

Dziennik Urzędowy

Unii Europejskiej

L 98



Wydanie polskie

Legislacja

Tom 55

4 kwietnia 2012

Spis treści

II Akty o charakterze nieustawodawczym

ROZPORZĄDZENIA

- ★ Rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) nr 293/2012 z dnia 3 kwietnia 2012 r. w sprawie monitorowania i sprawozdawczości danych dotyczących rejestracji nowych lekkich samochodów dostawczych zgodnie z rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 510/2011 ⁽¹⁾ 1
- ★ Rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) nr 294/2012 z dnia 3 kwietnia 2012 r. zmieniające załącznik I do rozporządzenia (WE) nr 669/2009 w sprawie wykonania rozporządzenia (WE) nr 882/2004 Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie zwiększonego poziomu kontroli urzędowych przywozu niektórych rodzajów pasz i żywności nie pochodzących od zwierząt ⁽¹⁾ 7
- ★ Rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) nr 295/2012 z dnia 3 kwietnia 2012 r. zmieniające rozporządzenie (WE) nr 474/2006 ustanawiające wspólnotowy wykaz przewoźników lotniczych podlegających zakazowi wykonywania przewozów w ramach Wspólnoty ⁽¹⁾ 13
- Rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) nr 296/2012 z dnia 3 kwietnia 2012 r. ustanawiające standardowe wartości w przywozie dla ustalania ceny wejścia niektórych owoców i warzyw 36

Cena: 3 EUR

⁽¹⁾ Tekst mający znaczenie dla EOG

PL

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

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

II

(Akty o charakterze nieustawodawczym)

ROZPORZĄDZENIA

ROZPORZĄDZENIE WYKONAWCZE KOMISJI (UE) NR 293/2012

z dnia 3 kwietnia 2012 r.

w sprawie monitorowania i sprawozdawczości danych dotyczących rejestracji nowych lekkich samochodów dostawczych zgodnie z rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 510/2011**(Tekst mający znaczenie dla EOG)**

KOMISJA EUROPEJSKA,

uwzględniając Traktat o funkcjonowaniu Unii Europejskiej,

uwzględniając rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 510/2011 z dnia 11 maja 2011 r. określające normy emisji dla nowych lekkich samochodów dostawczych w ramach zintegrowanego podejścia Unii na rzecz zmniejszenia emisji CO₂ z lekkich pojazdów dostawczych⁽¹⁾, w szczególności jego art. 8 ust. 9 akapit pierwszy,

a także mając na uwadze, co następuje:

- (1) Zgodnie z art. 8 rozporządzenia (UE) nr 510/2011 państwa członkowskie muszą co roku gromadzić i przekazywać Komisji określone dane dotyczące nowych lekkich samochodów dostawczych zarejestrowanych na swoim terytorium w roku poprzednim. Jako że wspomniane dane mają stanowić podstawę ustalenia docelowych indywidualnych poziomów emisji CO₂ dla producentów nowych lekkich samochodów dostawczych, a także oceny, czy producenci przestrzegają tych docelowych poziomów, należy zharmonizować przepisy dotyczące gromadzenia i sprawozdawczości tych danych.
- (2) Aby umożliwić włączenie do rozporządzenia (UE) nr 510/2011 pojazdów kategorii M₂ i N₂ zgodnie z art. 13 ust. 2 wspomnianego rozporządzenia, należy gromadzić i przekazywać Komisji dane dotyczące tych kategorii pojazdów.
- (3) Aby w pełni ocenić, czy każdy producent przestrzega swoich docelowych indywidualnych poziomów emisji CO₂ ustalonych zgodnie z rozporządzeniem (UE) nr 510/2011, oraz aby zdobyć konieczne doświadczenie w zakresie stosowania wspomnianego rozporządzenia,

Komisja potrzebuje danych szczegółowych dotyczących producentów dla każdej serii pojazdów w podziale na typ, wariant i wersję. Państwa członkowskie powinny zatem zapewnić gromadzenie i przekazywanie takich danych Komisji razem z danymi zagregowanymi zgodnie z art. 8 ust. 2 wspomnianego rozporządzenia.

- (4) Zgodnie z art. 18 i 26 dyrektywy 2007/46/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 5 września 2007 r. ustanawiającej ramy dla homologacji pojazdów silnikowych i ich przyczep oraz układów, części i oddzielnych zespołów technicznych przeznaczonych do tych pojazdów⁽²⁾ producent musi zadbać o to, aby każdemu nowemu lekkiemu samochodowi dostawczemu wprowadzonemu do obrotu w Unii towarzyszyło ważne świadectwo zgodności, a państwo członkowskie nie może zarejestrować takiego pojazdu, jeżeli nie towarzyszy mu takie świadectwo zgodności. Świadectwo zgodności powinno być zatem najważniejszym źródłem informacji, które państwa członkowskie muszą ewidencjonować, udostępniać producentom zgodnie z art. 8 ust. 1 rozporządzenia (UE) nr 510/2011 i przekazywać Komisji. W niektórych uzasadnionych przypadkach państwa członkowskie mogą również wykorzystywać informacje ze źródeł innych niż świadectwo zgodności pod warunkiem, że dokładność tych źródeł jest równoważna ze świadectwem zgodności oraz – jeżeli to konieczne – że odnośne państwa członkowskie wprowadziły środki zapewniające taką dokładność.
- (5) Dane dotyczące rejestracji nowych lekkich samochodów dostawczych powinny być dokładne i należy je skutecznie przetwarzać do celów ustalenia docelowych indywidualnych poziomów emisji zgodnie z art. 4 rozporządzenia (UE) nr 510/2011. Producenci powinni zatem przedstawiać Komisji aktualne informacje dotyczące nazw producentów, które stosuje się na świadectwach zgodności w różnych państwach członkowskich rejestracji. Powyższe informacje pozwolą Komisji

⁽¹⁾ Dz.U. L 145 z 31.5.2011, s. 1.⁽²⁾ Dz.U. L 263 z 9.10.2007, s. 1.

zapewnić państwom członkowskim zaktualizowany wykaz nazw wyznaczonych producentów, które należy stosować w sprawozdawczości danych.

- (6) Państwa członkowskie powinny prowadzić ewidencję i sprawozdawczość informacji dotyczących nowo zarejestrowanych pojazdów, które są zasilane paliwami alternatywnymi. Aby Komisja mogła brać pod uwagę zmniejszenie docelowych indywidualnych poziomów emisji z powodu stosowania paliwa etanolowego (E85) zgodnie z art. 6 rozporządzenia (UE) nr 510/2011, państwa członkowskie powinny przedstawiać Komisji niezbędne informacje, w tym odsetek stacji paliw na swoim terytorium oraz – w odpowiednich przypadkach – całkowitą liczbę stacji paliw, w których dostępne jest paliwo etanolowe (E85) zgodne z kryteriami zrównoważonego rozwoju określonymi w dyrektywie Parlamentu Europejskiego i Rady 2009/28/WE z dnia 23 kwietnia 2009 r. w sprawie promowania stosowania energii ze źródeł odnawialnych zmieniającej i w następstwie uchylającej dyrektywy 2001/77/WE oraz 2003/30/WE ⁽¹⁾, a także w art. 7b dyrektywy 98/70/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 13 października 1998 r. odnoszącej się do jakości benzyny i olejów napędowych oraz zmieniającej dyrektywę Rady 93/12/EWG ⁽²⁾.
- (7) Aby zapobiec niepotrzebnemu powielaniu danych, do celów art. 6 rozporządzenia (UE) nr 510/2011 należy stosować informacje dotyczące liczby stacji paliw, w których dostępne jest paliwo etanolowe (E85), znajdujących się na terytorium państw członkowskich przedstawiane zgodnie z art. 6 rozporządzenia Komisji (UE) nr 1014/2010 z dnia 10 listopada 2010 r. w sprawie monitorowania i sprawozdawczości danych dotyczących rejestracji nowych samochodów osobowych na mocy rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 443/2009 ⁽³⁾.
- (8) W art. 23 i 24 dyrektywy 2007/46/WE przewidziano uproszczoną procedurę homologacji, w przypadku której wydanie europejskiego świadectwa zgodności nie jest wymagane. Państwa członkowskie powinny monitorować liczbę pojazdów rejestrowanych w ramach powyższych procedur, aby ocenić jej wpływ na proces monitorowania oraz osiąganie średniego docelowego poziomu emisji CO₂ w Unii dla nowego parku lekkich samochodów dostawczych.
- (9) Środki przewidziane w niniejszym rozporządzeniu wykonawczym są zgodne z opinią Komitetu ds. Zmian Klimatu,

PRZYJMUJE NINIEJSZE ROZPORZĄDZENIE:

Artykuł 1

Przedmiot

W niniejszym rozporządzeniu wprowadza się przepisy w zakresie gromadzenia i sprawozdawczości danych dotyczących rejestracji następujących pojazdów:

- a) lekkich samochodów dostawczych, o których mowa w art. 2 ust. 1 rozporządzenia (UE) nr 510/2011;
- b) pojazdów kategorii M₂ i N₂, o których mowa w art. 8 ust. 10 wspomnianego rozporządzenia.

Artykuł 2

Definicje

Na potrzeby niniejszego rozporządzenia stosuje się definicje określone w art. 2 i 3 rozporządzenia (UE) nr 510/2011, jak również definicje „pojazdu dwupaliwowego na gaz” oraz „pojazdu z zasilaniem flex fuel na etanol” określone w art. 2 rozporządzenia Komisji (WE) nr 692/2008 ⁽⁴⁾. Stosuje się ponadto następujące definicje:

- 1) „dokumentacja homologacji typu” oznacza dokumenty zawierające dane określone w trzeciej kolumnie tabeli w załączniku I do niniejszego rozporządzenia;
- 2) „dane zagregowane dotyczące monitorowania” oznaczają dane w formie zagregowanej określone w części C sekcja 1 załącznika II do rozporządzenia (UE) nr 510/2011;
- 3) „dane szczegółowe dotyczące monitorowania” oznaczają dane szczegółowe określone w części C sekcja 2 załącznika II do rozporządzenia (UE) nr 510/2011, w podziale na producenta i serię pojazdów według typu, wariantu i wersji.

Artykuł 3

Przekazywanie danych

Państwa członkowskie przekazują dane zagregowane dotyczące monitorowania wraz z danymi szczegółowymi dotyczącymi monitorowania drogą elektroniczną do centralnej bazy danych zarządzanej przez Europejską Agencję Środowiska. Państwa członkowskie zawiadamiają Komisję o przekazaniu danych.

Artykuł 4

Źródła danych

1. Państwo członkowskie opracowuje dane zagregowane dotyczące monitorowania oraz dane szczegółowe dotyczące monitorowania na podstawie informacji zawartych w świadectwie zgodności lub dokumentacji homologacji typu danego lekkiego samochodu dostawczego zgodnie z tabelą w załączniku I do niniejszego rozporządzenia.
2. Parametr „łączna liczba nowych rejestracji” w danych szczegółowych dotyczących monitorowania określa się na podstawie całkowitej liczby rejestracji odnotowanych w każdym roku, które odnoszą się do indywidualnego pojazdu.
3. Parametr „kategoria zarejestrowanego pojazdu” w danych szczegółowych dotyczących monitorowania opiera się na właściwościach technicznych pojazdu w momencie rejestracji.
4. Jeżeli na świadectwie zgodności lub w dokumentacji homologacji typu widnieje więcej niż jedna nazwa producenta, państwo członkowskie zgłasza producenta pojazdu podstawowego.

⁽¹⁾ Dz.U. L 140 z 5.6.2009, s. 16.

⁽²⁾ Dz.U. L 350 z 28.12.1998, s. 58.

⁽³⁾ Dz.U. L 293 z 11.11.2010, s. 15.

⁽⁴⁾ Dz.U. L 199 z 28.7.2008, s. 1.

5. Wartości emisji CO₂, które należy zgłosić w ramach parametru „indywidualny poziom emisji CO₂” w danych szczegółowych dotyczących monitorowania, pochodzą z pozycji „cykl łączony” w świadectwie zgodności lub w dokumentacji homologacji typu, z wyjątkiem przypadku, w którym stosuje się pozycję „wartość ważona, cykl łączony”.

6. Zgłaszając pojazdy zasilane paliwem alternatywnym w danych szczegółowych dotyczących monitorowania, właściwy organ podaje informację o rodzaju paliwa i rodzaju zasilania zgodnie z załącznikiem I do niniejszego rozporządzenia.

7. W przypadku pojazdów dwupaliwowych na gaz lub pojazdów z zasilaniem flex fuel na etanol właściwy organ zgłasza następujące wartości emisji CO₂ w ramach parametru „indywidualny poziom emisji CO₂ (w g/km)” w danych szczegółowych dotyczących monitorowania:

- a) w przypadku pojazdów dwupaliwowych na gaz zasilanych benzyną i paliwami gazowymi – wartość emisji CO₂ dla skroplonego gazu ropopochodnego (LPG) lub gazu ziemnego zgodnie z częścią A pkt 2 załącznika II do rozporządzenia (UE) nr 510/2011;
- b) w przypadku pojazdów z zasilaniem flex fuel na etanol zasilanych benzyną i paliwem etanolem (E85), o którym mowa w art. 6 rozporządzenia (UE) nr 510/2011 – wartość emisji CO₂ dla benzyny.

W przypadku opisanym w lit. b) państwa członkowskie zgłaszają wartość dla benzyny, również jeżeli nie spełniono warunków zmniejszenia określonych w art. 6 rozporządzenia (UE) nr 510/2011. Państwa członkowskie mogą jednak również zgłosić wartość dla E85.

8. Jeżeli pojazd jest wyposażony w więcej niż jedną oś kierowaną lub oś niekierowaną o różnych szerokościach, państwa członkowskie zgłaszają największą szerokość rozstawu osi w ramach parametru „Rozstaw kół druga oś (mm)” w danych szczegółowych dotyczących monitorowania. Rozstaw osi w przypadku takich pojazdów stanowi odległość między zewnętrznymi osiami przednimi a zewnętrznymi osiami tylnymi.

9. Jeżeli dane zagregowane dotyczące monitorowania oraz dane szczegółowe dotyczące monitorowania pochodzą z dokumentacji homologacji typu i jeżeli dane te zawierają zakresy wartości, państwa członkowskie dbają o to, aby zgłaszane dane zapewniały odpowiednią dokładność i były zgodne z danymi zawartymi na świadectwie zgodności.

Artykuł 5

Obsługa i kontrola danych

Państwa członkowskie zapewniają obsługę, gromadzenie, kontrolę, weryfikację i przekazywanie danych zagregowanych dotyczących monitorowania oraz danych szczegółowych dotyczących monitorowania.

Artykuł 6

Opracowanie danych przez państwa członkowskie

Dane szczegółowe dotyczące monitorowania zgłasza się z dokładnością określoną w załączniku II.

Artykuł 7

Zgłaszanie stacji paliw, w których dostępne jest paliwo etanolowe (E85)

Na potrzeby art. 6 rozporządzenia (UE) nr 510/2011 stosuje się informacje zgłaszane zgodnie z art. 6 rozporządzenia (UE) nr 1014/2010.

Artykuł 8

Pojazdy nieobjęte homologacją typu WE

1. Jeżeli lekkie samochody dostawcze podlegają krajowej homologacji typu w odniesieniu do pojazdów produkowanych w małych seriach zgodnie z art. 23 dyrektywy 2007/46/WE lub dopuszczeniom indywidualnym zgodnie z art. 24 tej dyrektywy, państwa członkowskie powiadamiają Komisję o odpowiednich liczbach takich samochodów zarejestrowanych na swoim terytorium.

2. Uzupełniając dane zagregowane dotyczące monitorowania właściwy organ podaje zamiast nazwy producenta jedno z następujących określeń:

- a) „AA-IVA” w przypadku zgłaszania typów pojazdów objętych dopuszczeniem indywidualnym;
- b) „AA-NSS” w przypadku zgłaszania typów pojazdów objętych krajową homologacją typu w odniesieniu do pojazdów produkowanych w małych seriach.

Państwa członkowskie mogą również uzupełnić dane szczegółowe dotyczące monitorowania odnośnie do tych pojazdów i w takim przypadku stosują określenia, o których mowa w lit. a) oraz b).

Artykuł 9

Wykaz producentów

1. Producenci bezzwłocznie i najpóźniej do dnia 1 czerwca 2012 r. zgłaszają Komisji nazwy, które zamieszczają lub zamierzają zamieścić na świadectwach zgodności. Producenci bezzwłocznie powiadamiają Komisję o wszelkich zmianach powyższych informacji. Nowi producenci wchodzący na rynek bezzwłocznie zgłaszają Komisji nazwy, które zamieszczają lub zamierzają zamieścić na świadectwach zgodności.

