu augļu un dārzeņu nozari ⁽²⁾, un jo īpaši tās 136. panta 1. punktu,

Standarta importa vērtības, kas minētas Īstenošanas regulas (ES) Nr. 543/2011 136. pantā, ir tādas, kā norādīts šīs regulas pielikumā.

2. pants

Šī regula stājas spēkā 2011. gada 22. novembrī.

Šī regula uzliek saistības kopumā un ir tieši piemērojama visās dalībvalstīs.

Briselē, 2011. gada 21. novembrī

Komisijas
un tās priekšsēdētāja vārdā –
lauksaimniecības un lauku attīstības ģenerāldirektors
José Manuel SILVA RODRÍGUEZ

⁽¹⁾ OV L 299, 16.11.2007., 1. lpp.⁽²⁾ OV L 157, 15.6.2011., 1. lpp.

PIELIKUMS

Standarta importa vērtības atsevišķu veidu augļu un dārzeņu ieviešanas cenas noteikšanai

(EUR/100 kg)

KN kods	Trešās valsts kods ⁽¹⁾	Standarta ieviešanas vērtība
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⁾ Valstu nomenklatūra, kas paredzēta Komisijas Regulā (EK) Nr. 1833/2006 (OV L 354, 14.12.2006., 19. lpp.). Kods "ZZ" nozīmē "citas izcelsmes vietas".

KOMISIJAS ĪSTENOŠANAS REGULA (ES) Nr. 1199/2011**(2011. gada 21. novembris),****ar ko groza ar Īstenošanas regulu (ES) Nr. 971/2011 2011./12. tirdzniecības gadam noteiktās reprezentatīvās cenas un papildu ievadmaksas nodokļus dažiem cukura nozares produktiem**

EIROPAS KOMISIJA,

ņemot vērā Līgumu par Eiropas Savienības darbību,

ņemot vērā Padomes 2007. gada 22. oktobra Regulu (EK) Nr. 1234/2007, ar ko izveido lauksaimniecības tirgu kopīgu organizāciju un paredz īpašus noteikumus dažiem lauksaimniecības produktiem (Vienotā TKO regula) ⁽¹⁾,ņemot vērā Komisijas 2006. gada 30. jūnija Regulu (EK) Nr. 951/2006, ar ko paredz sīki izstrādātus noteikumus par to, kā īstenot Padomes Regulu (EK) Nr. 318/2006 saistībā ar tirdzniecību ar trešām valstīm cukura nozarē ⁽²⁾, un jo īpaši tās 36. panta 2. punkta otrās daļas otro teikumu,

tā kā:

- (1) Reprezentatīvās cenas un papildu ievadmaksas nodokļi, kas 2011./12. tirdzniecības gadā piemērojami baltajam

cukuram, jēlcukuram un dažu veidu sīrupam, tika noteikti ar Komisijas Īstenošanas regulu (ES) Nr. 971/2011 ⁽³⁾. Šajās cenās un nodokļos jaunākie grozījumi izdarīti ar Komisijas Īstenošanas regulu (ES) Nr. 1166/2011 ⁽⁴⁾.

- (2) Saskaņā ar datiem, kas patlaban ir Komisijas rīcībā, minētās summas ir jāgroza atbilstīgi Regulā (EK) Nr. 951/2006 paredzētajiem noteikumiem un kārtībai,

IR PIEŅĒMUSI ŠO REGULU.

1. pants

Ar Regulu (EK) Nr. 951/2006 2011./12. tirdzniecības gadam noteiktās reprezentatīvās cenas un papildu ievadmaksas nodokļi, kas piemērojami Īstenošanas regulas (ES) Nr. 971/2011 36. pantā minētajiem produktiem, tiek grozīti un ir sniegti šīs regulas pielikumā.

2. pants

Šī regula stājas spēkā 2011. gada 22. novembrī.

Šī regula uzliek saistības kopumā un ir tieši piemērojama visās dalībvalstīs.

Briselē, 2011. gada 21. novembrī

Komisijas
un tās priekšsēdētāja vārdā –
lauksaimniecības un lauku attīstības ģenerāldirektors
José Manuel SILVA RODRÍGUEZ

⁽¹⁾ OV L 299, 16.11.2007., 1. lpp.

⁽²⁾ OV L 178, 1.7.2006., 24. lpp.

⁽³⁾ OV L 254, 30.9.2011., 12. lpp.

