

Dziennik Urzędowy

Unii Europejskiej

L 95



Wydanie polskie

Legislacja

Tom 52

9 kwietnia 2009

Spis treści

I Akty przyjęte na mocy Traktatów WE/Euratom, których publikacja jest obowiązkowa

ROZPORZĄDZENIA

Rozporządzenie Komisji (WE) nr 291/2009 z dnia 8 kwietnia 2009 r. ustanawiające standardowe wartości celne w przywozie dla ustalania ceny wejścia niektórych owoców i warzyw..... 1

Rozporządzenie Komisji (WE) nr 292/2009 z dnia 8 kwietnia 2009 r. ustalające współczynnik przydziału, jaki należy zastosować do wniosków o pozwolenie na przywóz złożonych w okresie od dnia 27 marca do dnia 3 kwietnia 2009 r. w odniesieniu do podkontyngentu III w ramach wspólnotowego kontyngentu taryfowego otwartego rozporządzeniem (WE) nr 1067/2008 dla pszenicy zwyczajnej o jakości innej niż wysoka 3

Rozporządzenie Komisji (WE) nr 293/2009 z dnia 8 kwietnia 2009 r. ustalające maksymalną stawkę refundacji wywozowej w odniesieniu do masła w ramach stałego zaproszenia do składania ofert przetargowych otwartego rozporządzeniem (WE) nr 619/2008 4

Rozporządzenie Komisji (WE) nr 294/2009 z dnia 8 kwietnia 2009 r. ustalające maksymalną stawkę refundacji wywozowej w odniesieniu do odtłuszczonego mleka w proszku w ramach stałego zaproszenia do składania ofert przetargowych otwartego rozporządzeniem (WE) nr 619/2008..... 6

★ Rozporządzenie Komisji (WE) nr 295/2009 z dnia 18 marca 2009 r. dotyczące klasyfikacji niektórych towarów według Nomenklatury Scalonej 7

★ Rozporządzenie Komisji (WE) nr 296/2009 z dnia 8 kwietnia 2009 r. w sprawie szczególnych zasad dotyczących pomocy administracyjnej dla wywozu niektórych serów objętych ograniczeniami kontyngentowymi, które kwalifikują się do specjalnego traktowania przy przywozie do Stanów Zjednoczonych Ameryki (wersja przekształcona) 9

★ Rozporządzenie Komisji (WE) nr 297/2009 z dnia 8 kwietnia 2009 r. zmieniające rozporządzenie Komisji (WE) nr 1277/2005 ustanawiające przepisy wykonawcze dotyczące rozporządzenia (WE) nr 273/2004 Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie prekursorów narkotykowych i rozporządzenia Rady (WE) nr 111/2005 określającego zasady nadzorowania handlu prekursorami narkotyków pomiędzy Wspólnotą a państwami trzecimi	13
★ Rozporządzenie Komisji (WE) nr 298/2009 z dnia 8 kwietnia 2009 r. zmieniające rozporządzenie (WE) nr 474/2006 ustanawiające wspólnotowy wykaz przewoźników lotniczych podlegających zakazowi wykonywania przewozów w ramach Wspólnoty ⁽¹⁾	16
★ Rozporządzenie Komisji (WE) nr 299/2009 z dnia 8 kwietnia 2009 r. dotyczące klasyfikacji niektórych towarów według Nomenklatury Scalonej	37
Rozporządzenie Komisji (WE) nr 300/2009 z dnia 8 kwietnia 2009 r. ustalające współczynnik przydziału mający zastosowanie do wniosków o pozwolenia na przywóz ryżu pochodzącego z Egiptu złożone w okresie od dnia 27 marca do dnia 3 kwietnia 2009 r. w ramach kontyngentu taryfowego otwartego rozporządzeniem (WE) nr 955/2005	39
Rozporządzenie Komisji (WE) nr 301/2009 z dnia 8 kwietnia 2009 r. ustalające maksymalne ceny skupu masła w ramach drugiego indywidualnego zaproszenia do składania ofert w ramach przetargu otwartego rozporządzeniem (WE) nr 186/2009	40