2. Uzupełniając dane zagregowane dotyczące monitorowania oraz dane szczegółowe dotyczące monitorowania, właściwy organ stosuje nazwy producentów figurujące w wykazie, który Komisja sporządza na podstawie nazw zgłoszonych zgodnie z ust. 1. Wykaz ten zostanie po raz pierwszy opublikowany w Internecie dnia 1 września 2012 r. i będzie systematycznie aktualizowany.

3. Jeżeli nazwa danego producenta nie figuruje w powyższym wykazie, w celu uzupełnienia danych zagregowanych dotyczących monitorowania i danych szczegółowych dotyczących monitorowania właściwy organ stosuje nazwę zamieszczoną na świadectwie zgodności lub w dokumentacji homologacji typu.

Artykuł 10

Dodatkowe informacje przedstawiane przez producentów

1. Na potrzeby powiadomień, o których mowa w art. 8 ust. 4 akapit drugi rozporządzenia (UE) nr 510/2011, producenci – najpóźniej do dnia 1 czerwca 2012 r. – zgłaszają Komisji imię i nazwisko oraz adres osoby odpowiedzialnej za kontakty, do której kierowane są powiadomienia.

Producent bezzwłocznie informuje Komisję o wszelkich zmianach przekazanych danych. Nowi producenci wchodzący na rynek bezzwłocznie zgłaszają Komisji dane adresowe osoby odpowiedzialnej za kontakty.

2. Jeżeli producenci powiązani tworzą grupę, muszą – w celu stwierdzenia, czy art. 7 ust. 6 rozporządzenia (UE) nr 510/2011 ma zastosowanie – przedstawić Komisji dowody na powiązanie

między członkami grupy zgodnie z kryteriami określonymi w art. 3 ust. 2 wspomnianego rozporządzenia.

Artykuł 11

Wejście w życie

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

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

Sporządzono w Brukseli dnia 3 kwietnia 2012 r.

W imieniu Komisji
José Manuel BARROSO
Przewodniczący

ZAŁĄCZNIK I

ŹRÓDŁA DANYCH

Parametr	Świadectwo zgodności (część 1, w załączniku IX do dyrektywy 2007/46/WE)	Dokumentacja homologacji typu (dyrektywa 2007/46/WE)
Producent	Sekcja 0.5	Załącznik III część 1 sekcja 0.5
Numer homologacji typu	Sekcja 0.10(b)	Tytuł załącznika VI
Typ	Sekcja 0.2	Załącznik III część 1 sekcja 0.2
Wariant	Sekcja 0.2	Załącznik VIII sekcja 3
Wersja	Sekcja 0.2	Załącznik VIII sekcja 3
Marka	Sekcja 0.1	Załącznik III część 1 sekcja 0.1
Kategoria homologacji typu pojazdu	Sekcja 0.4	Załącznik III część 1 sekcja 0.4
Masa (w kg)	Sekcja 13	Załącznik III część 1 sekcja 2.6 ⁽¹⁾
Technicznie dozwolona maksymalna masa całkowita (kg)	Sekcja 16.1	Załącznik III część 1 sekcja 2.8
Powierzchnia postojowa – rozstaw osi (w mm)	Sekcja 4	Załącznik III część 1 sekcja 2.1 ⁽¹⁾
Powierzchnia postojowa – rozstaw kół (w mm)	Sekcja 30	Załącznik III część 1 sekcja 2.3.1 oraz 2.3.2 ⁽²⁾
Indywidualny poziom emisji CO ₂ (g/km) ⁽³⁾	Sekcja 49.1	Załącznik VIII sekcja 3
Rodzaj paliwa	Sekcja 26	Załącznik III część 1 sekcja 3.2.2.1
Rodzaj zasilania	Sekcja 26.1	Załącznik III część 1 sekcja 3.2.2.4
Pojemność skokowa silnika (cm ³)	Sekcja 25	Załącznik III część 1 sekcja 3.2.1.3
Zużycie energii elektrycznej (w Wh/km)	Sekcja 49.2	

⁽¹⁾ Zgodnie z art. 4 ust. 9 niniejszego rozporządzenia.⁽²⁾ Zgodnie z art. 4 ust. 8 i 9 niniejszego rozporządzenia.⁽³⁾ Zgodnie z art. 4 ust. 5 niniejszego rozporządzenia.

ZAŁĄCZNIK II

TABELA DOKŁADNOŚCI DANYCH

Wymagana dokładność danych szczegółowych dotyczących monitorowania, które należy zgłosić zgodnie z art. 6

CO ₂ (w g/km)	Liczba całkowita
Masa (w kg)	Liczba całkowita
Technicznie dozwolona maksymalna masa całkowita (kg)	Liczba całkowita
Powierzchnia postojowa – rozstaw osi (w mm)	Liczba całkowita
Powierzchnia postojowa – rozstaw kół (w mm)	Liczba całkowita
Pojemność silnika (cm ³)	Liczba całkowita
Zużycie energii elektrycznej (w Wh/km)	Liczba całkowita
Zmniejszenie poziomu emisji dzięki technologii innowacyjnej (w g/km)	Zaokrąglone do najbliższego miejsca po przecinku

ROZPORZĄDZENIE WYKONAWCZE KOMISJI (UE) NR 294/2012

z dnia 3 kwietnia 2012 r.

zmieniające załącznik I do rozporządzenia (WE) nr 669/2009 w sprawie wykonania rozporządzenia (WE) nr 882/2004 Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie zwiększonego poziomu kontroli urzędowych przywozu niektórych rodzajów pasz i żywności nie pochodzących od zwierząt

(Tekst mający znaczenie dla EOG)

KOMISJA EUROPEJSKA,

uwzględniając Traktat o funkcjonowaniu Unii Europejskiej,

uwzględniając rozporządzenie (WE) nr 882/2004 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 29 kwietnia 2004 r. w sprawie kontroli urzędowych przeprowadzanych w celu sprawdzenia zgodności z prawem paszowym i żywnościowym oraz regułami dotyczącymi zdrowia i dobrostanu zwierząt ⁽¹⁾, w szczególności art. 15 ust. 5,

a także mając na uwadze, co następuje:

- (1) W rozporządzeniu Komisji (WE) nr 669/2009 ⁽²⁾ ustanowiono przepisy dotyczące zwiększonego poziomu kontroli urzędowych przywozu pasz i żywności nie pochodzących od zwierząt, wymienionych w załączniku I do tego rozporządzenia („wykaz”), w miejscach wprowadzenia na terytoria wymienione w załączniku I do rozporządzenia (WE) nr 882/2004.
- (2) Zgodnie z art. 2 rozporządzenia (WE) nr 669/2009 wspomniany wykaz należy poddawać regularnemu, przynajmniej kwartalnemu przeglądowi, uwzględniając co najmniej informacje wymienione w tym artykule.
- (3) Występowanie oraz znaczenie incydentów związanych z żywnością zgłaszanych poprzez system wczesnego ostrzegania o niebezpiecznej żywności i paszach (RASFF), ustalenia wynikające z kontroli przeprowadzonych przez Biuro ds. Żywności i Weterynarii w państwach trzecich oraz kwartalne sprawozdania dotyczące przesyłek pasz i żywności nie pochodzących od zwierząt, przedkładane Komisji przez państwa członkowskie zgodnie z art. 15 rozporządzenia (WE) nr 669/2009, wskazują na potrzebę dokonania zmiany wykazu.
- (4) W szczególności należy usunąć z wykazu pozycje dotyczące towarów, co do których wymienione wyżej źródła informacji wskazują na ogólnie zadowalający poziom zgodności z odpowiednimi wymogami bezpieczeństwa przewidzianymi w unijnym prawodawstwie i wobec których nie jest już uzasadniony zwiększony poziom kontroli urzędowych.
- (5) Ponadto wykaz powinien zostać zmieniony na skutek zwiększenia częstotliwości kontroli urzędowych towa-

rów, w odniesieniu do których te same źródła informacji wskazują na wyższy stopień braku zgodności z odpowiednimi przepisami Unii, co uzasadnia podniesienie poziomu kontroli urzędowych.

- (6) Należy zatem odpowiednio zmienić w wykazie niektóre pozycje dotyczące przywozu z Indii oraz te dotyczące niektórych innych towarów pochodzących ze wszystkich państw trzecich.
- (7) Zmiany w wykazie dotyczące usunięcia pozycji dotyczących niektórych towarów powinny zacząć obowiązywać możliwie jak najszybciej, ponieważ zostały spełnione pierwotne wymogi bezpieczeństwa; zmiany te powinny zatem obowiązywać od dnia wejścia w życie niniejszego rozporządzenia.
- (8) Z uwagi na liczbę zmian, jakie trzeba wprowadzić w załączniku I do rozporządzenia (WE) nr 669/2009, właściwe jest zastąpienie go tekstem znajdującym się w załączniku do niniejszego rozporządzenia.
- (9) Należy zatem odpowiednio zmienić rozporządzenie (WE) nr 669/2009.
- (10) Środki przewidziane w niniejszym rozporządzeniu są zgodne z opinią Stałego Komitetu ds. Łańcucha Żywnościowego i Zdrowia Zwierząt,

PRZYJMUJE NINIEJSZE ROZPORZĄDZENIE:

Artykuł 1

Załącznik I do rozporządzenia (WE) nr 669/2009 należy zastąpić tekstem znajdującym się w załączniku do niniejszego rozporządzenia.

Artykuł 2

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

Niniejsze rozporządzenie stosuje się od dnia 1 kwietnia 2012 r.

Jednak ze względu na możliwe zanieczyszczenia barwnikami Sudan zmiany w załączniku I do rozporządzenia (WE) nr 669/2009 dotyczące usunięcia pozycji *Capsicum annuum* (owoce rozgniatane lub mielone), Curry (produktów zawierających chili), *Curcuma longa* (kurkumy) oraz czerwonego oleju palmowego stosuje się od daty wejścia w życie niniejszego rozporządzenia.

⁽¹⁾ Dz.U. L 165 z 30.4.2001, s. 1.

⁽²⁾ Dz.U. L 194 z 25.7.2009, s. 11.

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

Sporządzono w Brukseli dnia 3 kwietnia 2012 r.

W imieniu Komisji
José Manuel BARROSO
Przewodniczący

ZAŁĄCZNIK

„ZAŁĄCZNIK I

Pasze i żywność nie pochodzące od zwierząt, podlegające wzmożonym kontrolom urzędowym w wyznaczonych miejscach wprowadzenia

Pasze i żywność (zamierzone przeznaczenie)	Kod CN ⁽¹⁾	Państwo pochodzenia	Zagrożenie	Częstotliwość kontroli bezpośrednich i identyfikacyjnych (%)
Orzechy laskowe (w łupinkach lub łuskane) (Pasze i żywność)	0802 21 00; 0802 22 00	Azerbejdżan (AZ)	Aflatoksyny	10
— Orzeszki ziemne w łupinkach — Orzeszki ziemne łuskane — Masło orzechowe — Orzeszki ziemne przetworzone lub zakonserwowane w inny sposób (Pasze i żywność)	— 1202 41 00 — 1202 42 00 — 2008 11 10 — 2008 11 91; 2008 11 96; 2008 11 98	Brazylia (BR)	Aflatoksyny	10
Suchy makaron jajeczny chiński (noodle) (Żywność)	ex 1902	Chiny (CN)	Glin	10
Pomelo (Żywność – świeża)	ex 0805 40 00	Chiny (CN)	Pozostałości pestycydów badane metodami wielopozostałościowymi na podstawie GC-MS i LC-MS lub metodami oznaczania pojedynczych pozostałości ⁽¹¹⁾	20
Liście herbaty (czarnej i zielonej) (Żywność)	ex 0902	Chiny (CN)	Pozostałości pestycydów badane metodami wielopozostałościowymi na podstawie GC-MS i LC-MS lub metodami oznaczania pojedynczych pozostałości ⁽¹⁰⁾	10
— Wspiega chińska (<i>Vigna unguiculata</i> spp. <i>sesquipedalis</i>) — Przepękla ogórkowata (<i>Momordica charantia</i>) — Papryka (słodka i inna niż słodka) (<i>Capsicum</i> spp.) — Bakłażan (Żywność – warzywa świeże, schłodzone lub mrożone)	— ex 0708 20 00; ex 0710 22 00 — ex 0709 99 90; ex 0710 80 95 — 0709 60 10; ex 0709 60 99; 0710 80 51; ex 0710 80 59 — 0709 30 00; ex 0710 80 95	Republika Dominikańska (DO)	Pozostałości pestycydów badane metodami wielopozostałościowymi na podstawie GC-MS i LC-MS lub metodami oznaczania pojedynczych pozostałości ⁽³⁾	50
— Pomarańcze (świeże lub suszone) — Brzoskwinie (z wyłączeniem nektarynek)	— 0805 10 20; 0805 10 80 — 0809 30 90	Egipt (EG)	Pozostałości pestycydów badane metodami wielopozostałościowymi na podstawie GC-MS i LC-MS lub metodami oznaczania pojedynczych pozostałości ⁽⁷⁾	10

Pasze i żywność (zamierzone przeznaczenie)	Kod CN ⁽¹⁾	Państwo pochodzenia	Zagrożenie	Częstotliwość kontroli bezpośrednich i identyfikacyjnych (%)
— Granaty — Truskawki (Żywność – świeże owoce i warzywa)	— ex 0810 90 75 — 0810 10 00			
Papryka (słodka i inna niż słodka) (<i>Capsicum</i> spp.) (Żywność – świeża, schłodzona lub mrożona)	0709 60 10; ex 0709 60 99; 0710 80 51; ex 0710 80 59	Egipt (EG)	Pozostałości pestycydów badane metodami wielopozostałościowymi na podstawie GC-MS i LC-MS lub metodami oznaczania pojedynczych pozostałości ⁽¹²⁾	10
— Orzeszki ziemne w łupinkach — Orzeszki ziemne łuskane — Masło orzechowe (Pasze i żywność)	— 1202 41 00 — 1202 42 00 — 2008 11 10	Ghana (GH)	Aflatoksyny	50
Liście curry (<i>Bergera/Murraya koenigii</i>) (Żywność – świeże zioła)	ex 1211 90 85	Indie (IN)	Pozostałości pestycydów badane metodami wielopozostałościowymi na podstawie GC-MS i LC-MS lub metodami oznaczania pojedynczych pozostałości ⁽⁵⁾	50
— <i>Capsicum annuum</i> , całe owoce — <i>Capsicum annuum</i> , owoce rogniatane lub mielone — Curry (produkty zawierające chili) — Gałka muszkatołowa (<i>Myristica fragrans</i>) — Kwiat muszkatołowy (<i>Myristica fragrans</i>) — Imbir (<i>Zingiber officinale</i>) — <i>Curcuma longa</i> (kurkuma) (Żywność – suszone przyprawy)	— 0904 21 10 — ex 0904 22 00 — 0910 91 05 — 0908 11 00, 0908 12 00 — 0908 21 00, 0908 22 00 — 0910 11 00, 0910 12 00 — 0910 30 00	Indie (IN)	Aflatoksyny	20
— Orzeszki ziemne w łupinkach — Orzeszki ziemne łuskane — Masło orzechowe — Orzeszki ziemne przetworzone lub zakonserwowane w inny sposób (Pasze i żywność)	— 1202 41 00 — 1202 42 00 — 2008 11 10 — 2008 11 91; 2008 11 96; 2008 11 98	Indie (IN)	Aflatoksyny	20