⁽⁴⁾ OV L 297, 16.11.2011., 59. lpp.

PIELIKUMS

Grozītās reprezentatīvās cenas un papildu ieviedmuitas nodokļi, kas no 2011. gada 22. novembra piemērojami baltajam cukuram, jēlcukuram un produktiem ar KN kodu 1702 90 95

(EUR)

KN kods	Reprezentatīvā cena par attiecīgā produkta 100 tīrsvara kilogramiem	Papildu ieviedmuitas nodoklis par attiecīgā produkta 100 tīrsvara kilogramiem
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⁾ Standarta kvalitātei, kas noteikta Regulas (EK) Nr. 1234/2007 IV pielikuma III punktā.⁽²⁾ Standarta kvalitātei, kas noteikta Regulas (EK) Nr. 1234/2007 IV pielikuma II punktā.⁽³⁾ Aprēķins uz 1 % saharozes satura.

LĒMUMI

EIROPAS CENTRĀLĀS BANKAS LĒMUMS

(2011. gada 15. novembris),

ar ko groza Lēmumu ECB/2007/7 par TARGET2-ECB noteikumiem un nosacījumiem

(ECB/2011/19)

(2011/749/ES)

EIROPAS CENTRĀLĀS BANKAS VALDE,

ņemot vērā Līgumu par Eiropas Savienības darbību un jo īpaši tā 127. panta 2. punktu,

ņemot vērā Eiropas Centrālo banku sistēmas un Eiropas Centrālās bankas Statūtus un jo īpaši to 11.6. pantu, kā arī 17., 22. un 23. pantu,

ņemot vērā 2007. gada 26. aprīļa Pamatnostādni ECB/2007/2 par Eiropas automatizēto reālā laika bruto norēķinu sistēmu (TARGET2) ⁽¹⁾ un jo īpaši tās 6. panta 2. punktu,

tā kā:

- (1) Pamatnostādne ECB/2007/2 grozīta ar 2011. gada 14. oktobra Pamatnostādni ECB/2011/15, ar ko groza Pamatnostādni ECB/2007/2 par Eiropas automatizēto reālā laika bruto norēķinu sistēmu (TARGET2) ⁽²⁾, lai a) iekļautu "piesardzības apsvērumus" tajos kritērijos, uz kuru pamata var noraidīt pieteikumu dalībai TARGET2 un var bloķēt, ierobežot vai izbeigt dalībnieka dalību TARGET2 vai tā piekļuvi dienas kredītam; un b) atspoguļotu jaunās prasības TARGET2 dalībniekiem, kas saistītas ar administratīvajiem un ierobežojošajiem pasākumiem, kuri ieviesti saskaņā ar Līguma 75. un 215. pantu.

- (2) Tādēļ jāgroza 2007. gada 24. jūlija Lēmuma ECB/2007/7 par TARGET2-ECB noteikumiem un nosacījumiem ⁽³⁾ pielikums, lai dažus Pamatnostādnes ECB/2011/15 elementus iekļautu TARGET2-ECB noteikumos un nosacījumos,

IR PIENĒMUSI ŠO LĒMUMU.

1. pants

Grozījumi TARGET2-ECB noteikumos un nosacījumos

Lēmuma ECB/2007/7 pielikumu, kurā iekļauti TARGET2-ECB noteikumi un nosacījumi, groza saskaņā ar šā lēmuma pielikumu.

2. pants

Stāšanās spēkā

Šis lēmums stājas spēkā 2011. gada 21. novembrī.

Frankfurtē pie Mainas, 2011. gada 15. novembrī

ECB prezidents

Mario DRAGHI

⁽¹⁾ OV L 237, 8.9.2007., 1. lpp.

⁽²⁾ OV L 279, 26.10.2011., 5. lpp.

⁽³⁾ OV L 237, 8.9.2007., 71. lpp.

PIELIKUMS

Lēmuma ECB/2007/7 pielikumu groza šādi:

1) pielikuma 1. pantā tiek aizstātas šādas definīcijas:

- “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) ar šādu apakšpunktu aizstāj 6. panta 4. punkta c) apakšpunktu:

- “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) ar šādiem apakšpunktiem aizstāj 28. panta 2. punkta e) un f) apakšpunktu:

- “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) šādi groza 33. pantu:

- a) virsrakstu “Data protection, prevention of money laundering and related issues” aizstāj ar “Data protection, prevention of money laundering, administrative or restrictive measures and related issues”;

b) pievieno šādu 3. punktu:

“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.”

