

31998L0020

L 107/4

DZIENNIK URZĘDOWY WSPÓLNOT EUROPEJSKICH

7.4.1998

DYREKTYWA RADY 98/20/WE

z dnia 30 marca 1998 r.

zmieniająca dyrektywę 92/14/EWG w sprawie limitów operacyjnych samolotów objętych częścią II rozdział 2 tom 1 załącznika 16 do Konwencji o Międzynarodowym Lotnictwie Cywilnym, wydanie drugie (1988 r.)

RADA UNII EUROPEJSKIEJ,

uwzględniając Traktat ustanawiający Wspólnotę Europejską, w szczególności jego art. 84 ust. 2,

uwzględniając wniosek Komisji ⁽¹⁾,uwzględniając opinię Komitetu Ekonomiczno-Społecznego ⁽²⁾,stanowiąc zgodnie z procedurą ustanowioną w art. 189c Traktatu ⁽³⁾,

a także mając na uwadze, co następuje:

- (1) Głównym celem przepisów dyrektywy 92/14/EWG ⁽⁴⁾ jest ograniczenie eksploatacji niektórych typów poddźwiękowych cywilnych samolotów odrzutowych.
- (2) Definicja podstawowych pojęć niniejszej dyrektywy powinna zapobiec niejasnościom, co do celu i zakresu stosowania niniejszej dyrektywy.
- (3) Niniejsza dyrektywa nie pozbawia poszczególnych Państw Członkowskich możliwości do odwoływania się do stosownych przepisów rozporządzenia Rady (EWG) nr 2408/92 z dnia 23 lipca 1992 r. w sprawie dostępu przewoźników lotniczych Wspólnoty do wewnątrzspółnotowych tras lotniczych ⁽⁵⁾ zgodnie z ich treścią.
- (4) Ze względu na wyjątkową sytuację historyczną portów lotniczych obsługujących konurbację berlińską oraz umiejscowienie portów lotniczych Berlin Tegel i Berlin Tempelhof blisko centrum miasta, uzasadnione jest czasowe wyłączenie tych dwóch lotnisk z zakresu stosowania niektórych przepisów dyrektywy 92/14/EWG.
- (5) Konieczne jest uwzględnianie wstępnego zamiaru wyłączenia dla samolotów krajów rozwijających się; w

tym celu stosowne przepisy wymienionej dyrektywy należy wyjaśnić.

- (6) Z wyłączenia przyznanego samolotowi pochodzącemu z kraju rozwijającego się powinien korzystać jedynie ten kraj.
- (7) Konieczne jest wyjaśnienie zakresu udzielania wyłączeń przyznawanych ze względów ekonomicznych.
- (8) Powinno być jasne, iż Państwo Członkowskie może jedynie ustalić harmonogram stopniowego wycofywania samolotów, które nie spełniają warunków, w odniesieniu do samolotów znajdujących się w rejestrze tego Państwa Członkowskiego.
- (9) Niektóre Państwa Członkowskie mają umowy z przewoźnikami z państw trzecich, które pozwalają im na wyłączenia w zakresie stopniowego wycofywania samolotów wymienionych w rozdziale 2, podobne do tych udzielanych przewoźnikom wspólnotowym; właściwe jest, aby umowy te nie były unieważniane.
- (10) Istotne jest uaktualnianie załącznika do dyrektywy 92/14/EWG i wprowadzanie w nim zmian w odpowiednim czasie; dlatego zmiany powinny być sporządzone przez Komisję we współpracy z komitetem o charakterze nadzorującym.
- (11) Artykuł 3 dyrektywy 92/14/EWG stanowi o wyłączeniach dla samolotów, które znajdują się w rejestrach krajów rozwijających się oraz o tym, czy samoloty, które uzyskały wyłączenie, zostały wymienione w załączniku do tej dyrektywy.
- (12) Konieczne jest wprowadzenie zmian w załączniku do dyrektywy 92/14/EWG w celu dodania niektórych samolotów, które kwalifikują się do przyznania im wyłączenia, a które nie zostały w nim umieszczone w momencie przyjmowania tej dyrektywy; konieczne jest także skreślenie wszelkich wzmianek o niektórych samolotach, które zostały wycofane ze służby, zniszczone lub z innych przyczyn nie kwalifikują się do udzielenia im wyłączenia.
- (13) Istotne jest zapobieganie niewłaściwemu używaniu rejestracji; załącznik do niniejszej dyrektywy zawiera odniesienie, dla każdego samolotu, do numeru seryjnego nadanego indywidualnemu samolotowi przez producenta.