Pasze i żywność (zamierzone przeznaczenie)	Kod CN ⁽¹⁾	Państwo pochodzenia	Zagrożenie	Częstotliwość kontroli bezpośrednich i identyfikacyjnych (%)
Dodatki paszowe i premiksy (Pasze)	ex 2309; 2917 19 90; ex 2817 00 00; ex 2820 90 10; ex 2820 90 90; ex 2821 10 00; ex 2825 50 00; ex 2833 21 00; ex 2833 25 00; ex 2833 29 20; ex 2833 29 80; ex 2835; ex 2836; ex 2839; 2936	Indie (IN)	Kadm i ołów	10
Ketmia jadalna (Żywność – świeża)	ex 0709 90 99	Indie (IN)	Pozostałości pestycydów badane metodami wielopozostałościowymi na podstawie GC-MS i LC-MS lub metodami oznaczania pojedynczych pozostałości ⁽²⁾	10
Arbuz (<i>egusi</i> , <i>Citrullus lanatus</i>) pestki i produkty pochodne (Żywność)	ex 1207 70 00; ex 1106 30 90; ex 2008 99 99	Nigeria (NG)	Aflatoksyny	50
— <i>Capsicum annuum</i> , całe owoce — <i>Capsicum annuum</i> , owoce rozgniatane lub mielone — Pozostałe suszone owoce z rodzaju <i>Capsicum</i> (inne niż <i>Capsicum annuum</i>), całe (Żywność – suszone przyprawy)	— 0904 21 10 — ex 0904 22 00 — ex 0904 21 90	Peru (PE)	Aflatoksyny i ochratoksyna A	10
Papryka (inna niż słodka) (<i>Capsicum</i> spp.) (Żywność – świeża)	ex 0709 60 99	Tajlandia (TH)	Pozostałości pestycydów badane metodami wielopozostałościowymi na podstawie GC-MS i LC-MS lub metodami oznaczania pojedynczych pozostałości ⁽³⁾	10
— Liście kolendry — Bazylia (pospolita, azjatycka) — Mięta (Żywność – świeże zioła)	— ex 0709 99 90 — ex 1211 90 85 — ex 1211 90 85	Tajlandia (TH)	Salmonella ⁽⁶⁾	10
— Liście kolendry — Bazylia (pospolita, azjatycka) (Żywność – świeże zioła)	— ex 0709 99 90 — ex 1211 90 85	Tajlandia (TH)	Pozostałości pestycydów badane metodami wielopozostałościowymi na podstawie GC-MS i LC-MS lub metodami oznaczania pojedynczych pozostałości ⁽⁴⁾	20

Pasze i żywność (zamierzone przeznaczenie)	Kod CN ⁽¹⁾	Państwo pochodzenia	Zagrożenie	Częstotliwość kontroli bezpośrednich i identyfikacyjnych (%)
— Wspięga chińska (<i>Vigna unguiculata</i> spp. <i>sesquipedalis</i>) — Bakłażan — Warzywa kapustne (Żywność – warzywa świeże, schłodzone lub mrożone)	— ex 0708 20 00; ex 0710 22 00 — 0709 30 00; ex 0710 80 95 — 0704; ex 0710 80 95	Tajlandia (TH)	Pozostałości pestycydów badane metodami wielopozostałościowymi na podstawie GC-MS i LC-MS lub metodami oznaczania pojedynczych pozostałości ⁽⁴⁾	50
— Papryka słodka (<i>Capsicum annuum</i>) — Pomidory (Żywność – warzywa świeże, schłodzone lub mrożone)	— 0709 60 10; 0710 80 51 — 0702 00 00; 0710 80 70	Turcja (TR)	Pozostałości pestycydów badane metodami wielopozostałościowymi na podstawie GC-MS i LC-MS lub metodami oznaczania pojedynczych pozostałości ⁽⁸⁾	10
Winogrona suszone (Żywność)	0806 20	Uzbekistan (UZ)	Ochratoksyna A	50
— Orzeszki ziemne w łupinkach — Orzeszki ziemne łuskane — Masło orzechowe — Orzeszki ziemne przetworzone lub zakonserwowane w inny sposób (Pasze i żywność)	— 1202 41 00 — 1202 42 00 — 2008 11 10 — 2008 11 91; 2008 11 96; 2008 11 98	Republika Południowej Afryki (ZA)	Aflatoksyny	10

⁽¹⁾ Jeżeli tylko niektóre produkty w ramach danego kodu CN muszą zostać poddane kontroli, a w nomenklaturze towarów w ramach tego kodu nie wyróżniono żadnych podziałów, kod CN jest oznaczony »ex« (np. ex 1006 30: obejmuje jedynie ryż basmati przeznaczony do bezpośredniego spożycia przez ludzi).

⁽²⁾ W szczególności pozostałości: acefatu, metamidofosu, triazofosu, endosulfanu, monokrotofosu, metomylu, tiodikarbu, diafentiuironu, tiametoksamu, fipronilu, oksamylu, acetamipiridu, indoksakaru, mandipropamidu.

⁽³⁾ W szczególności pozostałości: amitrazu, acefatu, aldikarbu, benomylu, karbendazymu, chlorfenapyru, chloropiryfosu, CS2 (ditiokarbaminianów), diafentiuironu, diazinonu, dichlorfosu, dikofolu, dimetoatu, endosulfanu, fenamidonu, imidaklopridu, malationu, metamidofosu, metiokarbu, metomylu, monokrotofosu, ometoatu, oksamylu, profenofosu, propikonazolu, tiabendazolu, tiakloprydu.

⁽⁴⁾ W szczególności pozostałości: acefatu, karbarylu, karbendazymu, karbofuranu, chloropiryfosu, chloropiryfosu metylowego, dimetoatu, etionu, malationu, metalaksylu, metamidofosu, metomylu, monokrotofosu, ometoatu, profenofosu, protiofosu, kwinalfosu, triadimefonu, triazofosu, dikrotofosu, EPN, triforyny.

⁽⁵⁾ W szczególności pozostałości: triazofosu, oksydemetonu metylowego, chloropiryfosu, acetamipridu, tiametoksamu, klotianidyny, metamidofosu, acefatu, propargitu, monokrotofosu.

⁽⁶⁾ Metoda referencyjna EN/ISO 6579 lub metoda poddana walidacji w odniesieniu do metody referencyjnej, zgodnie z art. 5 rozporządzenia Komisji (WE) nr 2073/2005 (Dz.U. L 338 z 22.12.2005, s. 1).

⁽⁷⁾ W szczególności pozostałości: karbendazymu, cyflutryny, cyprodynilu, diazinonu, dimetoanu, etionu, fenitrotonu, fenpropatryny, fludioksnilu, heksaflumuronu, lambda-cyhalotryny, metiokarbu, metomylu, ometoatu, oksamylu, fentoatu, tiofanatu metylowego.

⁽⁸⁾ W szczególności pozostałości: metomylu, oksamylu, karbendazymu, kłofentezyny, diafentiuironu, dimetoatu, formetanatu, malationu, procymidonu, tetradifonu, tiofanatu metylowego.

⁽⁹⁾ W szczególności pozostałości: karbofuranu, metomylu, ometoatu, dimetoatu, triazofosu, malationu, profenofosu, protiofosu, etionu, karbendazymu, triforyny, procymidonu, formetanatu.

⁽¹⁰⁾ W szczególności pozostałości: buprofezyny, imidakloprydu, fenwaleratu i esfenwaleratu (sumy izomerów RS i SR), profenofosu, trifluraliny, triazofosu, triadimefonu i triadimenolu (sumy triadimefonu i triadimenolu), cypermetryny (oraz innych mieszanin izomerów składowych (sumy izomerów)).

⁽¹¹⁾ W szczególności pozostałości: triazofosu, triadimefonu i triadimenolu (sumy triadimefonu i triadimenolu), parationu metylowego, fentoatu, metydatu.

⁽¹²⁾ W szczególności pozostałości: karbofuranu (sumy), chloropiryfosu, cypermetryny (sumy), cyprokonazolu, dikofolu (sumy), difenokonazolu, dinotefuranu, etionu, flusilazolu, folpetu, prochlorazu, profenofosu, propikonazolu, tiofanatu metylu i triforyny."

ROZPORZĄDZENIE WYKONAWCZE KOMISJI (UE) NR 295/2012**z dnia 3 kwietnia 2012 r.****zmieniające rozporządzenie (WE) nr 474/2006 ustanawiające wspólnotowy wykaz przewoźników lotniczych podlegających zakazowi wykonywania przewozów w ramach Wspólnoty****(Tekst mający znaczenie dla EOG)**

KOMISJA EUROPEJSKA,

uwzględniając Traktat o funkcjonowaniu Unii Europejskiej,

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

a także mając na uwadze, co następuje:

- (1) Rozporządzeniem Komisji (WE) nr 474/2006 z dnia 22 marca 2006 r. ustanowiono wspólnotowy wykaz przewoźników lotniczych podlegających zakazowi wykonywania przewozów w ramach Unii, o którym mowa w rozdziale II rozporządzenia (WE) nr 2111/2005.
- (2) Zgodnie z art. 4 ust. 3 rozporządzenia (WE) nr 2111/2005 niektóre państwa członkowskie i Europejska Agencja Bezpieczeństwa Lotniczego (zwana dalej EASA) przekazały Komisji istotne informacje w celu uaktualnienia wspólnotowego wykazu. Istotne informacje przekazały także kraje trzecie. Na tej podstawie należy uaktualnić wspólnotowy wykaz.
- (3) Komisja poinformowała wszystkich zainteresowanych przewoźników lotniczych bezpośrednio lub, gdy było to niemożliwe, poprzez organa odpowiedzialne za nadzór regulacyjny nad nimi, podając istotne fakty i zastrzeżenia stanowiące podstawę decyzji o nałożeniu zakazu wykonywania przewozów w ramach Unii lub o zmianie warunków zakazu wykonywania przewozów nałożonego na przewoźnika lotniczego ujętego w wykazie wspólnotowym.
- (4) Komisja umożliwiła zainteresowanym przewoźnikom lotniczym zapoznanie się z dokumentacją przekazaną przez państwa członkowskie, przekazanie Komisji swoich uwag na piśmie oraz w formie ustnej prezentacji w terminie 10 dni roboczych, a także zgłoszenie uwag Komitetowi ds. Bezpieczeństwa Lotniczego ustanowionemu na mocy rozporządzenia Rady (EWG) nr 3922/1991 z dnia 16 grudnia 1991 r. w sprawie harmonizacji wymagań technicznych i procedur administracyjnych w dziedzinie lotnictwa cywilnego⁽³⁾.
- (5) Komitet ds. Bezpieczeństwa Lotniczego wysłuchał prezentacji przedstawionych przez EASA dotyczących

wyników analizy sprawozdań z kontroli przeprowadzonych przez Międzynarodową Organizację Lotnictwa Cywilnego (zwaną dalej ICAO) w ramach globalnego programu kontroli nadzoru nad bezpieczeństwem (USO-AP). Państwa członkowskie zostały wezwane do priorytetowego traktowania inspekcji na płycie przewoźników lotniczych posiadających koncesje wydane w państwach, w przypadku których ICAO zgłosiła istotne zastrzeżenia w zakresie bezpieczeństwa lub w przypadku których EASA stwierdziła istnienie znacznych niedociągnięć w zakresie systemu nadzoru nad bezpieczeństwem. Niezależnie od konsultacji prowadzonych przez Komisję na mocy rozporządzenia (WE) nr 2011/2005, działanie to pozwoli uzyskać dalsze informacje dotyczące bezpieczeństwa w odniesieniu do przewoźników lotniczych, którym wydano koncesje w tych państwach.

- (6) Komitet ds. Bezpieczeństwa Lotniczego wysłuchał prezentacji przedstawionych przez EASA na temat projektów pomocy technicznej zrealizowanych w krajach, których dotyczy rozporządzenie (WE) nr 2111/2005. Został on poinformowany o wnioskach o dalszą pomoc techniczną i kontynuację współpracy mającej na celu zwiększenie potencjału administracyjno-technicznego urzędów lotnictwa cywilnego oraz wyeliminowanie wszelkich niezgodności z obowiązującymi normami międzynarodowymi. Państwa członkowskie zostały poproszone o udzielenie odpowiedzi na te wnioski na zasadzie dwustronnej we współpracy z Komisją i EASA.
- (7) Należy zatem odpowiednio zmienić rozporządzenie (WE) nr 474/2006.

Przewoźnicy lotniczy z Unii Europejskiej

- (8) W następstwie przeprowadzonej przez EASA analizy informacji wynikających z inspekcji na płycie przeprowadzonych w statkach powietrznych należących do przewoźników, którym wydano koncesję w Unii Europejskiej, lub z inspekcji standaryzacyjnych przeprowadzonych przez EASA oraz inspekcji i kontroli przeprowadzonych w określonych obszarach przez krajowe urzędy lotnictwa cywilnego, niektóre państwa członkowskie podjęły środki egzekucyjne. Państwa te poinformowały Komisję i Komitet ds. Bezpieczeństwa Lotniczego o tych środkach: Niemcy poinformowały, że kilku niemieckich przewoźników znalazło się pod zwiększonym nadzorem, w tym Air Alliance Express i Air Traffic GmbH Dusseldorf; Łotwa poinformowała, że w dniu 19 stycznia 2012 r. cofnięto certyfikat przewoźnika lotniczego (AOC) przewoźnikowi Inversija; Włochy poinformowały, że AOC ItaliAirlines został cofnięty, a koncesja będąca w posiadaniu przewoźnika lotniczego Livingston pozostaje zawieszona; Grecja poinformowała, że w dniu 28 lutego 2012 r. przywrócono koncesję komercyjną

⁽¹⁾ Dz.U. L 344 z 27.12.2005, s. 15.⁽²⁾ Dz.U. L 143 z 30.4.2004, s. 76⁽³⁾ Dz.U. L 373 z 31.12.1991, s. 4.

przewoźnika Hellenic Imperial Airways, ale pozostaje on pod rozszerzonym nadzorem, oraz że dodatkowym nadzorem objęto przewoźników Sky Wings Airlines i Hermes Airlines; Niderlandy poinformowały, że w dniu 28 grudnia 2011 r. cofnięto AOC przewoźnika Solid-air, a w dniu 6 lutego 2012 r. cofnięto AOC przewoźnika Amsterdam Airlines; Hiszpania poinformowała, że od dnia 7 listopada 2011 r. AOC przewoźnika Zorex pozostaje zawieszony; Szwecja poinformowała, że w dniu 10 stycznia 2012 r. cofnięto AOC przewoźnika AirSweden Aviation AB, w dniu 16 grudnia 2011 r. cofnięto AOC przewoźnika Flyg Centrum AB oraz że przewoźnik Nova Air pozostaje pod rozszerzonym nadzorem; Rumunia poinformowała, że do dnia 20 marca 2012 r. cofnięto AOC przewoźnika Direct Aero Services.

Przewoźnicy lotniczy z Republiki Albanii

- (9) W następstwie decyzji podjętej na ostatnim posiedzeniu Komitetu ds. Bezpieczeństwa Lotniczego w listopadzie 2011 r.⁽¹⁾ właściwe organy Albanii poinformowały, że mimo opóźnień dokonały postępów w realizacji planu działań dotyczącego długoterminowego zatrudnienia wykwalifikowanych inspektorów. Albania jest proszona o przyspieszenie wprowadzania środków mających na celu rozwijanie zdolności jej organu nadzoru ds. bezpieczeństwa. EASA będzie w dalszym ciągu monitorować postępy w realizacji działań naprawczych i przeprowadzi kompleksową inspekcję w październiku 2012 r., aby potwierdzić zadowalającą realizację planów działania. Komitet ds. Bezpieczeństwa Lotniczego dokona ponownej oceny sytuacji w zależności od wyników tej kontroli.

Comlux Aruba N.V.

- (10) Właściwe organy Francji powiadomiły, że nie mogły wydać pozwolenia przewoźnikowi Comlux Aruba N.V., który posiada certyfikat wydany przez Arubę, ze względu na istnienie uchybień w zakresie bezpieczeństwa stwierdzonych w trakcie oceny kwestionariusza technicznego złożonego przez tego przewoźnika w celu otrzymania pozwolenia na lądowanie w tym państwie członkowskim, oraz przekazały swój wniosek państwu członkowskim za pośrednictwem bazy danych SAFA⁽²⁾.
- (11) Z uwagi na powyższe uchybienia Komisja rozpoczęła konsultacje z właściwymi organami Aruby i z przewoźnikiem lotniczym, wyrażając obawy co do bezpieczeństwa działalności Comlux Aruba N.V. w UE i prosząc o wyjaśnienia dotyczące działań podjętych przez właściwe organy, a także przez samego przewoźnika, mających na celu usunięcie tych uchybień.
- (12) Właściwe organy Aruby złożyły wraz z przewoźnikiem lotniczym pisemne oświadczenia i wzięły udział w spotkaniu z Komisją, EASA i niektórymi członkami Komitetu ds. Bezpieczeństwa Lotniczego w dniu 20 lutego 2012 r. Mimo iż uchybienia w zakresie bezpieczeństwa wskazane przez Francję zostały usunięte, na podstawie uzyskanych

informacji wskazano dodatkowe problemy dotyczące siedziby przewoźnika. Przewoźnik poinformował, że jego biuro na Arubie jest ograniczone do dwóch pracowników administracyjnych oraz że jego główna siedziba, w której prowadzona jest kontrola operacji lotniczych i w której czuwa się nad zapewnieniem nieprzerwanej zdatości do lotu, nie znajduje się na Arubie. Właściwe organy Aruby poinformowały jednak, że dokonały przeglądu przepisów dotyczących lotnictwa cywilnego w celu zagwarantowania, że przewoźnicy lotniczy posiadający certyfikaty wydane na Arubie mają swoją główną siedzibę w tym państwie oraz że przewoźnik Comlux Aruba został poproszony o potwierdzenie najpóźniej do dnia 1 sierpnia 2012 r., że jego główna siedziba znajduje się na Arubie.