IETEIKUMI

KOMISIJAS IETEIKUMS

(2011. gada 8. septembris)

par atbalstu visu ES aptverošiem *eCall* pakalpojumiem elektronisko sakaru tīklos neatliekamās palīdzības zvanu pārraidīšanai no transportlīdzekļa, pamatojoties uz 112 zvanu ("*eCall*")

(Dokuments attiecas uz EEZ)

(2011/750/ES)

EIROPAS KOMISIJA,

ņemot vērā Līgumu par Eiropas Savienības darbību un jo īpaši tā 292. pantu,

tā kā:

- (1) Padomes 1991. gada 29. jūlija Lēmumā 91/396/EEK par vienota Eiropas neatliekamās palīdzības dienesta numura ieviešanu ⁽¹⁾ dalībvalstīm tika prasīts nodrošināt, lai numurs 112 tiktu ieviests valsts telefonu tīklos kā vienots Eiropas neatliekamās palīdzības numurs.
- (2) Eiropas Parlamenta un Padomes 2002. gada 7. marta Direktīvā 2002/22/EK par universālo pakalpojumu un lietotāju tiesībām attiecībā uz elektronisko sakaru tīkliem un pakalpojumiem ("Universālā pakalpojuma direktīva") ⁽²⁾ dalībvalstīm ir izvirzīta prasība nodrošināt, ka uz zvaniem uz numuru 112 tiek atbildēts un tie tiek apstrādāti un ka visiem tiešajiem lietotājiem ir iespēja zvanīt uz 112 par brīvu.
- (3) Eiropas Parlamenta un Padomes 2010. gada 7. jūlija Direktīvā 2010/40/ES par pamatu intelektisko transporta sistēmu ieviešanai autotransporta jomā un saskarnēm ar citiem transporta veidiem ⁽³⁾ iekļauti saskaņoti noteikumi par sadarbīgu visu ES aptverošu *eCall* pakalpojumu kā prioritāru pasākumu. Šāda saskaņota pakalpojuma ieviešana visos transportlīdzekļos Eiropas Savienībā var būtiski samazināt bojāgājušo skaitu un traumu smagumu ceļu satiksmes negadījumos.
- (4) Ir svarīgi, ka visas dalībvalstis izstrādā vienotus tehniskos risinājumus un praksi, lai nodrošinātu neatliekamās palīdzības dienesta zvanu pakalpojumus.

Kopīgi tehniski risinājumi ir jāizstrādā ar Eiropas standartizācijas organizāciju palīdzību, lai veicinātu *eCall* pakalpojumu ieviešanu, nodrošinātu visu ES aptveroša pakalpojuma sadarbīgu un nepārtrauktību un samazinātu īstenošanas izmaksas Eiropas Savienībā.

- (5) Saskaņotais risinājums visā Eiropā nodrošinātu sadarbīgu balss/audio zvana un minimālo datu kopuma, kuru izveido transportlīdzekļa *eCall* sistēma, pārraidīšanai ārkārtas izsaukumu centrālei, ietverot negadījuma precīzu atrašanās vietu un laiku. Saskaņots risinājums nodrošinātu arī *eCall* pakalpojuma nepārtrauktību visās Eiropas valstīs. Līdz ar liela apjoma pārrobežu pārvadājumiem Eiropā pieaug vajadzība pēc kopēja datu pārraides protokola, lai nodotu šo informāciju ārkārtas izsaukumu centrālēm un neatliekamās palīdzības dienestiem nolūkā izvairīties no pārraidīto datu pārprasšanas vai nepareizas interpretācijas riska.
- (6) Lai efektīvi īstenotu saskaņotu visu ES aptverošu sadarbīgu *eCall* pakalpojumu, nepieciešams, lai balss/audio zvans ar minimālo datu kopumu, kuru par negadījumu izveido transportlīdzekļa sistēma, tiek automātiski pārraidīts uz jebkuru ārkārtas izsaukumu centrāli, kas var saņemt un izmantot sniegtos atrašanās vietas datus.
- (7) Noteikumi par informācijas nosūtīšanu, ko veic mobilo sakaru tīkla operatori ārkārtas izsaukumu centrālei, jāizveido pārredzamā un nediskriminējošā veidā, vajadzības gadījumā ietverot visus izdevumu aspektus.
- (8) Saskaņots risinājums visā Eiropā var nodrošināt sadarbīgu uzlabotiem *eCall* lietojumiem, piemēram, papildu informācijas sniegšanu, piemēram, par avārijas sensoru rādītājiem, par pārvadāto bīstamu kravu veidiem vai par transportlīdzekļa pasažieru skaitu.