⁽¹⁾ Dz.U. C 309 z 18.10.1996, str. 9.⁽²⁾ Dz.U. C 66 z 3.3.1997, str. 4.⁽³⁾ Opinia Parlamentu Europejskiego z dnia 13 marca 1997 r. (Dz.U. C 115 z 14.4.1997, str. 24), wspólne stanowisko Rady nr 42/97 z dnia 9 października 1997 r. (Dz.U. C 375 z 10.12.1997, str. 25) i decyzja Parlamentu Europejskiego z dnia 13 stycznia 1998 r. (Dz.U. C 34 z 2.2.1998).⁽⁴⁾ Dz.U. L 76 z 23.3.1992, str. 21.⁽⁵⁾ Dz.U. L 240 z 24.8.1992, str. 8. Rozporządzenie zmienione w 1994 r. Aktem Przystąpienia.

- (14) Ważne jest zapewnienie, że kara na naruszenie prawa wspólnotowego jest skuteczna, proporcjonalna i odstraszająca.
- (15) Na mocy Aktu Przystąpienia z 1994 r. Austria musi dostosować się do przepisów dyrektywy 92/14/EWG począwszy od dnia 1 kwietnia 2002 r.,

- 5) w art. 4, art. 5 lit. c) i d) i art. 6 wyrazy „linia lotnicza” zastępuje się wyrazami „przewoźnik lotniczy”;
- 6) artykuł 7 otrzymuje brzmienie:

„Artykuł 7

1. Państwa Członkowskie mogą ograniczyć usuwanie z rejestrów wszelkich wzmianek o samolotach, które nie spełniają norm rozdziału 3 załącznika 16, w rocznym tempie równym nie więcej niż 10 % całej floty samolotów odrzutowych wspólnotowego przewoźnika lotniczego.

2. Państwa Członkowskie nie stosują przepisów art. 2 ust. 1 w odniesieniu do samolotów znajdujących się w rejestrze Państwa Członkowskiego zgodnie z ust. 1.

3. W przypadku gdy Państwo Członkowskie przyznało wyłączenie równoważne temu, które zostało opisane w ust. 1 i 2 samolotom zarejestrowanym w państwie trzecim i eksploatowanym w tym Państwie Członkowskim przed wejściem w życie niniejszej dyrektywy, wyłączenie może być nadal uznawane, z zastrzeżeniem spełnienia przez przewoźnika lotniczego stosownych warunków.”;

- 7) dodaje się artykuły w brzmieniu:

„Artykuł 9a

Zmiany do załącznika, które okażą się niezbędne do zapewnienia pełnej zgodności z kryteriami określonymi w art. 3 zostaną zrealizowane zgodnie z procedurą określoną w art. 9b ust. 2.

Artykuł 9b

1. Komisja jest wspomagana przez komitet przewidziany w rozporządzeniu Rady (EWG) nr 3922/91 z dnia 16 grudnia 1991 r. w sprawie harmonizacji wymagań technicznych i procedur administracyjnych w dziedzinie lotnictwa cywilnego (*), który działa zgodnie z procedurą określoną w ust. 2.