- (13) Komisja przyjmuje powyższe informacje do wiadomości i będzie w dalszym ciągu monitorować działania administracyjne i prawne podejmowane przez właściwe organy Aruby w celu zagwarantowania, że przewoźnicy lotniczy posiadający certyfikaty wydane w tym państwie mają swoją główną siedzibę w tym państwie.

Przewoźnicy lotniczy z Demokratycznej Republiki Konga

- (14) Przewoźnicy lotniczy posiadający certyfikaty wydane w Demokratycznej Republice Konga figurują w załączniku A od marca 2006 r.⁽³⁾ Otrzymano informację, że właściwe organy Demokratycznej Republiki Konga wydały nową koncesję przewoźnikowi lotniczemu Jet Congo Airways. Właściwe organy Demokratycznej Republiki Konga nie odpowiedziały na wniosek o udzielenie informacji wystosowany przez Komisję i nie dostarczyły dowodów potwierdzających, że nadzór w zakresie bezpieczeństwa nad nowym przewoźnikiem lotniczym jest w pełni zgodny z obowiązującymi międzynarodowymi normami bezpieczeństwa. Dlatego też, w oparciu o wspólne kryteria, ocenia się, że przewoźnik ten również powinien zostać ujęty w załączniku A.
- (15) Od czasu ostatniego posiedzenia Komitetu ds. Bezpieczeństwa Lotniczego miało miejsce kilka wypadków śmiertelnych z udziałem przewoźników lotniczych posiadających certyfikaty wydane w Demokratycznej Republice Konga. W dniu 30 stycznia 2012 r. wypadkowi uległ statek powietrzny typu Antonov 28 o znaku rejestracyjnym 9Q-CUN, eksploatowany przez TRACEP Congo Aviation, co doprowadziło do jego całkowitego zniszczenia i spowodowało 4 ofiary śmiertelne. W dniu 12 lutego 2012 r. wypadkowi uległ statek powietrzny typu Gulfstream IV o znaku rejestracyjnym N25A, eksploatowany przez Katanga Express, co doprowadziło do jego całkowitego zniszczenia i spowodowało 6 ofiar śmiertelnych. Właściwe organy Demokratycznej Republiki Konga nie odpowiedziały jednak na wystosowane przez Komisję wnioski o informacje dotyczące wstępnych ustaleń wynikających z dochodzenia w sprawie wypadków.

⁽¹⁾ Motywy 14 do 25 rozporządzenia (UE) nr 1197/2011, Dz. U. L 303 z 22.11.2011, s. 15.

⁽²⁾ Standardowe sprawozdanie nr DGAC/f-2011-1879.

⁽³⁾ Motywy 60 do 64 rozporządzenia (WE) nr 474/2006 z dnia 22 marca 2006 r., Dz.U. L 84 z 23.3.2006, s. 18.

Przewoźnicy lotniczy z Gwinei Równikowej

- (16) Wszyscy przewoźnicy lotniczy posiadający certyfikaty wydane w Gwinei Równikowej figurują w załączniku A od marca 2006 r.⁽¹⁾ W dniu 22 lutego 2012 r. Komisja i EASA przeprowadziły konsultacje z właściwymi organami Gwinei Równikowej (DGAC). Podczas tego spotkania DGAC przedstawiła dotychczasowe działania podjęte w celu usunięcia uchybień w zakresie bezpieczeństwa wskazanych przez Międzynarodową Organizację Lotnictwa Cywilnego (ICAO) podczas kontroli przeprowadzonej w 2007 r. w ramach globalnego programu kontroli nadzoru nad bezpieczeństwem (USOAP).
- (17) DGAC przedstawiła Komisji dowody na cofnięcie certyfikatów przewoźnika lotniczego następujących przewoźników: GETRA, Guinea Airways, UTAGE, Euroguineana de Aviacion y Transportes, General Work Aviacion, Star Equatorial Airlines oraz EGAMS. Ze względu na fakt, iż przewoźnicy ci, posiadający certyfikaty wydane przez Gwineę Równikową, zaprzestali następnie prowadzenia działalności, należy wykreślić ich z załącznika A.
- (18) DGAC przedstawiła Komisji informacje potwierdzające, że certyfikat przewoźnika lotniczego przyznano przewoźnikowi Punto Azul. DGCA nie dostarczyła jednak dowodów na to, że nadzór w zakresie bezpieczeństwa nad tym przewoźnikiem lotniczym jest zapewniony zgodnie z międzynarodowymi normami bezpieczeństwa, tak więc w oparciu o wspólne kryteria ocenia się, że przewoźnik ten powinien zostać ujęty w załączniku A.
- (19) Komisja odnotowała postępy poczynione przez właściwe organa Gwinei Równikowej i zachęca je do dalszych wysiłków na rzecz ustanowienia systemu nadzoru nad lotnictwem cywilnym zgodnego z międzynarodowymi normami bezpieczeństwa.

Przewoźnicy lotniczy z Republiki Indonezji

- (20) Konsultacje z właściwymi organami Indonezji (DGCA) są nadal w toku, a ich celem jest monitorowanie postępów DGCA w zapewnianiu nadzoru w zakresie bezpieczeństwa nad wszystkimi przewoźnikami lotniczymi posiadającymi certyfikaty wydane w Indonezji, zgodnie z międzynarodowymi normami bezpieczeństwa. W dniu 7 lutego 2012 r. odbyła się wideokonferencja między Komisją, EASA i DGCA. DGCA potwierdziła, że przez cały czas dokonuje postępów i poinformowała o dalszych działaniach egzekucyjnych w odniesieniu do niektórych przewoźników lotniczych podlegających jej nadzorowi: zawieszono zwłaszcza AOC przewoźników Kartika Airlines, Mimika Air, Riau Airlines oraz Survei Udara Penas.
- (21) DGCA potwierdziła również, że w dniu 13 sierpnia 2010 r. cofnięto AOC przewoźnika Megantara. W oparciu o wspólne kryteria ocenia się zatem, że przewoźnik ten powinien zostać wykreślony z załącznika A.
- (22) DGCA poinformowała również o wydaniu nowych AOC następującym przewoźnikom: TransNusa Aviation

Mandiri (19 sierpnia 2011 r.), Enggang Air Service (1 marca 2010 r.), Surya Air (8 kwietnia 2011 r.), Ersu Eastern Aviation (9 września 2011 r.) oraz Matthew Air Nusantara (20 września 2011 r.). DGCA nie dostarczyła jednak dowodów na to, że nadzór w zakresie bezpieczeństwa nad tymi przewoźnikami lotniczymi jest zapewniony zgodnie z międzynarodowymi normami bezpieczeństwa, tak więc w oparciu o wspólne kryteria ocenia się, że przewoźnicy ci również powinni zostać ujęci w załączniku A.

- (23) Komisja odnotowała postępy poczynione przez właściwe organy Indonezji i zachęca je do kontynuowania prac zmierzających do ustanowienia sprawnego systemu nadzoru nad lotnictwem cywilnym, w pełni zgodnego z międzynarodowymi normami bezpieczeństwa, oraz dokona przeglądu sytuacji przed następnym posiedzeniem Komitetu ds. Bezpieczeństwa Lotniczego.

Przewoźnicy lotniczy z Libii

- (24) W wyniku śmiertelnego wypadku, któremu w dniu 13 maja 2010 r. uległ statek powietrzny typu Airbus A330 eksploatowany przez Afriqiyah Airways i w związku z potwierdzonymi dowodami uchybień w zakresie bezpieczeństwa stwierdzonych w ramach programu SAFA w odniesieniu do Afriqiyah Airways⁽²⁾ i United Aviation⁽³⁾, w październiku 2010 r. Komisja rozpoczęła rozmowy z właściwymi organami Libii (LCAA). Rozmowy te zostały przerwane przez libijską wojnę domową.
- (25) Po wznowieniu konsultacji w październiku 2011 r. LCAA poinformował, że zawiesił wszystkie libijskie certyfikaty przewoźnika lotniczego (AOC) i że dokona procesu ponownej certyfikacji przed zniesieniem zawieszenia AOC. Kontrole przeprowadzone przez LCAA w ramach tej ponownej certyfikacji wykazały znaczne uchybienia w zakresie bezpieczeństwa w przypadku przewoźnika Afriqiyah Airways, w szczególności związane ze szkoleniem pilotów, brakiem personelu wykonującego prace konserwacyjne, a także niewystarczającą ilością sprzętu do obsługi technicznej. Niemniej jednak wkrótce po przeprowadzeniu kontroli LCAA wydał przewoźnikowi Afriqiyah Airways AOC.
- (26) W dniu 22 lutego 2012 r. Komisja, EASA oraz kilku członków Komitetu ds. Bezpieczeństwa Lotniczego przeprowadzili dalsze konsultacje z LCAA, Afriqiyah Airways, Libyan Airlines i Global Aviation. LCAA nie dostarczył jednak do tej pory wymaganych informacji, w szczególności wykazu przewoźników lotniczych posiadających certyfikaty wydane w Libii, wszystkich odpowiadających im AOC i powiązanych specyfikacji eksploatacyjnych, sprawozdań z kontroli przeprowadzonych przed zniesieniem zawieszenia, a także dowodów na to, że uchybienia stwierdzone w trakcie tych kontroli zostały usunięte. Ponadto wskazał on, że śledztwo w sprawie wypadku Afriqiyah Airways napotkało trudności i jak do tej pory nie doprowadziło do żadnych wniosków.

⁽¹⁾ Motywy 65 do 69 rozporządzenia (WE) nr 474/2006 z dnia 22 marca 2006 r., Dz.U. L 84 z 23.3.2006, s. 18.

⁽²⁾ DGAC/F-2010-1761; CAA-NL-2010-68; CAA-NL-2010-210; LBA/D-2010-656; DGAC/F-2010-850; ENAC-IT-2010-400; DGAC/F-2010-2060; DGAC/F-2010-1571; DGAC/F-2010-498.

⁽³⁾ LBA/D-2010-1258; DGAC/F-2010-841.

- (27) W dniu 20 marca 2012 r. libijski minister ds. transportu, LCAA oraz przewoźnicy Afriqiyah Airways i Libyan Airlines dokonali prezentacji dla Komitetu ds. Bezpieczeństwa Lotniczego. Minister przyznał, że system bezpieczeństwa lotniczego w Libii nie jest zgodny z normami ICAO. Przedstawił on plan poprawy sytuacji w ramach trzyletniego programu realizowanego przy pomocy zewnętrznych ekspertów ds. bezpieczeństwa lotniczego.
- (28) Minister przyznał podczas spotkania z Komitetem ds. Bezpieczeństwa Lotniczego, a LCAA potwierdził w piśmie z dnia 22 marca 2012 r., że ze względu na stwierdzone uchybienia w zakresie bezpieczeństwa w systemie nadzoru w Libii, libijscy przewoźnicy lotniczy nie będą mieć pozwolenia na wykonywanie przewozów do Unii Europejskiej, Norwegii, Islandii i Szwajcarii co najmniej do dnia 22 listopada 2012 r., oraz że ich AOC zostaną odpowiednio zmienione, tak aby uwzględniały te ograniczenia. Minister stwierdził ponadto, że utworzono komitet odpowiedzialny za kontynuację prac nad odbudową libijskiego systemu bezpieczeństwa lotniczego. Dodał, że właściwe organy Libii będą ściśle współpracować z Komisją i będą regularnie przekazywać aktualne informacje na temat osiąganych postępów.
- (29) Komitet przyjął do wiadomości informację o zdecydowanych działaniach libijskich organów i zwrócił się do LCAA o dostarczenie Komisji – nie później niż do dnia 20 kwietnia 2012 r. – planu działań naprawczych, który będzie w pełni uwzględniał wszystkie zaległe wnioski o informację oraz który będzie obejmował konkretne działania i terminy dotyczące usuwania braków w systemie nadzoru.
- (30) Komisja i Komitet ds. Bezpieczeństwa Lotniczego uznają istotne trudności stojące przed Libią w wyniku konfliktu i przyjmują do wiadomości zobowiązanie podjęte przez Ministra dotyczące wdrożenia procesu odbudowy. Komisja zachęca LCAA do kontynuowania otwartego i konstruktywnego dialogu prowadzonego z nią od zakończenia niedawnego konfliktu. Jeżeli jednak LCAA nie wyegzekwuje wprowadzonych ograniczeń, Komisja będzie zmuszona do podjęcia natychmiastowych środków ochronnych zgodnie z art. 5 ust. 1 rozporządzenia (WE) nr 2111/2005 Parlamentu Europejskiego i Rady.
- (31) Sytuacja w zakresie bezpieczeństwa lotniczego w Libii zostanie poddana przeglądowi przez Komitet ds. Bezpieczeństwa Lotniczego na posiedzeniu zaplanowanym na listopad 2012 r., podczas którego oceniona zostanie skuteczność działań podejmowanych przez właściwe organy Libii.
- Przewoźnicy lotniczy z Islamskiej Republiki Mauretańskiej**
- (32) Przewoźnicy lotniczy posiadający certyfikaty wydane w Mauretanii figurują w załączniku A od listopada 2010 r. ⁽¹⁾ Właściwe organy Mauretanii (ANAC) poinformowały o wydaniu nowego AOC przewoźnikowi lotniczemu Mauritania Airlines, nie wykazując przy tym, że nadzór w zakresie bezpieczeństwa nad tym przewoźnikiem lotniczym jest w pełni zgodny z obowiązującymi międzynarodowymi normami bezpieczeństwa. AOC wydano temu przewoźnikowi dnia 8 maja 2011 r., nie dostarczając dowodów potwierdzających, że liczne braki wykryte w trakcie wstępnej certyfikacji przewoźnika (zdalny przegląd procedur operacyjnych i procedur obsługi technicznej przeprowadzony w kwietniu 2011 r. oraz kontrola na miejscu przeprowadzona w dniach 3–5 maja 2011 r.) zostały skutecznie usunięte przed wydaniem AOC. AOC wydano również bez wcześniejszego sprawdzenia, czy przewoźnik posiadał stosowne zezwolenia dotyczące zapewnienia ciągłej zdolności do lotu i obsługi technicznej. Ponadto nie przedstawiono żadnych dowodów na to, że przewoźnik ten jest przedmiotem ciągłego nadzoru zgodnie z międzynarodowymi normami bezpieczeństwa. Dlatego też, w oparciu o wspólne kryteria, ocenia się, że powyższy przewoźnik lotniczy również powinien zostać ujęty w załączniku A.
- (33) ANAC poinformowała również, że AOC przewoźnika Mauritania Airways stracił ważność z dniem 15 grudnia 2010 r. i nie został odnowiony, ponieważ przewoźnik ten zaprzestał prowadzenia działalności. W związku z tym, w oparciu o wspólne kryteria, ocenia się, że przewoźnik ten powinien zostać wykreślony z załącznika A.
- (34) Mauretania poinformowała, że w celu wprowadzenia pozytywnych zmian w systemie nadzoru nad bezpieczeństwem podjęto zdecydowane działania, w tym zmieniono przepisy dotyczące lotnictwa cywilnego, tak aby dostosować je do załączników do konwencji chicagowskiej, a także dokonano zmian w zarządzie, strukturze i personelu ANAC. Procedury dotyczące wydawania certyfikatów i sprawowania stałego nadzoru nad przewoźnikami lotniczymi również zostały zaktualizowane i zaczną obowiązywać w najbliższej przyszłości.
- (35) Przyznając, iż Mauretania musi jeszcze wykonać sporo pracy w celu usunięcia wszystkich uchybień, ICAO poinformowała, że starania tego kraju mające na celu usunięcie uchybień w zakresie bezpieczeństwa stwierdzonych podczas kontroli przeprowadzonej w 2008 r. zasługują na uznanie. Mauretania regularnie przekazuje aktualne informacje na temat realizacji planu działań naprawczych i wykazuje znaczące postępy. Planowana na maj 2012 r. kontrola ICVM (ICAO Coordinated Validation Mission) będzie ważnym etapem obejmującym weryfikację dokonanych postępów.
- (36) Komisja z zadowoleniem odnotowuje postępy w usuwaniu uchybień stwierdzonych przez ICAO, o których poinformowały właściwe organy Mauretanii, i zachęca te organy do podejmowania zdecydowanych działań we współpracy z ICAO. Komitet ds. Bezpieczeństwa Lotniczego dokona ponownej oceny sytuacji w zależności od wyników kontroli ICVM (ICAO Coordinated Validation Mission).