II Akty przyjęte na mocy Traktatów WE/Euratom, których publikacja nie jest obowiązkowa

DECYZJE

Rada

2009/320/WE:

- | | |
|---|----|
| ★ Decyzja Rady z dnia 30 marca 2009 r. zatwierdzająca centralny plan zarządzania europejskim ruchem lotniczym projektu badawczego ATM (SESAR) w jednolitej europejskiej przestrzeni powietrznej | 41 |
|---|----|

Komisja

2009/321/WE:

- | | |
|--|----|
| ★ Decyzja Komisji z dnia 8 kwietnia 2009 r. ustanawiająca nowy termin składania dokumentacji dotyczącej niektórych substancji, które mają zostać zbadane w ramach 10-letniego programu pracy, o którym mowa w art. 16 ust. 2 dyrektywy 98/8/WE Parlamentu Europejskiego i Rady (notyfikowana jako dokument nr C(2009) 2564) ⁽¹⁾ | 42 |
|--|----|

I

(Akty przyjęte na mocy Traktatów WE/Euratom, których publikacja jest obowiązkowa)

ROZPORZĄDZENIA

ROZPORZĄDZENIE KOMISJI (WE) NR 291/2009

z dnia 8 kwietnia 2009 r.

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

KOMISJA WSPÓLNOT EUROPEJSKICH,

uwzględniając Traktat ustanawiający Wspólnotę Europejską,

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

uwzględniając rozporządzenie Komisji (WE) nr 1580/2007 z dnia 21 grudnia 2007 r. ustanawiające przepisy wykonawcze do rozporządzeń Rady (WE) nr 2200/96, (WE) nr 2201/96 i (WE) nr 1182/2007 w sektorze owoców i warzyw ⁽²⁾, w szczególności jego art. 138 ust. 1,

a także mając na uwadze, co następuje:

Rozporządzenie (WE) nr 1580/2007 przewiduje, w zastosowaniu wyników wielostronnych negocjacji handlowych Rundy Urugwajskiej, kryteria do ustalania przez Komisję standardowych wartości celnych dla przywozu z krajów trzecich, w odniesieniu do produktów i okresów określonych w części A załącznika XV do wspomnianego rozporządzenia,

PRZYJMUJE NINIEJSZE ROZPORZĄDZENIE:

Artykuł 1

Standardowe wartości celne w przywozie, o których mowa w art. 138 rozporządzenia (WE) nr 1580/2007, są ustalone w załączniku do niniejszego rozporządzenia.

Artykuł 2

Niniejsze rozporządzenie wchodzi w życie z dniem 9 kwietnia 2009 r.

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

Sporządzono w Brukseli, dnia 8 kwietnia 2009 r.

W imieniu Komisji

Jean-Luc DEMARTY

Dyrektor Generalny ds. Rolnictwa i Rozwoju
Obszarów Wiejskich

⁽¹⁾ Dz.U. L 299 z 16.11.2007, s. 1.

⁽²⁾ Dz.U. L 350 z 31.12.2007, s. 1.

ZAŁĄCZNIK

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

(EUR/100 kg)

Kod CN	Kod krajów trzecich ⁽¹⁾	Standardowa stawka celna w przywozie
0702 00 00	JO	88,9
	MA	58,0
	SN	208,5
	TN	129,8
	TR	109,6
	ZZ	119,0
0707 00 05	JO	155,5
	MA	51,1
	TR	125,0
	ZZ	110,5
0709 90 70	JO	220,7
	MA	64,6
	TR	104,7
	ZZ	130,0
0709 90 80	EG	60,4
	ZZ	60,4
0805 10 20	CN	39,7
	EG	42,7
	IL	60,9
	MA	47,0
	TN	57,2
	TR	70,5
	ZZ	53,0
0805 50 10	TR	48,3
	ZZ	48,3
0808 10 80	AR	98,0
	BR	78,3
	CA	110,7
	CL	85,8
	CN	75,3
	MK	24,7
	NZ	118,5
	US	130,5
	UY	69,8
	ZA	81,0
	ZZ	87,3
0808 20 50	AR	80,5
	CL	73,4
	CN	59,2
	UY	46,7
	ZA	96,3
	ZZ	71,2