2. Przedstawiciel Komisji przedkłada komitetowi projekt środków, które należy podjąć. Komitet wydaje swoją opinię na temat projektu w terminie, który ustala przewodniczący stosownie do pilności sprawy. Opinia zostaje podjęta większością ustanowioną w art. 148 ust. 2 Traktatu w przypadku decyzji, które Rada musi podjąć na wniosek Komisji. Głosy przedstawicieli Państw Członkowskich w komitecie są wazone w sposób określony w tym artykule. Przewodniczący nie bierze udziału w głosowaniu.

3. a) Komisja przyjmie przewidziane środki jeżeli są one zgodne z opinią komitetu.

b) Jeżeli przewidziane środki nie są zgodne z opinią komitetu, lub w przypadku braku opinii, Komisja bezzwłocznie przedłoży Radzie wniosek odnoszący się do środków, które mają być podjęte. Rada stanowi kwalifikowaną większością głosów.

PRZYJMUJE NINIEJSZĄ DYREKTYWĘ:

Artykuł 1

Zmiany

W dyrektywie 92/14/EWG wprowadza się następujące zmiany:

- 1) w art. 1 dodaje się ustęp w brzmieniu:

„3. Do celów niniejszej dyrektywy:

»przewoźnik lotniczy« oznacza przedsiębiorstwo transportu lotniczego posiadające ważną licencję eksploatacyjną;

»licencja eksploatacyjna« oznacza upoważnienie udzielane przedsiębiorstwu zezwalające na wykonywanie przewozów pasażerów, poczty i/lub towaru za wynagrodzeniem i/lub najem;

»wspólnotowy przewoźnik lotniczy« oznacza przewoźnika lotniczego posiadającego ważną licencję eksploatacyjną przyznaną przez Państwo Członkowskie zgodnie z rozporządzeniem Rady (EWG) nr 2407/92 z dnia 23 lipca 1992 r. w sprawie przyznawania licencji przewoźnikom lotniczym (*);

»cywilna flota samolotów odrzutowych« oznacza całość cywilnej floty lotniczej samolotów odrzutowych, którą dysponuje przewoźnik lotniczy, jako właściciel lub na podstawie umowy dzierżawy nie krótszej niż jeden rok.

(* Dz.U. L 240 z 24.8.1992, str. 1.”;

- 2) w art. 2 dodaje się ustęp w brzmieniu:

„4. Przed dniem, określonym w ust. 2, eksploatacja cywilnych samolotów odrzutowych, które nie odpowiadają przepisom ust. 1 lit. a) może być ograniczona lub zabroniona na lotniskach Berlin Tegel i Berlin Tempelhof.”;

- 3) w art. 3 lit. b) otrzymuje brzmienie:

„b) samoloty te zostały zarejestrowane w kraju rozwijającym się wskazanym dla danego samolotu w załączniku w roku referencyjnym i nadal są używane bezpośrednio lub pod dowolną postacią umowy dzierżawy przez osoby fizyczne lub prawne mające siedzibę w tym kraju.”;

- 4) w art. 3 dodaje się akapit w brzmieniu:

„Wyłączenie, określone w poprzednim akapicie nie ma zastosowania, jeżeli samolot jest wydzierżawiony osobie fizycznej lub prawnej mającej siedzibę w innym kraju niż kraj wymieniony dla tego samolotu w załączniku.”;

Jeżeli Rada po upływie trzech miesięcy od daty wystąpienia do niej nie podejmie żadnej decyzji, wówczas przyjmowane są środki proponowane przez Komisję.

(*) Dz.U. L 373 z 31.12.1991, str. 4. Rozporządzenie zmienione rozporządzeniem (WE) nr 2176/96 (Dz.U. L 291 z 14.11.1996, str. 15).”;

8) Załącznik zastępuje się niniejszym załącznikiem.