⁽¹⁾ Motywy 43 do 51 rozporządzenia (WE) nr 1071/2010 z dnia 22 listopada 2010 r., Dz.U. L 306 z 23.11.2010, s. 49.

Pakistan International Airways

- (37) Komisja kontynuuje konsultacje z właściwym organem Pakistanu (PCAA) i z przewoźnikiem Pakistan International Airways (PIA), i spotkała się z nimi w dniu 20 lutego 2012 r. w celu dokonania przeglądu postępów w realizacji działań przewidzianych w ich planach działań naprawczych.
- (38) PCAA poinformował i dostarczył dowody na to, że zwiększono poziom nadzoru nad przewoźnikiem PIA, podjęto działania regulacyjne zawieszające niektóre licencje na obsługę techniczną, i zażądano wprowadzenia istotnych zmian w systemie zarządzania jakością w PIA. Przekazał on również informację o pomyślnym wyniku kontroli przeprowadzonej przez ICAO w czerwcu 2011 r. i wyjaśnił swoje plany dotyczące przyjęcia nowych przepisów odzwierciedlających przepisy części 145 EASA.
- (39) Przewoźnik PIA poinformował, że działania określone w jego planie działań naprawczych zostały zakończone, z wyjątkiem szczegółowych kontroli czterech statków powietrznych, które przechodzą obecnie konserwację. Potwierdził on również, że obszerny program szkoleniowy jest obecnie w toku i będzie kontynuowany.
- (40) EASA powiadomiła Komitet ds. Bezpieczeństwa Lotniczego, że ustalenia wynikające z kontroli SAFA statków powietrznych eksploatowanych przez PIA doprowadziły do otwarcia procedury zawieszenia zatwierdzenia organizacji obsługowej EASA część 145 w dniu 11 listopada 2011 r. Mimo iż EASA odnotowała, że w planie działań naprawczych realizowanym przez PIA uwzględniono stosowne kwestie bezpieczeństwa, uznała ona również, że PCAA nie jest w stanie skutecznie monitorować działań przewoźnika PIA w zakresie obsługi technicznej, i dlatego w dniu 6 marca 2012 r. EASA była zmuszona zawiesić zatwierdzenie organizacji obsługowej EASA część 145.
- (41) Komisja odnotowała postępy poczynione przez PCAA i PIA w usuwaniu uchybień w zakresie bezpieczeństwa, ale potwierdziła, że w przypadku wystąpienia jakichkolwiek zdarzeń, które ponownie doprowadzą do powstania uchybień, konieczne będzie działań mających na celu ograniczenie zagrożeń dla bezpieczeństwa. Państwa członkowskie będą zatem w dalszym ciągu sprawdzać rzeczywistą zgodność z odpowiednimi normami bezpieczeństwa poprzez priorytetowe traktowanie inspekcji na płycie statków powietrznych przewoźnika, zgodnie z rozporządzeniem Komisji (WE) nr 351/2008 z dnia 16 kwietnia 2008 r. wdrażającym dyrektywę 2004/36/WE Parlamentu Europejskiego i Rady w zakresie priorytetowego traktowania kontroli na ziemi statków powietrznych korzystających z portów lotniczych Wspólnoty ⁽¹⁾.

Przewoźnicy lotniczy z Republiki Filipin

- (42) Przewoźnicy posiadający certyfikaty wydane na Filipinach figurują w załączniku A od dnia 31 marca 2010 r. ⁽²⁾ Właściwe organy Filipin (CAAP) poinformowały

o wydaniu nowych certyfikatów przewoźnika lotniczego przewoźnikom lotniczym Aero Equipment Aviation Inc, AirAsia Philippines Certeza Infosys Corp., Mid-Sea Express, Southern Air Flight Services, NorthSky Air Inc. oraz Island Helicopter Services. CAAP nie udzielił stosownej odpowiedzi na wnioski o udzielenie informacji wystosowane przez Komisję; w szczególności nie dostarczył on ani AOC tych przewoźników, ani kompletnych specyfikacji eksploatacyjnych; CAAP nie był również w stanie wykazać, że certyfikacja i ciągły nadzór nad tymi przewoźnikami lotniczymi są w pełni zgodne z obowiązującymi międzynarodowymi normami bezpieczeństwa. Dlatego też, w oparciu o wspólne kryteria, ocenia się, że powyżsi przewoźnicy lotniczy również powinni zostać ujęci w załączniku A.

- (43) Od ostatniego posiedzenia Komitetu ds. Bezpieczeństwa Lotniczego miało miejsce kilka wypadków śmiertelnych z udziałem przewoźników posiadających certyfikaty wydane na Filipinach. W dniu 10 grudnia 2011 r. statek powietrzny typu Beechcraft 65-80 o znaku rejestracyjnym RP-C824 eksploatowany przez Aviation Technology Innovator spadł na budynek Felixberto Serrano Elementary School koło Manili i uległ całkowitemu zniszczeniu, powodując przy tym śmierć 14 osób; CAAP nie odpowiedział na wystosowany przez Komisję wniosek o udzielenie informacji na temat wstępnych ustaleń z dochodzenia w sprawie tego wypadku. CAAP przekazał jedynie informację, że AOC jest „nieaktywny/zwrócony”, nie podając jednak daty odwołania ani nie przekazując odpowiednich dowodów. Kolejny wypadek śmiertelny miał miejsce w dniu 4 marca 2012 r. i dotyczył statku powietrznego typu Cessna 172S o numerze rejestracyjnym RP-C209, eksploatowanym przez Avia Tours. W wyniku wypadku statek powietrzny uległ całkowitemu zniszczeniu i śmierć poniosły 2 osoby. Mimo iż CAAP przekazał wstępne informacje dotyczące wypadku, niemożliwe było ustalenie ważności AOC, ponieważ wstępne sprawozdanie dotyczące wypadku wskazuje, że AOC jest ważny do dnia 14 sierpnia 2012 r., podczas gdy informacje dostarczone przez CAAP wskazują, że termin ważności AOC upłynął w dniu 14 lutego 2012 r.
- (44) CAAP poinformował, że kilku przewoźników posiada „nieaktywne/zwrócone” AOC lub zostało poddanych ponownej certyfikacji zgodnie z PCAR Część-11 dotyczącym prac lotniczych. CAAP nie dostarczył jednak dowodów na to, że odpowiednie AOC zostały uchylone, ani dowodów na to, że przewoźnicy ci nie wykonują już lotniczych przewozów zarobkowych. W związku z tym, w oparciu o wspólne kryteria, ocenia się, że wymienieni przewoźnicy powinni nadal figurować w załączniku A.
- (45) W styczniu 2012 r. Federalna Administracja Lotnictwa Cywilnego Stanów Zjednoczonych (FAA) przeprowadziła tygodniowy przegląd techniczny na Filipinach w celu oceny postępów osiągniętych przez CAAP w zakresie zgodności z międzynarodowymi normami bezpieczeństwa. CAAP nie dostarczył szczegółowych informacji na temat wyników tego przeglądu. Odnotowano jednak, że FAA nie wprowadziła żadnych zmian w ocenie Filipin, które pozostają w kategorii 2, tzn. nie spełniają międzynarodowych norm bezpieczeństwa.

⁽¹⁾ Dz.U. L 109 z 19.4.2008, s. 7.

⁽²⁾ Motywy 74 do 87 rozporządzenia (UE) nr 273/2010 z dnia 30 marca 2010 r., Dz.U. L 84 z 31.3.2010, s. 32.

Przewoźnicy lotniczy z Federacji Rosyjskiej

- (46) Po spotkaniu z Komitetem ds. Bezpieczeństwa Lotniczego, które odbyło się w listopadzie 2011 r. ⁽¹⁾ i podczas którego właściwe organy Rosji (Rosyjska Federalna Agencja ds. Transportu Lotniczego, FATA) poinformowały i dostarczyły dowody na to, że działalność przewoźników lotniczych Aviastar-TU, UTair-Cargo, Tatarstan Airlines, Daghestan Airlines, Yakutia and Vim Avia (Vim Airlines) została częściowo lub całkowicie ograniczona ze względów bezpieczeństwa, Komisja prowadzi intensywne konsultacje z FATA i monitoruje rozwój sytuacji.
- (47) Spotkania konsultacyjne, w których uczestniczyły FATA, Komisja, EASA, a także niektórzy członkowie Komitetu ds. Bezpieczeństwa Lotniczego, odbyły się w Brukseli dnia 19 grudnia 2011 r. oraz dnia 21 lutego 2012 r. FATA poinformowała, że zamierza znieść ograniczenia nałożone na część floty przewoźników Tatarstan Airlines (statki powietrzne typu Boeing B737-500, B737-400, B737-300, Tupolew 154M i Jakowlew Jak-42), Aviastar-TU (statek powietrzny typu Tupolew Tu-204) i Yakutia (statek powietrzny typu Boeing B757-200, B737-300 i B737-800), ponieważ jest zadowolona z wyników inspekcji, które zostały przeprowadzone wobec tych przewoźników.
- (48) FATA dostarczyła również dowody podjęcia dalszych działań egzekucyjnych. W szczególności w dniu 19 grudnia 2011 r. cofnięto AOC przewoźnika Daghestan Airlines ze względu na problemy, jakie stwierdzono podczas kontroli przeprowadzonej wobec tego przewoźnika. FATA poinformowała również, że zwróciła się do UTair-Cargo o przeprowadzenie dodatkowych działań naprawczych, aby możliwe było zniesienie ograniczeń w stosunku do floty tego przewoźnika.
- (49) Aby zapewnić skuteczność środków podejmowanych przez FATA w zakresie trwałej poprawy bezpieczeństwa, państwa członkowskie będą w dalszy ciąg sprawdzać, czy rosyjscy przewoźnicy lotniczy rzeczywiście spełniają odpowiednie normy bezpieczeństwa poprzez priorytetowe traktowanie inspekcji na płycie przeprowadzanych w statkach powietrznych tych przewoźników zgodnie z rozporządzeniem (WE) nr 351/2008 i mogą podjąć odpowiednie środki w celu zapewnienia spełnienia tych wymogów. Komisja będzie w dalszym ciągu monitorować ich wyniki.

Vim Avia

- (50) FATA potwierdziła, że Vim Avia nadal podlega ograniczeniom w wykonywaniu przewozów, w tym lotów do UE (ładowania i przeloty), w odniesieniu do całej jego floty (8 statków powietrznych typu Boeing B757-200) do czasu pełnego wykonania planu działań naprawczych.
- (51) Podczas ww. posiedzenia w dniu 21 lutego 2012 r. Vim Avia przedstawił inwestycje w zakresie bezpieczeństwa, w szczególności w zakresie szkoleń, ale nie wykazał, że

wprowadził sprawnie funkcjonujący system zarządzania bezpieczeństwem. Przewoźnik ten nie był jeszcze w stanie udowodnić, że wspomniane inwestycje przyniosły efekty na poziomie operacyjnym.

- (52) FATA poinformowała, że oczekuje się, iż przewoźnik ten zakończy realizację wszystkich naprawczych i zapobiegawczych do dnia 1 kwietnia 2012 r. FATA poinformowała również, że przeprowadzi inspekcję wobec tego przewoźnika lotniczego w celu sprawdzenia, czy wszystkie nieprawidłowości zostały w satysfakcjonujący sposób usunięte i czy obecne ograniczenia mogą zostać zniesione. FATA zgodziła się dostarczyć Komisji sprawozdania z postępów prac w zakresie wprowadzania środków naprawczych przez przewoźnika oraz wyniki kolejnych inspekcji.
- (53) W związku z powyższym, uwzględniając efektywne działania w zakresie egzekwowania przepisów podejmowane przez właściwe organy Rosji, wydaje się zbyt wcześnie, aby dokonać ponownej oceny sytuacji tego przewoźnika lotniczego. Komisja przeanalizuje sytuację przewoźnika Vim Avia podczas jednego z kolejnych posiedzeń Komitetu ds. Bezpieczeństwa Lotniczego w oparciu o sprawozdania przedstawione przez właściwe organy Rosji i ich decyzję dotyczącą ewentualnego utrzymania obecnych ograniczeń.

Przewoźnicy lotniczy z Boliwariańskiej Republiki Wenezueli**Conviasa**

- (54) Istnieją potwierdzone dowody licznych uchybień w zakresie bezpieczeństwa w odniesieniu do przewoźnika lotniczego Conviasa, który posiada certyfikat wydany przez Wenezuelę. Przypadki te zostały stwierdzone przez właściwe organy Hiszpanii w trakcie inspekcji na płycie przeprowadzonych w ramach programu SAFA ⁽²⁾. Conviasa wykazał brak zdolności do usunięcia tych uchybień w zakresie bezpieczeństwa. Przewoźnik Conviasa nie udzielił terminowej i właściwej odpowiedzi na zarzuty dotyczące wszystkich nieprawidłowości zgłoszone przez urząd lotnictwa cywilnego Hiszpanii. Te powtarzające się przypadki braku zgodności pokazują systemowe uchybienia w zakresie bezpieczeństwa w obszarze obsługi technicznej i eksploatacji.
- (55) Statki powietrzne przewoźnika Conviasa kilkakrotnie ulegały wypadkom, w tym dwóm wypadkom śmiertelnym – pierwszy z nich był to wypadek statku powietrznego typu ATR42 o znaku rejestracyjnym YV-1010 w dniu 13 września 2010 r., a drugi to wypadek statku powietrznego typu Boeing B737-200 o znaku rejestracyjnym YV-102T w dniu 30 sierpnia 2008 r. Komisja nie została poinformowana o wynikach dochodzeń w sprawie przyczyn tych wypadków przez właściwe organy Wenezueli, ani nie posiada żadnych informacji dotyczących zaleceń mających na celu zapobieganie kolejnym wypadkom.

⁽¹⁾ Motywy 36 do 49 rozporządzenia wykonawczego Komisji (UE) nr 1197/2011 z dnia 21 listopada 2011 r., Dz.U. L 303 z 22.11.2011, s. 19.

⁽²⁾ Sprawozdanie nr AESA-E-2011-234, -326, -412, -553, -663, -715, -832, -895 i AESA-E-2012-1.