⁽¹⁾ OV L 217, 6.8.1991., 31. lpp.

⁽²⁾ OV L 108, 24.4.2002., 51. lpp.

⁽³⁾ OV L 207, 6.8.2010., 1. lpp.

- (9) Eiropas Parlamenta un Padomes 1995. gada 24. oktobra Direktīvā 95/46/EK par personu aizsardzību attiecībā uz personas datu apstrādi un šādu datu brīvu apriti⁽¹⁾ un Eiropas Parlamenta un Padomes 2002. gada 12. jūlija Direktīvā 2002/58/EK par personas datu apstrādi un privātās dzīves aizsardzību elektronisko komunikāciju nozarē ("Direktīva par privāto dzīvi un elektronisko komunikāciju")⁽²⁾ vispārēji noteikts, ka pilnībā būtu jāievēro personu privātuma un datu aizsardzības tiesības un tādēļ jāīsteno atbilstīgi tehniskie un organizatoriskie drošības pasākumi. Tomēr tā atļauj neatliekamās palīdzības dienestiem izmantot atrašanās vietas datus bez attiecīgā lietotāja piekrišanas. Jo īpaši dalībvalstīm būtu jānodrošina, ka ir pārredzamas procedūras, kuras reglamentē veidu, kādā publisko telekomunikāciju tīkli un/vai pakalpojumu sniedzēji var ņemt vērā to, ka nav lietotāja piekrišanas, lai apstrādātu atrašanās vietas datus par katru atsevišķu līniju attiecībā uz organizācijām, kuras nodarbojas ar ārkārtas izsaukumiem un kuras par tādām ir atzinusi dalībvalsts.
- (10) Pakalpojums *eCall* ir izstrādāts, ievērojot 29. panta datu aizsardzības darba grupas ieteikumus, kas ietverti darba dokumentā par datu aizsardzības un privātuma aizsardzības aspektiem saistībā ar *eCall* iniciatīvu un kas pieņemti 2006. gada 26. septembrī, proti, ka transportlīdzekļus, kas aprīkoti ar *eCall* ierīcēm, nedrīkst izsekot to parastajā ekspluatācijas statusā un ka minimālajā datu kopumā, ko nosūta *eCall* ierīce, būtu jāiekļauj obligātā informācija, kas nepieciešama pareizai neatliekamās palīdzības zvanu apstrādei.
- (11) Šis ieteikums ļaus dalībvalstīm izstrādāt reakcijas uz *eCall* organizēšanu tādā veidā, kas vislabāk atbilst to ātrās reaģēšanas infrastruktūrai.
- (12) Pasākumiem saskaņā ar Eiropas Savienības rīcības programmu civilās aizsardzības jomā jātiecas integrēt civilās aizsardzības mērķus pārējā Savienības politikā un pasākumos, kā arī jānodrošina programmas atbilstība citiem Savienības pasākumiem. Tas dod tiesības Komisijai veikt darbības, lai palielinātu to organizāciju sagatavotību, kuras iesaistītas civilās aizsardzības jomā dalībvalstīs, veicinot to spēju reaģēt uz ārkārtas situācijām un uzlabojot reaģēšanas metodes un paņēmienus un tūlītēju cietušo aprūpi. Tas var ietvert *eCall* informācijas apstrādi un izmantošanu ārkārtas izsaukumu centrālēs un ārkārtas dienestos.
- (13) Lai veiksmīgi īstenotu *eCall* pakalpojumu visā Eiropas Savienībā, ir jārisina īstenošanas jautājumi un jākoordinē jaunu sistēmu ieviešanas grafiki. Eiropas *eCall* īstenošanas platforma, kuru 2009. gada februārī Komisija izveidoja kā valsts un privātā sektora partnerību, ir ļāvusi visām ieinteresētajām personām apspriest un vienoties par saskaņotām un laicīgām īstenošanas principiem.
- (14) Lai sasniegtu šā ieteikuma mērķus, ir būtiski turpināt dialogu starp mobilo tīklu operatoriem, pakalpojumu sniedzējiem un valsts iestādēm, tostarp neatliekamās palīdzības dienestiem.
- (15) Ņemot vērā koncepciju un tehnoloģiju nepārtraukto attīstību, dalībvalstis tiek mudinātas veicināt un atbalstīt neatliekamās palīdzības pakalpojumu attīstību, piemēram, tūristiem un ceļotājiem, kā arī bīstamo kravu autopārva-dātājiem, un atbalstīt kopēju saskaņotu specifikāciju izstrādi un īstenošanu, lai šādu pakalpojumu sadarbību nodrošinātu visā Eiropā,

IR PIENĒMUSI ŠO IETEIKUMU.