Artykuł 2

System kar

Państwa Członkowskie ustanowią system kar za łamanie przepisów krajowych przyjętych zgodnie z niniejszą dyrektywą i podejmą wszelkie niezbędne środki w celu zapewnienia, że kary te będą stosowane. Przewidziane kary muszą być skuteczne, proporcjonalne i odstraszające. Państwa Członkowskie powiadomią Komisję o tych przepisach nie później niż do dnia 1 marca 1999 r. a także powiadomią ją o wszelkich późniejszych zmianach, tak szybko, jak to możliwe.

Artykuł 3

Wprowadzenie w życie

1. Nie później niż do dnia 1 marca 1999 r. Państwa Członkowskie wprowadzą w życie przepisy ustawowe, wykonawcze i administracyjne niezbędne do wykonania niniejszej dyrektywy i niezwłocznie powiadomią o tym Komisję.

Gdy Państwa Członkowskie przyjmują te środki, będą one zawierać odniesienie do niniejszej dyrektywy lub odniesienie takie będzie towarzyszyć ich urzędowej publikacji. Sposoby dokonywania takiego odniesienia określone są przez Państwa Członkowskie.

2. Zgodnie z art. 168 Aktu Przystąpienia z 1994 r. i jego załącznikiem XIX (III), Austria wprowadzi w życie środki niezbędne do zapewnienia zgodności z niniejszą dyrektywą do dnia 1 kwietnia 2002 r.

Artykuł 4

Wejście w życie

Niniejsza dyrektywa wchodzi w życie dwudziestego dnia po jej opublikowaniu w *Dzienniku Urzędowym Wspólnot Europejskich*.

Artykuł 5

Adresaci

Niniejsza dyrektywa skierowana jest do Państw Członkowskich.

Sporządzono w Brukseli, dnia 30 marca 1998 r.

W imieniu Rady

LORD SIMON of HIGHBURY

Przewodniczący

ZAŁĄCZNIK

„ZAŁĄCZNIK

WYKAZ SAMOLOTÓW WYŁĄCZONYCH ZGODNIE Z ART. 3

Uwaga: Wyłączenia dla samolotów wymienionych w niniejszym załączniku przyznawane są zgodnie z ogólnymi ramami polityk i decyzji Narodów Zjednoczonych (np. sankcje, embarga itd.).

ALGERIA

Numer Seryjny	Typ	Rejestracja	Przewoźnik
20955	B727-2D6	7T-VEH	Air Algérie
21053	B727-2D6	7T-VEI	Air Algérie
21210	B727-2D6	7T-VEM	Air Algérie
21284	B727-2D6	7T-VEP	Air Algérie
20884	B737-2D6	7T-VEG	Air Algérie
21063	B737-2D6	7T-VEJ	Air Algérie
21064	B737-2D6	7T-VEK	Air Algérie
21065	B737-2D6	7T-VEL	Air Algérie
21211	B737-2D6	7T-VEN	Air Algérie
20650	B737-2D6	7T-VED	Air Algérie
21285	B737-2D6	7T-VEQ	Air Algérie

KONGA, DEMOKRATYCZNA REPUBLIKA

Numer Seryjny	Typ	Rejestracja	Przewoźnik
20200	B707-329C	9Q-CBW	Scibe Airlift

REPUBLIKA DOMINIKANY

Numer Seryjny	Typ	Rejestracja	Przewoźnik
19767	B707-399C	HI-442CT	Dominicana de Aviación

EGIPT

Numer Seryjny	Typ	Rejestracja	Przewoźnik
19843	B707-336C	SU-PBA	Air Memphis
19916	B707-328C	SU-PBB	Air Memphis
21194	B737-266	SU-AYK	Egypt Air
21195	B737-266	SU-AYL	Egypt Air
21227	B737-266	SU-AYO	Egypt Air

IRAK

Numer Seryjny	Typ	Rejestracja	Przewoźnik
20889	B707-370C	YI-AGE	Iraqi Airways
20892	B737-270C	YI-AGH	Iraqi Airways
20893	B737-270C	YI-AGI	Iraqi Airways