- (56) W związku z powyższymi uchybieniami w sierpniu 2011 r. Komisja rozpoczęła konsultacje z właściwymi organami Wenezueli, wyrażając poważne obawy co do bezpieczeństwa działalności przewoźnika Conviasa i prosząc o wyjaśnienia dotyczące działań podjętych przez właściwe organy, a także przewoźnika, mających na celu usunięcie tych uchybień.
- (57) Organy te nie udzieliły terminowo zadowalającej odpowiedzi na pytania Komisji dotyczące nadzoru w zakresie bezpieczeństwa nad przewoźnikiem Conviasa i nie przedłożyły wymaganych informacji, w szczególności informacji o postępach w dochodzeniach dotyczących przyczyn wypadków, zaleceń wynikających z tych dochodzeń, informacji o działaniach podjętych w celu usunięcia możliwych przyczyn wypadków oraz specyfikacji eksploatacyjnych, wymogów i ograniczeń związanych z AOC tego przewoźnika.
- (58) W dniu 21 marca 2012 r. Conviasa i właściwe organy Wenezueli dokonały prezentacji dla Komitetu ds. Bezpieczeństwa Lotniczego. Przewoźnik poinformował, że podjął działania mające na celu zwiększenie kontroli wewnętrznych i podniesienie jakości szkoleń oraz wprowadzenie systemu zarządzania bezpieczeństwem, oraz że planuje podjęcie kolejnych działań w przyszłości. Stwierdził on, że wszystkie ustalenia poczynione w trakcie inspekcji na płycie zostały należycie uwzględnione. Komitet zauważył, że przewoźnik realizuje obecnie dużą ilość działań przy udziale właściwych organów Hiszpanii. Przewoźnik nie wyjaśnił jednak, dlaczego podczas kolejnych inspekcji powtarzają się przypadki występowania uchybień o podobnym charakterze. Przewoźnik nie przedstawił również żadnych informacji na temat przyczyn wyżej wymienionych wypadków śmiertelnych i na temat działań podejmowanych w celu zapobieżenia ich ponownemu wystąpieniu. Przewoźnik nie przedstawił również podstawowych informacji dotyczących eksploatowanej przez niego floty i nie dostarczył specyfikacji eksploatacyjnych, wymogów i ograniczeń związanych z jego AOC.
- (59) W związku z tym, w oparciu o wspólne kryteria, ocenia się, że przewoźnik Conviasa nie spełnia odpowiednich norm bezpieczeństwa i dlatego powinien zostać ujęty w załączniku A.
- Línea Turística Aerotuy*
- (60) Istnieją potwierdzone dowody poważnych uchybień w zakresie bezpieczeństwa po stronie przewoźnika lotniczego Línea Turística Aerotuy, posiadającego certyfikat wydany przez Wenezuelę. Uchybienia te zostały stwierdzone przez Francję w trakcie inspekcji na płycie przeprowadzonych w ramach programu SAFA ⁽¹⁾.
- (61) Statki powietrzne eksploatowane przez Línea Turística Aerotuy kilkakrotnie ulegały wypadkom, w tym jednemu śmiertelnemu wypadkowi z udziałem statku powietrznego typu Cessna 208B o znaku rejestracyjnym YV-1181 w dniu 17 kwietnia 2009 r.
- (62) W związku z powyższymi uchybieniami w sierpniu 2011 r. Komisja rozpoczęła konsultacje z właściwymi organami Wenezueli, wyrażając poważne obawy co do bezpieczeństwa działalności Línea Turística Aerotuy i prosząc o wyjaśnienia dotyczące działań podjętych przez właściwe organy, a także przewoźnika, mających na celu usunięcie tych uchybień. Organy te nie udzieliły zadowalającej i terminowej odpowiedzi.
- (63) W dniu 21 marca 2012 r. Línea Turística Aerotuy i właściwe władze Wenezueli dokonały prezentacji dla Komitetu ds. Bezpieczeństwa Lotniczego oraz przekazały materiały na piśmie. Przewoźnik przedstawił swój AOC wraz z pełnymi specyfikacjami eksploatacyjnymi. Przewoźnik poinformował, że podjął działania mające na celu usunięcie uchybień stwierdzonych w trakcie inspekcji na płycie w sposób zadowalający właściwe organy Francji i dostarczył odpowiednie dowody. Przewoźnik złożył wymagane wyjaśnienia na temat wyżej wymienionego śmiertelnego wypadku, a właściwe organy dostarczyły sprawozdanie dotyczące wypadku wraz powiązanymi wnioskami i zaleceniami. Właściwe organy Wenezueli stwierdziły również, że zalecenia wynikające z dochodzenia w sprawie wypadku, jak również wyniki inspekcji na płycie zostały należycie uwzględnione w celu zapewnienia nadzoru nad przewoźnikiem.
- (64) Komisja i Komitet ds. Bezpieczeństwa Lotniczego przyjmują do wiadomości działania przewoźnika lotniczego i przejrzystość procesu usuwania uchybień w zakresie bezpieczeństwa. Państwa członkowskie będą w dalszym ciągu sprawdzać, czy przewoźnik ten rzeczywiście spełnia odpowiednie normy bezpieczeństwa poprzez priorytetowe traktowanie inspekcji na płycie przeprowadzanych wobec jego statków powietrznych zgodnie z rozporządzeniem (WE) nr 351/2008 i mogą podjąć odpowiednie środki w celu zapewnienia spełnienia tych wymogów.
- Estelar Latinoamérica*
- (65) Istnieją potwierdzone dowody poważnych uchybień w zakresie bezpieczeństwa po stronie przewoźnika lotniczego Estelar Latinoamérica, posiadającego certyfikat wydany przez Wenezuelę. Naruszenia te zostały stwierdzone przez Francję w trakcie inspekcji na płycie przeprowadzonych w ramach programu SAFA ⁽²⁾.
- (66) W związku z powyższymi uchybieniami w sierpniu 2011 r. Komisja rozpoczęła konsultacje z właściwymi organami Wenezueli, wyrażając poważne obawy co do bezpieczeństwa działalności Estelar Latinoamérica i prosząc o wyjaśnienia dotyczące działań podjętych przez właściwe organy, a także przewoźnika, mających na celu usunięcie tych uchybień. Organy te nie udzieliły zadowalającej i terminowej odpowiedzi.

⁽¹⁾ Sprawozdanie nr DGAC/F-2011-663, -972, -1159, -2385, -2636.

⁽²⁾ Sprawozdanie nr DGAC/F-2011-632, -990, -1636, -1863, -2332.

(67) W dniu 21 marca 2012 r. Estelar Latinoamerica i właściwe władze Wenezueli dokonały prezentacji dla Komitetu ds. Bezpieczeństwa Lotniczego oraz przekazały materiały na piśmie. Przewoźnik przedstawił swój AOC wraz z pełnymi specyfikacjami eksploatacyjnymi. Przewoźnik poinformował, że podjął działania mające na celu usunięcie uchybień stwierdzonych w trakcie inspekcji na płycie w sposób zadowalający właściwe organy Francji i dostarczył odpowiednie dowody. Właściwe organy poinformowały, że dopilnują, aby wyniki inspekcji na płycie zostały należycie wzięte pod uwagę w celu zapewnienia nadzoru nad przewoźnikiem.

(68) Komisja i Komitet ds. Bezpieczeństwa Lotniczego przyjmują do wiadomości działania przewoźnika lotniczego i przejrzystość procesu usuwania uchybień w zakresie bezpieczeństwa. Państwa członkowskie będą w dalszym ciągu sprawdzać, czy przewoźnik ten rzeczywiście spełnia odpowiednie normy bezpieczeństwa poprzez priorytetowe traktowanie inspekcji na płycie przeprowadzanych wobec jego statków powietrznych zgodnie z rozporządzeniem (WE) nr 351/2008 i mogą podjąć odpowiednie środki w celu zapewnienia spełnienia tych wymogów.

Ogólne uwagi dotyczące pozostałych przewoźników ujętych w załącznikach A i B

(69) Do chwili obecnej Komisja nie uzyskała dowodów pełnego wdrożenia odpowiednich działań naprawczych przez pozostałych przewoźników ujętych we wspólnym wykazie uaktualnionym w dniu 21 listopada

2011 r. oraz przez organy sprawujące nadzór regulacyjny nad tymi przewoźnikami. W związku z powyższym, w oparciu o wspólne kryteria, ocenia się, że przewoźnicy ci powinni w dalszym ciągu podlegać, stosownie do przypadku, zakazowi wykonywania przewozów (załącznik A) lub ograniczeniom w wykonywaniu przewozów (załącznik B).

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

PRZYJMUJE NINIEJSZE ROZPORZĄDZENIE:

Artykuł 1

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

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

Artykuł 2

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

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

Sporządzono w Brukseli dnia 3 kwietnia 2012 r.

W imieniu Komisji,
za Przewodniczącego,
Siim KALLAS
Wiceprzewodniczący

ZAŁĄCZNIK A

**WYKAZ PRZEWÓZNIKÓW LOTNICZYCH PODLEGAJĄCYCH PEŁNEMU ZAKAZOWI WYKONYWANIA
PRZEWÓZÓW W RAMACH UE ⁽¹⁾**

Nazwa osoby prawnej przewoźnika lotniczego wskazana w certyfikacie przewoźnika lotniczego (AOC) (oraz nazwa handlowa, w przypadku różnic)	Numer certyfikatu przewoźnika lotniczego (AOC) lub numer koncesji przewoźnika lotniczego	Kod ICAO linii lotniczej	Państwo przewoźnika
BLUE WING AIRLINES	SRBWA-01/2002	BWI	Surinam
CONSORCIO VENEZOLANDO DE INDUSTRIAS AERONAUTICAS Y SERVICIOS AEROS, S.A. CONVIASA	VCV-DB-10	VCV	Boliwariańska Republika Wenezueli
MERIDIAN AIRWAYS LTD	AOC 023	MAG	Republika Ghany
ROLLINS AIR	HR-005	RAV	Honduras
SILVERBACK CARGO FREIGHTERS	Nieznany	VRB	Republika Rwandy
Wszyscy przewoźnicy lotniczy posiadający certyfikaty wydane przez organy odpowiedzialne za nadzór regulacyjny w Afganistanie, w tym:			Islamska Republika Afganistanu
ARIANA AFGHAN AIRLINES	AOC 009	AFG	Islamska Republika Afganistanu
KAM AIR	AOC 001	KMF	Islamska Republika Afganistanu
PAMIR AIRLINES	Nieznany	PIR	Islamska Republika Afganistanu
SAFI AIRWAYS	AOC 181	SFW	Islamska Republika Afganistanu
Wszyscy przewoźnicy lotniczy posiadający certyfikaty wydane przez organy odpowiedzialne za nadzór regulacyjny w Angoli, z wyjątkiem przewoźnika TAAG Angola Airlines ujętego w załączniku B, w tym:			Republika Angoli
AEROJET	AO 008-01/11	Nieznany	Republika Angoli
AIR26	AO 003-01/11-DCD	DCD	Republika Angoli
AIR GICANGO	009	Nieznany	Republika Angoli
AIR JET	AO 006-01/11-MBC	MBC	Republika Angoli
AIR NAVE	017	Nieznany	Republika Angoli
ANGOLA AIR SERVICES	006	Nieznany	Republika Angoli
DIEXIM	007	Nieznany	Republika Angoli
FLY540	AO 004-01 FLYA	Nieznany	Republika Angoli
GIRA GLOBO	008	GGL	Republika Angoli
HELIANG	010	Nieznany	Republika Angoli
HELIMALONGO	AO 005-01/11	Nieznany	Republika Angoli

⁽¹⁾ Przewoźnikom lotniczym wymienionym w załączniku A można zezwolić na wykonywanie prawa przewozowego poprzez dzierżawę statków powietrznych z załogą (tzw. leasing mokry) przewoźnika lotniczego niepodlegającego zakazowi wykonywania przewozów, pod warunkiem spełnienia wymagań odpowiednich norm bezpieczeństwa.

Nazwa osoby prawnej przewoźnika lotniczego wskazana w certyfikacie przewoźnika lotniczego (AOC) (oraz nazwa handlowa, w przypadku różnic)	Numer certyfikatu przewoźnika lotniczego (AOC) lub numer koncesji przewoźnika lotniczego	Kod ICAO linii lotniczej	Państwo przewoźnika
MAVEWA	016	Nieznany	Republika Angoli
SONAIR	AO 002-01/10-SOR	SOR	Republika Angoli
Wszyscy przewoźnicy lotniczy posiadający certyfikaty wydane przez organy odpowiedzialne za nadzór regulacyjny w Beninie, w tym:			Republika Beninu
AERO BENIN	PEA No 014/MDCTTTATP-PR/ANAC/DEA/SCS	AEB	Republika Beninu
AFRICA AIRWAYS	Nieznany	AFF	Republika Beninu
ALAFIA JET	PEA No 014/ANAC/MDCTTTATP-PR/DEA/SCS	Nie dotyczy	Republika Beninu
BENIN GOLF AIR	PEA No 012/MDCTTP-PR/ANAC/DEA/SCS.	BGL	Republika Beninu
BENIN LITTORAL AIRWAYS	PEA No 013/MDCTTTATP-PR/ANAC/DEA/SCS.	LTL	Republika Beninu
COTAIR	PEA No 015/MDCTTTATP-PR/ANAC/DEA/SCS.	COB	Republika Beninu
ROYAL AIR	PEA No 11/ANAC/MDCTTP-PR/DEA/SCS	BNR	Republika Beninu
TRANS AIR BENIN	PEA No 016/MDCTTTATP-PR/ANAC/DEA/SCS	TNB	Republika Beninu
Wszyscy przewoźnicy lotniczy posiadający certyfikaty wydane przez organy odpowiedzialne za nadzór regulacyjny w Republice Konga, w tym:			Republika Konga
AERO SERVICE	RAC06-002	RSR	Republika Konga
EQUAFLIGHT SERVICES	RAC 06-003	EKA	Republika Konga
SOCIETE NOUVELLE AIR CONGO	RAC 06-004	Nieznany	Republika Konga
TRANS AIR CONGO	RAC 06-001	Nieznany	Republika Konga
EQUATORIAL CONGO AIRLINES S.A.	RAC 06-014	Nieznany	Republika Konga
Wszyscy przewoźnicy lotniczy posiadający certyfikaty wydane przez organy odpowiedzialne za nadzór regulacyjny w Demokratycznej Republice Konga, w tym:			Demokratyczna Republika Konga (DRK)
AFRICAN AIR SERVICES COMMUTER	409/CAB/MIN/TVC/051/09	Nieznany	Demokratyczna Republika Konga (DRK)
AIR KASAI	409/CAB/MIN/ TVC/036/08	Nieznany	Demokratyczna Republika Konga (DRK)
AIR KATANGA	409/CAB/MIN/TVC/031/08	Nieznany	Demokratyczna Republika Konga (DRK)

Nazwa osoby prawnej przewoźnika lotniczego wskazana w certyfikacie przewoźnika lotniczego (AOC) (oraz nazwa handlowa, w przypadku różnic)	Numer certyfikatu przewoźnika lotniczego (AOC) lub numer koncesji przewoźnika lotniczego	Kod ICAO linii lotniczej	Państwo przewoźnika
AIR TROPIQUES	409/CAB/MIN/TVC/029/08	Nieznany	Demokratyczna Republika Konga (DRK)
BLUE AIRLINES	409/CAB/MIN/TVC/028/08	BUL	Demokratyczna Republika Konga (DRK)
BRAVO AIR CONGO	409/CAB/MIN/TC/0090/2006	BRV	Demokratyczna Republika Konga (DRK)
BUSINESS AVIATION	409/CAB/MIN/TVC/048/09	ABB	Demokratyczna Republika Konga (DRK)
BUSY BEE CONGO	409/CAB/MIN/TVC/052/09	Nieznany	Demokratyczna Republika Konga (DRK)
CETRACA AVIATION SERVICE	409/CAB/MIN/TVC/026/08	CER	Demokratyczna Republika Konga (DRK)
CHC STELLAVIA	409/CAB/MIN/TC/0050/2006	Nieznany	Demokratyczna Republika Konga (DRK)
CONGO EXPRESS	409/CAB/MIN/TVC/083/2009	EXY	Demokratyczna Republika Konga (DRK)
COMPAGNIE AFRICAINE D'AVIATION (CAA)	409/CAB/MIN/TVC/035/08	CAA	Demokratyczna Republika Konga (DRK)
DOREN AIR CONGO	409/CAB/MIN/TVC/0032/08	Nieznany	Demokratyczna Republika Konga (DRK)
ENTREPRISE WORLD AIRWAYS (EWA)	409/CAB/MIN/TVC/003/08	EWS	Demokratyczna Republika Konga (DRK)
FILAIR	409/CAB/MIN/TVC/037/08	FIL	Demokratyczna Republika Konga (DRK)
GALAXY KAVATSI	409/CAB/MIN/TVC/027/08	Nieznany	Demokratyczna Republika Konga (DRK)
GILEMBE AIR SOUTENANCE (GISAIR)	409/CAB/MIN/TVC/053/09	Nieznany	Demokratyczna Republika Konga (DRK)
GOMA EXPRESS	409/CAB/MIN/TC/0051/2006	Nieznany	Demokratyczna Republika Konga (DRK)
GOMAIR	409/CAB/MIN/TVC/045/09	Nieznany	Demokratyczna Republika Konga (DRK)
HEWA BORA AIRWAYS (HBA)	409/CAB/MIN/TVC/038/08	ALX	Demokratyczna Republika Konga (DRK)
INTERNATIONAL TRANS AIR BUSINESS (ITAB)	409/CAB/MIN/TVC/033/08	Nieznany	Demokratyczna Republika Konga (DRK)
JET CONGO AIRWAYS	Nieznany	Nieznany	Demokratyczna Republika Konga (DRK)
KIN AVIA	409/CAB/MIN/TVC/042/09	Nieznany	Demokratyczna Republika Konga (DRK)
KORONGO AIRLINES	409/CAB/MIN/TVC/001/2011	Nieznany	Demokratyczna Republika Konga (DRK)