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

ROZPORZĄDZENIE KOMISJI (WE) NR 292/2009**z dnia 8 kwietnia 2009 r.**

ustalające współczynnik przydziału, jaki należy zastosować do wniosków o pozwolenie na przywóz złożonych w okresie od dnia 27 marca do dnia 3 kwietnia 2009 r. w odniesieniu do podkontyngentu III w ramach wspólnotowego kontyngentu taryfowego otwartego rozporządzeniem (WE) nr 1067/2008 dla pszenicy zwyczajnej o jakości innej niż wysoka

KOMISJA WSPÓLNOT EUROPEJSKICH,

uwzględniając Traktat ustanawiający Wspólnotę Europejską,

uwzględniając rozporządzenie Rady (WE) nr 1234/2007 z dnia 22 października 2007 r. ustanawiające wspólną organizację rynków rolnych oraz przepisy szczegółowe dotyczące niektórych produktów rolnych („rozporządzenie o jednolitej wspólnej organizacji rynku”) ⁽¹⁾,uwzględniając rozporządzenie Komisji (WE) nr 1301/2006 z dnia 31 sierpnia 2006 r. ustanawiające wspólne zasady zarządzania kontyngentami taryfowymi na przywóz produktów rolnych, podlegającymi systemowi pozwoleń na przywóz ⁽²⁾, w szczególności jego art. 7 ust. 2,

a także mając na uwadze, co następuje:

- (1) Rozporządzenie Komisji (WE) nr 1067/2008 ⁽³⁾ otworzyło całkowity roczny kontyngent taryfowy na przywóz 2 989 240 ton pszenicy zwyczajnej o jakości innej niż wysoka. Kontyngent ten został podzielony na trzy podkontyngenty.
- (2) Artykuł 3 ust. 3 rozporządzenia (WE) nr 1067/2008 dokonuje podziału podkontyngentu III (numer porządkowy 09.4125) na cztery kwartalne podokresy oraz ustala na 594 597 ton ilość dla podokresu nr 2 na okres od dnia 1 kwietnia do dnia 30 czerwca 2009 r.
- (3) Z komunikatu sporządzonego zgodnie z art. 4 ust. 3 rozporządzenia (WE) nr 1067/2008 wynika, że wnioski złożone w okresie od dnia 27 marca 2009 r. do godziny 13.00 do dnia 3 kwietnia 2009 r. do godziny 13.00 czasu obowiązującego w Brukseli, zgodnie z art. 4 ust.

1 akapit drugi wymienionego rozporządzenia, dotyczą ilości wyższych niż ilości dostępne. Należy zatem określić, na jakie ilości pozwolenia na przywóz mogą być wydawane, poprzez ustalenie współczynnika przydziału, jaki należy zastosować do ilości, w odniesieniu do których złożono wnioski.

- (4) Należy również zaprzestać wydawania pozwoleń na przywóz w ramach podkontyngentu III, określonego w rozporządzeniu (WE) nr 1067/2008, w bieżącym podokresie obowiązywania kontyngentu,

PRZYJMUJE NINIEJSZE ROZPORZĄDZENIE:

Artykuł 1

1. Każdy wniosek o wydanie pozwolenia na przywóz objęty podkontyngentem III, o którym mowa w rozporządzeniu (WE) nr 1067/2008, złożony w okresie od dnia 27 marca 2009 r. do godziny 13.00 do dnia 3 kwietnia 2009 r. do godziny 13.00 czasu obowiązującego w Brukseli, podlega wydaniu pozwolenia na ilości objęte wnioskiem przy zastosowaniu współczynnika przydziału w wysokości 18,527184 %.

2. Zawiesza się wydawanie pozwoleń na ilości, w odniesieniu do których złożono wnioski od dnia 3 kwietnia 2009 r. godzina 13.00 czasu obowiązującego w Brukseli, objęte podkontyngentem III, o którym mowa w rozporządzeniu (WE) nr 1067/2008, w bieżącym podokresie obowiązywania kontyngentu.