1. Dalībvalstīm ir jāpiemēro šādi saskaņoti nosacījumi un principi, lai manuāli vai automātiski veiktu ārkārtas zvanus no transportlīdzekļa telemātikas termināļa uz ārkārtas izsaukumu centrālēm, izmantojot vienoto Eiropas neatliekamās palīdzības dienesta numuru 112.

2. Šajā ieteikumā piemēro šādas definīcijas:

- a) "ārkārtas dienests" ir dienests, kuru par tādu atzinusi dalībvalsts un kurš sniedz tūlītēju un ātru palīdzību situācijās, kurās pastāv tiešs risks dzīvībai vai veselībai, personas vai sabiedrības veselībai vai drošībai, privātajam vai valsts īpašumam vai videi, bet ne tikai šajās situācijās;
- b) "ārkārtas izsaukumu centrāle" (AIC) ir fiziskā atrašanās vieta, kur ārkārtas zvani tiek saņemti vispirms saskaņā ar valsts iestādes vai valdības atzītas privātas organizācijas atbildību, un "vispiemērotāko ārkārtas izsaukumu centrāli" iepriekš ir noteikušas iestādes, lai tā apkalpotu ārkārtas zvanus noteiktā apgabalā vai noteikta veida ārkārtas zvanus (piemēram, *eCall* izsaukumus);
- c) "*eCall*" nozīmē neatliekamās palīdzības zvanu no transportlīdzekļa uz 112 zvanu dienestu, kuru veic automātiski, aktivējoties transportlīdzeklī iebūvētiem sensoriem, vai manuāli un kurš satur, izmantojot mobilo bezvadu sakaru tīklu, standarta minimālo datu kopumu un izveido audio kanālu starp transportlīdzekļa pasažieriem un vispiemērotāko ārkārtas izsaukumu centrāli;
- d) "neatliekamās palīdzības dienestu kategorijas vērtība" ir 8 bitu vērtība, kuru izmanto attiecībā uz ārkārtas zvaniem no mobilajiem tālruņiem, lai norādītu noteikta tipa ārkārtas zvanu (1 – policija, 2 – ātrā medicīniskā

(1) OV L 281, 23.11.1995., 31. lpp.

(2) OV L 201, 31.7.2002., 37. lpp.

palīdzība, 3 – ugunsdzēsēji, 4 – jūras apsardze, 5 – glābšana kalnos, 6 – manuāls *eCall*, 7 – automātisks *eCall*, 8 – rezerves), kā norādīts ETSI TS 124.008 tabulā 10.5.135d;

- e) “*eCall* diskriminators” jeb “*eCall* karodziņš” nozīmē “neatliekamās palīdzības dienestu kategorijas vērtību”, kas piešķirta *eCall* izsaukumam saskaņā ar ETSI TS 124.008 (t. i., “6 – manuāls *eCall*” un “7 – automātisks *eCall*”) un kas ļauj atšķirt 112 zvanus, kuri veikti no mobilajiem termināļiem, un 112 *eCall* izsaukumus no transportlīdzekļa termināļiem, kā arī manuāli vai automātiski pārraidītus *eCall* izsaukumus;
 - f) “minimālais datu kopums” ir informācija, kas jānosūta ārkārtas izsaukumu centrālei atbilstoši standartam EN 15722; un
 - g) “mobilo telesakaru tīkla operators” jeb “mobilo sakaru tīkla operators” ir publisko mobilo bezvadu sakaru tīkla nodrošinātājs.
3. Dalībvalstīm jāizstrādā detalizēti noteikumi par publisko mobilo sakaru tīklu operatoriem, kas valstī nodarbojas ar *eCall* apstrādi. Noteikumiem ir pilnībā jāatbilst datu aizsardzības noteikumiem, kas iekļauti Direktīvā 95/46/EK un

Direktīvā 2002/58/EK. Turklāt tām jānorāda vispiemērotākā ārkārtas izsaukumu centrāle, lai maršrutētu *eCall*.