Nazwa osoby prawnej przewoźnika lotniczego wskazana w certyfikacie przewoźnika lotniczego (AOC) (oraz nazwa handlowa, w przypadku różnic)	Numer certyfikatu przewoźnika lotniczego (AOC) lub numer koncesji przewoźnika lotniczego	Kod ICAO linii lotniczej	Państwo przewoźnika
LIGNES AÉRIENNES CONGOLAISES (LAC)	podpis ministerialny (postanowienie nr 78/205)	LCG	Demokratyczna Republika Konga (DRK)
MALU AVIATION	409/CAB/MIN/TVC/04008	Nieznany	Demokratyczna Republika Konga (DRK)
MANGO AVIATION	409/CAB/MIN/TVC/034/08	Nieznany	Demokratyczna Republika Konga (DRK)
SAFE AIR COMPANY	409/CAB/MIN/TVC/025/08	Nieznany	Demokratyczna Republika Konga (DRK)
SERVICES AIR	409/CAB/MIN/TVC/030/08	Nieznany	Demokratyczna Republika Konga (DRK)
STELLAR AIRWAYS	AAC/DG/DTA/TM/787/2011	Nieznany	Demokratyczna Republika Konga (DRK)
SWALA AVIATION	409/CAB/MIN/TVC/050/09	Nieznany	Demokratyczna Republika Konga (DRK)
TMK AIR COMMUTER	409/CAB/MIN/TVC/044/09	Nieznany	Demokratyczna Republika Konga (DRK)
TRACEP CONGO AVIATION	409/CAB/MIN/TVC/046/09	Nieznany	Demokratyczna Republika Konga (DRK)
TRANS AIR CARGO SERVICES	409/CAB/MIN/TVC/024/08	Nieznany	Demokratyczna Republika Konga (DRK)
WIMBI DIRA AIRWAYS	409/CAB/MIN/TVC/039/08	WDA	Demokratyczna Republika Konga (DRK)
ZAABU INTERNATIONAL	409/CAB/MIN/TVC/049/09	Nieznany	Demokratyczna Republika Konga (DRK)
Wszyscy przewoźnicy lotniczy posiadający certyfikaty wydane przez organy odpowiedzialne za nadzór regulacyjny w Dżibuti, w tym:			Dżibuti
DAALLO AIRLINES	Nieznany	DAO	Dżibuti
Wszyscy przewoźnicy lotniczy posiadający certyfikaty wydane przez organy odpowiedzialne za nadzór regulacyjny w Gwinei Równikowej, w tym:			Gwinea Równikowa
CRONOS AIRLINES	2011/0004/MTTCT/DGAC/SOPS	Nieznany	Gwinea Równikowa
CEIBA INTERCONTINENTAL	2011/0001/MTTCT/DGAC/SOPS	CEL	Gwinea Równikowa
PUNTO AZUL	2012/0006/MTTCT/DGAC/SOPS	Nieznany	Gwinea Równikowa
Wszyscy przewoźnicy lotniczy posiadający certyfikaty wydane przez organy odpowiedzialne za nadzór regulacyjny w Indonezji, z wyjątkiem Garuda Indonezja, Airfast Indonesia, Mandala Airlines, Ekspres Transporasi Antarbenua, Indonesia Air Asia i Metro Batavia, w tym:			Republika Indonezji
AIR PACIFIC UTAMA	135-020	Nieznany	Republika Indonezji

Nazwa osoby prawnej przewoźnika lotniczego wskazana w certyfikacie przewoźnika lotniczego (AOC) (oraz nazwa handlowa, w przypadku różnic)	Numer certyfikatu przewoźnika lotniczego (AOC) lub numer koncesji przewoźnika lotniczego	Kod ICAO linii lotniczej	Państwo przewoźnika
ALFA TRANS DIRGANTATA	135-012	Nieznany	Republika Indonezji
ASCO NUSA AIR	135-022	Nieznany	Republika Indonezji
ASI PUDJIASTUTI	135-028	Nieznany	Republika Indonezji
AVIASTAR MANDIRI	135-029	Nieznany	Republika Indonezji
DABI AIR NUSANTARA	135-030	Nieznany	Republika Indonezji
DERAYA AIR TAXI	135-013	DRY	Republika Indonezji
DERAZONA AIR SERVICE	135-010	DRZ	Republika Indonezji
DIRGANTARA AIR SERVICE	135-014	DIR	Republika Indonezji
EASTINDO	135-038	Nieznany	Republika Indonezji
ENGGANG AIR SERVICE	135-045	Nieznany	Republika Indonezji
ERSA EASTERN AVIATION	135-047	Nieznany	Republika Indonezji
GATARI AIR SERVICE	135-018	GHS	Republika Indonezji
INDONESIA AIR TRANSPORT	121-034	IDA	Republika Indonezji
INTAN ANGKASA AIR SERVICE	135-019	Nieznany	Republika Indonezji
JOHNLIN AIR TRANSPORT	135-043	Nieznany	Republika Indonezji
KAL STAR	121-037	KLS	Republika Indonezji
KARTIKA AIRLINES	121-003	KAE	Republika Indonezji
KURA-KURA AVIATION	135-016	KUR	Republika Indonezji
LION MENTARI AIRLINES	121-010	LNI	Republika Indonezji
MANUNGGAL AIR SERVICE	121-020	Nieznany	Republika Indonezji
MATTHEW AIR NUSANTARA	135-048	Nieznany	Republika Indonezji
MERPATI NUSANTARA AIRLINES	121-002	MNA	Republika Indonezji
MIMIKA AIR	135-007	Nieznany	Republika Indonezji
NATIONAL UTILITY HELICOPTER	135-011	Nieznany	Republika Indonezji
NUSANTARA AIR CHARTER	121-022	Nieznany	Republika Indonezji
NUSANTARA BUANA AIR	135-041	Nieznany	Republika Indonezji
NYAMAN AIR	135-042	Nieznany	Republika Indonezji
PELITA AIR SERVICE	121-008	PAS	Republika Indonezji
PENERBANGAN ANGKASA SEMESTA	135-026	Nieznany	Republika Indonezji
PURA WISATA BARUNA	135-025	Nieznany	Republika Indonezji
RIAU AIRLINES	121-016	RIU	Republika Indonezji

Nazwa osoby prawnej przewoźnika lotniczego wskazana w certyfikacie przewoźnika lotniczego (AOC) (oraz nazwa handlowa, w przypadku różnic)	Numer certyfikatu przewoźnika lotniczego (AOC) lub numer koncesji przewoźnika lotniczego	Kod ICAO linii lotniczej	Państwo przewoźnika
SAMPOERNA AIR NUSANTARA	135-036	SAE	Republika Indonezji
SAYAP GARUDA INDAH	135-004	Nieznany	Republika Indonezji
SKY AVIATION	135-044	Nieznany	Republika Indonezji
SMAC	135-015	SMC	Republika Indonezji
SRIWIJAYA AIR	121-035	SJY	Republika Indonezji
SURVEI UDARA PENAS	135-006	Nieznany	Republika Indonezji
SURYA AIR	135-046	Nieznany	Republika Indonezji
TRANSNUSA AVIATION MANDIRI	121-048	Nieznany	Republika Indonezji
TRANSWISATA PRIMA AVIATION	135-021	Nieznany	Republika Indonezji
TRAVEL EXPRESS AVIATION SERVICE	121-038	XAR	Republika Indonezji
TRAVIRA UTAMA	135-009	Nieznany	Republika Indonezji
TRI MG INTRA ASIA AIRLINES	121-018	TMG	Republika Indonezji
TRIGANA AIR SERVICE	121-006	TGN	Republika Indonezji
UNINDO	135-040	Nieznany	Republika Indonezji
WING ABADI AIRLINES	121-012	WON	Republika Indonezji
Wszyscy przewoźnicy lotniczy posiadający certyfikaty wydane przez organy odpowiedzialne za nadzór regulacyjny w Kazachstanie, z wyjątkiem Air Astana, w tym:			Republika Kazachstanu
AERO AIR COMPANY	AK-0429-10	ILK	Republika Kazachstanu
AIR ALMATY	AK-0409-09	LMY	Republika Kazachstanu
AIR TRUST AIRCOMPANY	AK-0412-10	RTR	Republika Kazachstanu
AK SUNKAR AIRCOMPANY	AK-0396-09	AKS	Republika Kazachstanu
ASIA CONTINENTAL AIRLINES	AK-0345-08	CID	Republika Kazachstanu
ASIA WINGS	AK-0390-09	AWA	Republika Kazachstanu
ATMA AIRLINES	AK-0437-10	AMA	Republika Kazachstanu
AVIA-JAYNAR / AVIA-ZHAYNAR	AK-0435-10	SAP	Republika Kazachstanu
BEYBARS AIRCOMPANY	AK-0383-09	BBS	Republika Kazachstanu
BERKUT AIR/BEK AIR	AK-0428-10	BEK	Republika Kazachstanu
BURUNDAYAVIA AIRLINES	AK-0415-10	BRY	Republika Kazachstanu
COMLUX	AK-0399-09	KAZ	Republika Kazachstanu
DETA AIR	AK-0417-10	DET	Republika Kazachstanu
EAST WING	AK-0411-09	EWZ	Republika Kazachstanu

Nazwa osoby prawnej przewoźnika lotniczego wskazana w certyfikacie przewoźnika lotniczego (AOC) (oraz nazwa handlowa, w przypadku różnic)	Numer certyfikatu przewoźnika lotniczego (AOC) lub numer koncesji przewoźnika lotniczego	Kod ICAO linii lotniczej	Państwo przewoźnika
EASTERN EXPRESS	AK-0427-10	LIS	Republika Kazachstanu
EURO-ASIA AIR	AK-0384-09	EAK	Republika Kazachstanu
EURO-ASIA AIR INTERNATIONAL	AK-0389-09	KZE	Republika Kazachstanu
FLY JET KZ	AK-0391-09	FJK	Republika Kazachstanu
INVESTAVIA	AK-0342-08	TLG	Republika Kazachstanu
IRTYSH AIR	AK-0439-11	MZA	Republika Kazachstanu
JET AIRLINES	AK-0419-10	SOZ	Republika Kazachstanu
JET ONE	AK-0433-10	JKZ	Republika Kazachstanu
KAZAIR JET	AK-0387-09	KEJ	Republika Kazachstanu
KAZAIRTRANS AIRLINE	AK-0349-09	KUY	Republika Kazachstanu
KAZAIRWEST	AK-0404-09	KAW	Republika Kazachstanu
KAZAVIASPAS	AK-0405-09	KZS	Republika Kazachstanu
MEGA AIRLINES	AK-0424-10	MGK	Republika Kazachstanu
MIRAS	AK-0402-09	MIF	Republika Kazachstanu
PRIME AVIATION	AK-0393-09	PKZ	Republika Kazachstanu
SAMAL AIR	AK-0407-09	SAV	Republika Kazachstanu
SAYAKHAT AIRLINES	AK-0426-10	SAH	Republika Kazachstanu
SEMEYAVIA	AK-400-09	SMK	Republika Kazachstanu
SCAT	AK-0420-10	VSV	Republika Kazachstanu
SKYBUS	AK-0432-10	BYK	Republika Kazachstanu
SKYJET	AK-0398-09	SEK	Republika Kazachstanu
UST-KAMENOGORSK / AIR DIVISION OF EKA	AK-0440-11	UCK	Republika Kazachstanu
ZHETYSU AIRCOMPANY	AK-0438-11	JTU	Republika Kazachstanu
Wszyscy przewoźnicy lotniczy posiadający certyfikaty wydane przez organy odpowiedzialne za nadzór regulacyjny w Republice Kirgiskiej, w tym:			Republika Kirgiska
AIR MANAS	17	MBB	Republika Kirgiska
ASIAN AIR	36	AZZ	Republika Kirgiska
AVIA TRAFFIC COMPANY	23	AVJ	Republika Kirgiska
AEROSTAN (EX BISTAIR-FEZ BISHKEK)	08	BSC	Republika Kirgiska
CENTRAL ASIAN AVIATION SERVICES (CAAS)	13	CBK	Republika Kirgiska
CLICK AIRWAYS	11	CGK	Republika Kirgiska

Nazwa osoby prawnej przewoźnika lotniczego wskazana w certyfikacie przewoźnika lotniczego (AOC) (oraz nazwa handlowa, w przypadku różnic)	Numer certyfikatu przewoźnika lotniczego (AOC) lub numer koncesji przewoźnika lotniczego	Kod ICAO linii lotniczej	Państwo przewoźnika
DAMES	20	DAM	Republika Kirgiska
EASTOK AVIA	15	EEA	Republika Kirgiska
ITEK AIR	04	IKA	Republika Kirgiska
KYRGYZ TRANS AVIA	31	KTC	Republika Kirgiska
KYRGYZSTAN	03	LYN	Republika Kirgiska
KYRGYZSTAN AIRLINE	Nieznany	KGA	Republika Kirgiska
S GROUP AVIATION	6	SGL	Republika Kirgiska
SKY WAY AIR	21	SAB	Republika Kirgiska
TRAST AERO	05	TSJ	Republika Kirgiska
VALOR AIR	07	VAC	Republika Kirgiska
Wszyscy przewoźnicy lotniczy posiadający certyfikaty wydane przez organy odpowiedzialne za nadzór regulacyjny w Liberii.			Liberia
Wszyscy przewoźnicy lotniczy posiadający certyfikaty wydane przez organy odpowiedzialne za nadzór regulacyjny w Republice Gabońskiej, z wyjątkiem przewoźników Gabon Airlines, Afrijet i SN2AG ujętych w załączniku B, w tym:			Republika Gabońska
AFRIC AVIATION	010/MTAC/ANAC-G/DSA	Nieznany	Republika Gabońska
AIR SERVICES SA	004/MTAC/ANAC-G/DSA	RVS	Republika Gabońska
AIR TOURIST (ALLEGIANCE)	007/MTAC/ANAC-G/DSA	LGE	Republika Gabońska
NATIONALE ET REGIONALE TRANSPORT (NATIONALE)	008/MTAC/ANAC-G/DSA	NRG	Republika Gabońska
SCD AVIATION	005/MTAC/ANAC-G/DSA	SCY	Republika Gabońska
SKY GABON	009/MTAC/ANAC-G/DSA	SKG	Republika Gabońska
SOLENTA AVIATION GABON	006/MTAC/ANAC-G/DSA	Nieznany	Republika Gabońska
Wszyscy przewoźnicy lotniczy posiadający certyfikaty wydane przez organy odpowiedzialne za nadzór regulacyjny w Islamskiej Republice Mauretańskiej, w tym:			Islamska Republika Mauretańska
MAURITANIA AIRLINES (MAURITANIA AIRLINES INTERNATIONAL)	001/2011/DG/ANAC	MAI	Islamska Republika Mauretańska
Wszyscy przewoźnicy lotniczy posiadający certyfikaty wydane przez organy odpowiedzialne za nadzór regulacyjny w Republice Mozambiku, w tym:			Republika Mozambiku
MOZAMBIQUE AIRLINES – LINHAS AEREAS DE MOÇAMBIQUE	MOZ-01/2010	LAM	Republika Mozambiku