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 8 kwietnia 2009 r.

W imieniu Komisji

Jean-Luc DEMARTY

Dyrektor Generalny ds. Rolnictwa i Rozwoju
Obszarów Wiejskich

⁽¹⁾ Dz.U. L 299 z 16.11.2007, s. 1.

⁽²⁾ Dz.U. L 238 z 1.9.2006, s. 13.

⁽³⁾ Dz.U. L 290 z 31.10.2008, s. 3.

ROZPORZĄDZENIE KOMISJI (WE) NR 293/2009**z dnia 8 kwietnia 2009 r.****ustalające maksymalną stawkę refundacji wywozowej w odniesieniu do masła w ramach stałego zaproszenia do składania ofert przetargowych otwartego rozporządzeniem (WE) nr 619/2008**

KOMISJA WSPÓLNOT EUROPEJSKICH,

uwzględniając Traktat ustanawiający Wspólnotę Europejską,

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⁾, w szczególności jego art. 164 ust. 2 w powiązaniu z jego art. 4,

a także mając na uwadze, co następuje:

- (1) Rozporządzenie Komisji (WE) nr 619/2008 z dnia 27 czerwca 2008 r. otwierające stały przetarg na refundacje wywozowe dotyczące niektórych przetworów mlecznych ⁽²⁾ przewiduje procedurę stałego zaproszenia do składania ofert przetargowych.
- (2) Zgodnie z art. 6 rozporządzenia Komisji (WE) nr 1454/2007 z dnia 10 grudnia 2007 r. ustanawiającego wspólne zasady określania procedury przetargowej

w odniesieniu do ustalania refundacji wywozowych na niektóre produkty rolne ⁽³⁾ oraz po dokonaniu analizy ofert przedstawionych w odpowiedzi na to zaproszenie do składania ofert, należy ustalić maksymalną stawkę refundacji wywozowej w okresie składania ofert kończącym się dnia 7 kwietnia 2009 r.

- (3) Komitet Zarządzający ds. Wspólnej Organizacji Rynków Rolnych nie wydał opinii w terminie wyznaczonym przez jego przewodniczącego,

PRZYJMUJE NINIEJSZE ROZPORZĄDZENIE:

Artykuł 1

W ramach stałego zaproszenia do składania ofert przetargowych otwartego rozporządzeniem (WE) nr 619/2004 w okresie składania ofert kończącym się dnia 7 kwietnia 2009 r. maksymalną stawkę refundacji dla produktów i miejsc przeznaczenia wymienionych, odpowiednio, w art. 1 lit. a) i b) i art. 2 wymienionego rozporządzenia ustala się w załączniku do niniejszego rozporządzenia.

Artykuł 2

Niniejsze rozporządzenie wchodzi w życie z dniem 9 kwietnia 2009 r.

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

Sporządzono w Brukseli, dnia 8 kwietnia 2009 r.

W imieniu Komisji

Jean-Luc DEMARTY

Dyrektor Generalny ds. Rolnictwa i Rozwoju
Obszarów Wiejskich

⁽¹⁾ Dz.U. L 299 z 16.11.2007, s. 1.

⁽²⁾ Dz.U. L 168 z 28.6.2008, s. 20.

⁽³⁾ Dz.U. L 325 z 11.12.2007, s. 69.

ZAŁĄCZNIK

(EUR/100 kg)

Produkt	Kod w klasyfikacji refundacji wywozowych	Maksymalna kwota refundacji wywozowej dla eksportu o przeznaczeniu wymienionym w art. 2 rozporządzenia (WE) nr 619/2004
Masło	ex 0405 10 19 9700	60,00
Bezwodny tłuszcz mleczny	ex 0405 90 10 9000	73,00

ROZPORZĄDZENIE KOMISJI (WE) NR 294/2009**z dnia 8 kwietnia 2009 r.****ustalające maksymalną stawkę refundacji wywozowej w odniesieniu do odtłuszczonego mleka w proszku w ramach stałego zaproszenia do składania ofert przetargowych otwartego rozporządzeniem (WE) nr 619/2008**

KOMISJA WSPÓLNOT EUROPEJSKICH,

uwzględniając Traktat ustanawiający Wspólnotę Europejską,

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⁾, w szczególności jego art. 164 ust. 2 w powiązaniu z jego art. 4,

a także mając na uwadze, co następuje:

(1) Rozporządzenie Komisji (WE) nr 619/2008 z dnia 27 czerwca 2008 r. otwierające stały przetarg na refundacje wywozowe dotyczące niektórych przetworów mlecznych ⁽²⁾ przewiduje procedurę stałego zaproszenia do składania ofert przetargowych.