- 4. Dalībvalstīm jānodrošina, ka mobilā tīkla operatori īsteno mehānismu “*eCall* diskriminators” apstrādei savos tīklos. Tas jāīsteno līdz 2014. gada 31. decembrim.
- 5. Mobilo tīklu operatoriem jāapstrādā *eCall* kā jebkurš cits zvans uz vienoto Eiropas neatliekamās palīdzības numuru 112.
- 6. Dalībvalstīm jāpieprasa, lai to iestādes līdz 2012. gada marta beigām ziņo Komisijai par pasākumiem, kas veikti saistībā ar šo ieteikumu, un par situāciju “*eCall* diskriminators” apstrādes mehānisma īstenošanā, ko veic mobilo sakaru tīklu operatori, lai Komisija var uzņemties pārskatīšanu, ņemot vērā jaunās prasības ārkārtas izsaukumu centrālēm.

Briselē, 2011. gada 8. septembrī

Komisijas vārdā –
priekšsēdētāja vietniece
Neelie KROES

Abonementa cenas 2011. gadā (bez PVN, ieskaitot sūtīšanas izdevumus)

ES Oficiālais Vēstnesis, L un C sērija, tikai papīra formātā	22 oficiālajās ES valodās	EUR 1 100 gadā
ES Oficiālais Vēstnesis, L un C sērija, papīra formātā + DVD, ikgadējs	22 oficiālajās ES valodās	EUR 1 200 gadā
ES Oficiālais Vēstnesis, L sērija, tikai papīra formātā	22 oficiālajās ES valodās	EUR 770 gadā
ES Oficiālais Vēstnesis, L un C sērija, DVD, ikmēneša (apkopojošs)	22 oficiālajās ES valodās	EUR 400 gadā
ES Oficiālā Vēstneša pielikums (S sērija) – Publiskā iepirkuma līgumu konkursi, DVD, viens izdevums nedēļā	daudzvalodu: 23 oficiālajās ES valodās	EUR 300 gadā
ES Oficiālais Vēstnesis, C sērija – Konkursi	valodā(-ās) saskaņā ar konkursu(-iem)	EUR 50 gadā

Eiropas Savienības Oficiālā Vēstneša, kas iznāk oficiālajās Eiropas Savienības valodās, abonements ir pieejams 22 valodās. Tajā ir L sērija ("Tiesību akti") un C sērija ("Paziņojumi un informācija").

Katrai valodas versijai nepieciešams atsevišķs abonements.

Saskaņā ar Padomes Regulu (EK) Nr. 920/2005, kas publicēta 2005. gada 18. jūnijā *Oficiālajā Vēstnesī* L 156, Eiropas Savienības iestādes uz zināmu laiku nesaista pienākums visus tiesību aktus sagatavot īru valodā un tos publicēt šajā valodā. Tādēļ *Oficiālā Vēstneša* izdevumus īru valodā var iegādāties atsevišķi.

Oficiālā Vēstneša pielikumu (S sērija – "Publiskā iepirkuma līgumu konkursi") var abonēt 23 oficiālo valodu versijās vienā daudzvalodu DVD formātā.

Eiropas Savienības Oficiālā Vēstneša abonentiem ir tiesības saņemt dažādus *Oficiālā Vēstneša* pielikumus bez papildu samaksas. Abonentus informē par pielikumiem ar *Eiropas Savienības Oficiālajā Vēstnesī* iekļautiem paziņojumiem lasītājiem.

Pārdošana un abonementi

Dažādus maksas periodiskos izdevumus, tādus kā *Eiropas Savienības Oficiālais Vēstnesis*, var abonēt pie mūsu komerciālajiem izplatītājiem. To saraksts ir pieejams šādā tīmekļa vietnē:

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

EUR-Lex (<http://eur-lex.europa.eu>) piedāvā tiešu bezmaksas piekļuvi Eiropas Savienības tiesību aktiem. Šajā vietnē iespējams iepazīties ar *Eiropas Savienības Oficiālo Vēstnesi*, un tajā ir iekļauti arī līgumi, tiesību akti, tiesu prakse un sagatavošanā esošie tiesību akti.

Lai uzzinātu vairāk par Eiropas Savienību, skatīt: <http://europa.eu>



Eiropas Savienības Publikāciju birojs
2985 Luksemburga
LUKSEMBURGA

LV