Nazwa osoby prawnej przewoźnika lotniczego wskazana w certyfikacie przewoźnika lotniczego (AOC) (oraz nazwa handlowa, w przypadku różnic)	Numer certyfikatu przewoźnika lotniczego (AOC) lub numer koncesji przewoźnika lotniczego	Kod ICAO linii lotniczej	Państwo przewoźnika
MOZAMBIQUE EXPRESS/MEX	02 z 2010 r.	MXE	Republika Mozambiku
TRANS AIRWAYS/KAYA AIRLINES	03 z 2010 r.	Nieznany	Republika Mozambiku
HELICOPTEROS CAPITAL	Nieznany	Nieznany	Republika Mozambiku
CFA MOZAMBIQUE	Nieznany	Nieznany	Republika Mozambiku
UNIQUE AIR CHARTER	Nieznany	Nieznany	Republika Mozambiku
AEROVISAO DE MOZAMBIQUE	Nieznany	Nieznany	Republika Mozambiku
SAFARI AIR	Nieznany	Nieznany	Republika Mozambiku
ETA AIR CHARTER LDA	04 z 2010 r.	Nieznany	Republika Mozambiku
EMILIO AIR CHARTER LDA	05 z 2010 r.	Nieznany	Republika Mozambiku
CFM-TTA SA	07 z 2010 r.	Nieznany	Republika Mozambiku
AERO-SERVICOS SARL	08 z 2010 r.	Nieznany	Republika Mozambiku
VR CROPSPRAYERS LDA	06 z 2010 r.	Nieznany	Republika Mozambiku
Wszyscy przewoźnicy lotniczy posiadający certyfikaty wydane przez organy odpowiedzialne za nadzór regulacyjny na Filipinach, w tym:			Republika Filipin
AEROEQUIPEMENT AVIATION	Nieznany	Nieznany	Republika Filipin
AEROMAJESTIC	Nieznany	Nieznany	Republika Filipin
AEROWURKS AERIAL SPRAYING SERVICES	2010030	Nieznany	Republika Filipin
AIR ASIA PHILIPPINES		Nieznany	Republika Filipin
AIR PHILIPPINES CORPORATION	2009006	GAP	Republika Filipin
AIR WOLF AVIATION INC.	200911	Nieznany	Republika Filipin
AIRTRACK AGRICULTURAL CORPORATION	2010027	Nieznany	Republika Filipin
ASIA AIRCRAFT OVERSEAS PHILIPPINES INC.	4AN9800036	Nieznany	Republika Filipin
AVIATION TECHNOLOGY INNOVATORS, INC.	4AN2007005	Nieznany	Republika Filipin
AVIATOUR'S FLY'N INC.	200910	Nieznany	Republika Filipin
AYALA AVIATION CORP.	4AN9900003	Nieznany	Republika Filipin
BEACON	Nieznany	Nieznany	Republika Filipin
BENDICE TRANSPORT MANAGEMENT INC.	4AN2008006	Nieznany	Republika Filipin
CANADIAN HELICOPTERS PHILIPPINES INC.	4AN9800025	Nieznany	Republika Filipin
CEBU PACIFIC AIR	2009002	CEB	Republika Filipin
CERTEZA INFOSYSTEMS CORP.	2011040	Nieznany	Republika Filipin
CHEMTRAD AVIATION CORPORATION	2009018	Nieznany	Republika Filipin

Nazwa osoby prawnej przewoźnika lotniczego wskazana w certyfikacie przewoźnika lotniczego (AOC) (oraz nazwa handlowa, w przypadku różnic)	Numer certyfikatu przewoźnika lotniczego (AOC) lub numer koncesji przewoźnika lotniczego	Kod ICAO linii lotniczej	Państwo przewoźnika
CM AERO SERVICES	20110401	Nieznany	Republika Filipin
CORPORATE AIR	Nieznany	Nieznany	Republika Filipin
CYCLONE AIRWAYS	4AN9900008	Nieznany	Republika Filipin
FAR EAST AVIATION SERVICES	2009013	Nieznany	Republika Filipin
F.F. CRUZ AND COMPANY, INC.	2009017	Nieznany	Republika Filipin
HUMA CORPORATION	2009014	Nieznany	Republika Filipin
INAEC AVIATION CORP.	4AN2002004	Nieznany	Republika Filipin
INTERISLAND AIRLINES	2010023	Nieznany	Republika Filipin
ISLAND AVIATION	2009009	SOY	Republika Filipin
ISLAND HELICOPTER SERVICES	2011043	SOY	Republika Filipin
ISLAND TRANSVOYAGER	2010022	Nieznany	Republika Filipin
LION AIR, INCORPORATED	2009019	Nieznany	Republika Filipin
MACRO ASIA AIR TAXI SERVICES	2010029	Nieznany	Republika Filipin
MID-SEA EXPRESS		Nieznany	Republika Filipin
MINDANAO RAINBOW AGRICULTURAL DEVELOPMENT SERVICES	2009016	Nieznany	Republika Filipin
MISIBIS AVIATION & DEVELOPMENT CORP	2010020	Nieznany	Republika Filipin
NORTHSKY AIR INC.	2011042	Nieznany	Republika Filipin
OMNI AVIATION CORP.	2010033	Nieznany	Republika Filipin
PACIFIC EAST ASIA CARGO AIRLINES, INC.	4AS9800006	PEC	Republika Filipin
PACIFIC AIRWAYS CORPORATION	4AN9700007	Nieznany	Republika Filipin
PACIFIC ALLIANCE CORPORATION	4AN2006001	Nieznany	Republika Filipin
PHILIPPINE AIRLINES	2009001	PAL	Republika Filipin
PHILIPPINE AGRICULTURAL AVIATION CORP.	4AN9800015	Nieznany	Republika Filipin
ROYAL AIR CHARTER SERVICES INC.	2010024	Nieznany	Republika Filipin
ROYAL STAR AVIATION, INC.	2010021	Nieznany	Republika Filipin
SOUTH EAST ASIA AIRLINE INC. (SEAIR)	2009 004	Nieznany	Republika Filipin
SOUTHERN AIR FLIGHT SERVICES	2011045	Nieznany	Republika Filipin
SOUTHSTAR AVIATION COMPANY, INC.	4AN9800037	Nieznany	Republika Filipin
SPIRIT OF MANILA AIRLINES CORPORATION	2009008	MNP	Republika Filipin
SUBIC INTERNATIONAL AIR CHARTER	4AN9900010	Nieznany	Republika Filipin
SUBIC SEAPLANE, INC.	4AN2000002	Nieznany	Republika Filipin

Nazwa osoby prawnej przewoźnika lotniczego wskazana w certyfikacie przewoźnika lotniczego (AOC) (oraz nazwa handlowa, w przypadku różnic)	Numer certyfikatu przewoźnika lotniczego (AOC) lub numer koncesji przewoźnika lotniczego	Kod ICAO linii lotniczej	Państwo przewoźnika
TOPFLITE AIRWAYS, INC.	4AN9900012	Nieznany	Republika Filipin
TRANSGLOBAL AIRWAYS CORPORATION	2009007	TCU	Republika Filipin
WORLD AVIATION, CORP.	Nieznany	Nieznany	Republika Filipin
WCC AVIATION COMPANY	2009015	Nieznany	Republika Filipin
YOKOTA AVIATION, INC.	Nieznany	Nieznany	Republika Filipin
ZENITH AIR, INC.	2009012	Nieznany	Republika Filipin
ZEST AIRWAYS INCORPORATED	2009003	RIT	Republika Filipin
Wszyscy przewoźnicy lotniczy posiadający certyfikaty wydane przez organy odpowiedzialne za nadzór regulacyjny na Wyspach Świętego Tomasza i Książęcej, w tym:			Wyspy Świętego Tomasza i Książęca
AFRICA CONNECTION	10/AOC/2008	Nieznany	Wyspy Świętego Tomasza i Książęca
BRITISH GULF INTERNATIONAL COMPANY LTD	01/AOC/2007	BGI	Wyspy Świętego Tomasza i Książęca
EXECUTIVE JET SERVICES	03/AOC/2006	EJZ	Wyspy Świętego Tomasza i Książęca
GLOBAL AVIATION OPERATION	04/AOC/2006	Nieznany	Wyspy Świętego Tomasza i Książęca
GOLIAF AIR	05/AOC/2001	GLE	Wyspy Świętego Tomasza i Książęca
ISLAND OIL EXPLORATION	01/AOC/2008	Nieznany	Wyspy Świętego Tomasza i Książęca
STP AIRWAYS	03/AOC/2006	STP	Wyspy Świętego Tomasza i Książęca
TRANSAFRIK INTERNATIONAL LTD	02/AOC/2002	TFK	Wyspy Świętego Tomasza i Książęca
TRANSCARG	01/AOC/2009	Nieznany	Wyspy Świętego Tomasza i Książęca
TRANSLIZ AVIATION (TMS)	02/AOC/2007	TMS	Wyspy Świętego Tomasza i Książęca
Wszyscy przewoźnicy lotniczy posiadający certyfikaty wydane przez organy odpowiedzialne za nadzór regulacyjny w Sierra Leone, w tym:			Sierra Leone
AIR RUM, LTD	Nieznany	RUM	Sierra Leone
DESTINY AIR SERVICES, LTD	Nieznany	DTY	Sierra Leone
HEAVYLIFT CARGO	Nieznany	Nieznany	Sierra Leone
ORANGE AIR SIERRA LEONE LTD	Nieznany	ORJ	Sierra Leone
PARAMOUNT AIRLINES, LTD	Nieznany	PRR	Sierra Leone
SEVEN FOUR EIGHT AIR SERVICES LTD	Nieznany	SVT	Sierra Leone
TEEBAH AIRWAYS	Nieznany	Nieznany	Sierra Leone
Wszyscy przewoźnicy lotniczy posiadający certyfikaty wydane przez organy odpowiedzialne za nadzór regulacyjny w Sudanie, w tym:			Republika Sudanu
ALFA AIRLINES	054	AAJ	Republika Sudanu

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

ZAŁĄCZNIK B

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

Nazwa osoby prawnej przewoźnika lotniczego wskazana w certyfikacie przewoźnika lotniczego (AOC) (oraz nazwa handlowa, w przypadku różnic)	Numer certyfikatu przewoźnika lotniczego (AOC)	Kod ICAO linii lotniczej	Państwo przewoźnika	Typ statku powietrznego objętego ograniczeniem	Znak rejestracyjny oraz numer seryjny, o ile jest dostępny	Państwo rejestracji
AIR KORYO	GAC-AOC/KOR-01	KOR	KRLD	cała flota z wyjątkiem 2 statków powietrznych typu TU-204	cała flota z wyjątkiem: P-632, P-633	KRLD
AFRIJET ⁽¹⁾	002/MTAC/ANAC-G/DSA	ABS	Republika Gabońska	cała flota z wyjątkiem 2 statków powietrznych typu Falcon 50; 2 statków powietrznych typu Falcon 900	cała flota z wyjątkiem: TR-LGV; TR-LGY; TR-AFJ; TR-AFR	Republika Gabońska
AIR ASTANA ⁽²⁾	AK-0388-09	KZR	Kazachstan	cała flota z wyjątkiem 2 statków powietrznych typu B-767; 4 statków powietrznych typu B-757; 10 statków powietrznych typu A319/320/321; 5 statków powietrznych typu Fokker 50	cała flota z wyjątkiem: P4-KCA, P4-KCB, P4-EAS, P4-FAS, P4-GAS, P4-MAS; P4-NAS, P4-OAS, P4-PAS, P4-SAS, P4-TAS, P4-UAS, P4-VAS, P4-WAS, P4-YAS, P4-XAS; P4-HAS, P4-IAS, P4-JAS, P4-KAS, P4-LAS	Aruba (autonomiczne terytorium Królestwa Niderlandów)
AIRLIFT INTERNATIONAL (GH) LTD	AOC 017	AMX	Republika Ghany	cała flota z wyjątkiem 2 statków powietrznych typu DC8-63F	cała flota z wyjątkiem: 9G-TOP i 9G-RAC	Republika Ghany
AIR MADAGASCAR	5R-M01/2009	MDG	Madagaskar	cała flota z wyjątkiem 2 statków powietrznych typu Boeing B-737-300, 2 statków powietrznych typu ATR 72-500, 1 statku powietrznego typu ATR 42-500, 1 statku powietrznego ATR 42-320 oraz 3 statków powietrznych typu DHC 6-300	cała flota z wyjątkiem: 5R-MFH, 5R-MFI, 5R-MJE, 5R-MJF, 5R-MJG, 5R-MVT, 5R-MGC, 5R-MGD, 5R-MGF	Republika Madagaskaru
AIR SERVICE COMORES	06-819/TA-15/DGACM	KMD	Komory	cała flota z wyjątkiem LET 410 UVP	cała flota z wyjątkiem: D6-CAM (851336)	Komory

⁽¹⁾ Przewoźnikom lotniczym wymienionym w załączniku B można zezwolić na wykonywanie prawa przewozowego poprzez dzierżawę statków powietrznych z załogą (tzw. leasing mokry) przewoźnika lotniczego niepodlegającego zakazowi wykonywania przewozów, pod warunkiem spełnienia wymagań odpowiednich norm bezpieczeństwa.

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

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

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

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

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

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

ROZPORZĄDZENIE WYKONAWCZE KOMISJI (UE) NR 296/2012**z dnia 3 kwietnia 2012 r.****ustanawiające standardowe wartości w przywozie dla ustalania ceny wejścia niektórych owoców i warzyw**

KOMISJA EUROPEJSKA,

uwzględniając Traktat o funkcjonowaniu Unii Europejskiej,

uwzględniając rozporządzenie Rady (WE) nr 1234/2007 z dnia 22 października 2007 r. ustanawiające wspólną organizację rynków rolnych oraz przepisy szczegółowe dotyczące niektórych produktów rolnych („rozporządzenie o jednolitej wspólnej organizacji rynku”) ⁽¹⁾,

uwzględniając rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) nr 543/2011 z dnia 7 czerwca 2011 r. ustanawiające szczegółowe zasady stosowania rozporządzenia Rady (WE) nr 1234/2007 w odniesieniu do sektorów owoców i warzyw oraz przetworzonych owoców i warzyw ⁽²⁾, w szczególności jego art. 136 ust. 1,

a także mając na uwadze, co następuje:

- (1) Rozporządzenie wykonawcze (UE) nr 543/2011 przewiduje – zgodnie z wynikami wielostronnych negocjacji handlowych Rundy Urugwajskiej – kryteria, na których podstawie ustalania Komisja ustala standardowe wartości dla przywozu z państw trzecich, w odniesieniu do

produktów i okresów określonych w części A załącznika XVI do wspomnianego rozporządzenia.

- (2) Standardowa wartość w przywozie jest obliczana każdego dnia roboczego, zgodnie z art. 136 ust. 1 rozporządzenia wykonawczego (UE) nr 543/2011, przy uwzględnieniu podlegających zmianom danych dziennych. Niniejsze rozporządzenie powinno zatem wejść w życie z dniem jego opublikowania w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej*,

PRZYJMUJE NINIEJSZE ROZPORZĄDZENIE:

Artykuł 1

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

Artykuł 2

Niniejsze rozporządzenie wchodzi w życie z dniem jego opublikowania w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej*.

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

Sporządzono w Brukseli dnia 3 kwietnia 2012 r.

W imieniu Komisji,
za Przewodniczącego,

José Manuel SILVA RODRÍGUEZ

Dyrektor Generalny ds. Rolnictwa i Rozwoju
Obszarów Wiejskich

⁽¹⁾ Dz.U. L 299 z 16.11.2007, s. 1.

⁽²⁾ Dz.U. L 157 z 15.6.2011, s. 1.

ZAŁĄCZNIK

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

(EUR/100 kg)		
Kod CN	Kod państw trzecich ⁽¹⁾	Standardowa wartość w przywozie
0702 00 00	CR	48,1
	IL	107,9
	MA	68,6
	TN	102,9
	TR	98,2
	ZZ	85,1
0707 00 05	JO	225,1
	TR	158,7
	ZZ	191,9
0709 91 00	EG	68,9
	ZZ	68,9
0709 93 10	JO	225,1
	MA	45,1
	TR	88,5
	ZZ	119,6
0805 10 20	EG	50,8
	IL	74,2
	MA	50,4
	TN	56,4
	TR	61,6
	ZA	47,4
	ZZ	56,8
0805 50 10	EG	69,2
	MX	39,8
	TR	54,9
	ZZ	54,6
0808 10 80	AR	88,4
	BR	85,7
	CA	120,7
	CL	102,9
	CN	88,9
	MA	49,8
	MK	31,8
	US	167,0
	UY	72,9
	ZA	74,7
0808 30 90	ZZ	88,3
	AR	100,0
	CL	124,6
	CN	55,7
	ZA	116,7
	ZZ	99,3

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

CENY PRENUMERATY w 2012 r. (bez VAT, włącznie z normalną opłatą za dostawę przesyłki)

Dziennik Urzędowy UE, serie L i C, wyłącznie wersja papierowa	w 22 językach urzędowych UE	1 200 EUR/rok
Dziennik Urzędowy UE, serie L i C, wersja papierowa + roczne wydanie na płycie DVD	w 22 językach urzędowych UE	1 310 EUR/rok
Dziennik Urzędowy UE, seria L, wyłącznie wersja papierowa	w 22 językach urzędowych UE	840 EUR/rok
Dziennik Urzędowy UE, serie L i C, miesięczne wydanie na płycie DVD (komplet)	w 22 językach urzędowych UE	100 EUR/rok
Suplement do Dziennika Urzędowego (seria S) – Ogłoszenia o przetargach, płyta DVD raz w tygodniu	wielojęzyczny: w 23 językach urzędowych UE	200 EUR/rok
Dziennik Urzędowy UE, seria C – Konkursy	w językach, których dotyczy konkurs	50 EUR/rok

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

Dla każdej wersji językowej jest otwierana osobna prenumerata.

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

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

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

Sprzedaż i prenumerata

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

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

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

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



Urząd Publikacji Unii Europejskiej
2985 Luksemburg
LUKSEMBURG

PL