LIBAN

Numer Seryjny	Typ	Rejestracja	Przewoźnik
20259	B707-3B4C	OD-AFD	MEA
20260	B707-3B4C	OD-AFE	MEA
19967	B707-347C	OD-AGV	MEA
19589	B707-323C	OD-AHC	MEA
19515	B707-323C	OD-AHD	MEA
20170	B707-323B	OD-AHF	MEA
19516	B707-323C	OD-AHE	MEA
19104	B707-327C	OD-AGX	TMA
19105	B707-327C	OD-AGY	TMA
18939	B707-323C	OD-AGD	TMA
19214	B707-331C	OD-AGS	TMA
19269	B707-321C	OD-AGO	TMA
19274	B707-321C	OD-AGP	TMA

LIBERIA

Numer Seryjny	Typ	Rejestracja	Przewoźnik
45683	DC8F-55	EL-AJO	Liberia World Airlines
45686	DC8F-55	EL-AJQ	Liberia World Airlines

LIBIA

Numer Seryjny	Typ	Rejestracja	Przewoźnik
20245	B727-224	5A-DAI	Libyan Arab Airlines
21051	B727-2L5	5A-DIB	Libyan Arab Airlines
21052	B727-2L5	5A-DIC	Libyan Arab Airlines
21229	B727-2L5	5A-DID	Libyan Arab Airlines
21230	B727-2L5	5A-DIE	Libyan Arab Airlines

MAURETANIA

Numer Seryjny	Typ	Rejestracja	Przewoźnik
11093	F28-4000	5T-CLG	Air Mauritanie

MAROKO

Numer Seryjny	Typ	Rejestracja	Przewoźnik
20471	B727-2B6	CN-CCG	Royal Air Maroc
21214	B737-2B6	CN-RMI	Royal Air Maroc
21215	B737-2B6	CN-RMJ	Royal Air Maroc
21216	B737-2B6	CN-RMK	Royal Air Maroc

NIGERIA

Numer Seryjny	Typ	Rejestracja	Przewoźnik
18809	B707-338C	5N-ARQ	DAS Air Cargo
19664	B707-355C	5N-VRG	Air Tours

PAKISTAN

Numer Seryjny	Typ	Rejestracja	Przewoźnik
20488	B707-340C	AP-AXG	PIA

ARABIA SAUDYJSKA

Numer Seryjny	Typ	Rejestracja	Przewoźnik
20574	B737-268C	HZ-AGA	Saudia
20575	B737-268C	HZ-AGB	Saudia
20576	B737-268	HZ-AGC	Saudia
20577	B737-268	HZ-AGD	Saudia
20578	B737-268	HZ-AGE	Saudia
20882	B737-268	HZ-AGF	Saudia
20883	B737-268	HZ-AGG	Saudia

SUAZI

Numer Seryjny	Typ	Rejestracja	Przewoźnik
45802	DC8F-54	3D-AFR	African International Airways
46012	DC8F-54	3D-ADV	African International Airways

TUNEZJA

Numer Seryjny	Typ	Rejestracja	Przewoźnik
20545	B727-2H3	TS-JHN	Tunis Air
20948	B727-2H3	TS-JHQ	Tunis Air
21179	B727-2H3	TS-JHR	Tunis Air
21235	B727-2H3	TS-JHT	Tunis Air

UGANDA

<i>Numer Seryjny</i>	<i>Typ</i>	<i>Rejestracja</i>	<i>Przewoźnik</i>
19821	B707-379C	5X-JEF	Dairo Air Services

ZIMBABWE

<i>Numer Seryjny</i>	<i>Typ</i>	<i>Rejestracja</i>	<i>Przewoźnik</i>
18930	B707-330B	Z-WKU	Air Zimbabwe
45821	DC8F-55	Z-WMJ	Affretair"