(2) Zgodnie z art. 6 rozporządzenia Komisji (WE) nr 1454/2007 z dnia 10 grudnia 2007 r. ustanawiającego wspólne zasady określania procedury przetargowej

w odniesieniu do ustalania refundacji wywozowych na niektóre produkty rolne ⁽³⁾ oraz po dokonaniu analizy ofert przedstawionych w odpowiedzi na to zaproszenie do składania ofert, należy ustalić maksymalną stawkę refundacji wywozowej w okresie składania ofert kończącym się dnia 7 kwietnia 2009 r.

(3) Komitet Zarządzający ds. Wspólnej Organizacji Rynków Rolnych nie wydał opinii w terminie wyznaczonym przez jego przewodniczącego,

PRZYJMUJE NINIEJSZE ROZPORZĄDZENIE:

Artykuł 1

W ramach stałego zaproszenia do składania ofert przetargowych otwartego rozporządzeniem (WE) nr 619/2008 w okresie składania ofert kończącym się dnia 7 kwietnia 2009 r. maksymalną stawkę refundacji dla produktu i miejsc przeznaczenia wymienionych w art. 1 lit. c) i art. 2 wymienionego rozporządzenia ustala się na 22,00 EUR/100 kg.

Artykuł 2

Niniejsze rozporządzenie wchodzi w życie z dniem 9 kwietnia 2009 r.

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

Sporządzono w Brukseli, dnia 8 kwietnia 2009 r.

W imieniu Komisji

Jean-Luc DEMARTY

Dyrektor Generalny ds. Rolnictwa i Rozwoju
Obszarów Wiejskich

⁽¹⁾ Dz.U. L 299 z 16.11.2007, s. 1.

⁽²⁾ Dz.U. L 168 z 28.6.2008, s. 20.

⁽³⁾ Dz.U. L 325 z 11.12.2007, s. 69.

ROZPORZĄDZENIE KOMISJI (WE) NR 295/2009**z dnia 18 marca 2009 r.****dotyczące klasyfikacji niektórych towarów według Nomenklatury Scalonej**

KOMISJA WSPÓLNOT EUROPEJSKICH,

uwzględniając Traktat ustanawiający Wspólnotę Europejską,

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

a także mając na uwadze, co następuje:

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

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

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

PRZYJMUJE NINIEJSZE ROZPORZĄDZENIE:

Artykuł 1

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

Artykuł 2

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

Artykuł 3

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

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

Sporządzono w Brukseli, dnia 18 marca 2009 r.

W imieniu Komisji

László KOVÁCS

Członek Komisji

⁽¹⁾ Dz.U. L 256 z 7.9.1987, s. 1.

⁽²⁾ Dz.U. L 302 z 19.10.1992, s. 1.

ZAŁĄCZNIK

Opis towarów	Klasyfikacja (kod CN)	Uzasadnienie
(1)	(2)	(3)
Zestaw pakowany do sprzedaży detalicznej, składający się z urządzenia cyfrowego we własnej obudowie, do zapisu i odtwarzania dźwięku i obrazu w różnych formatach, zdolnego do odbioru danych z różnych źródeł (na przykład odbiorników telewizji satelitarnej, maszyn do automatycznego przetwarzania danych, rejestrujących kamer wideo) i różnych elementów, takich jak kable połączeniowe, CD-ROM, instrukcja obsługi, wkręty i wkrętak. Urządzenie zawiera płytkę drukowaną z elementami czynnymi i biernymi (niezbędną do zapisu i odtwarzania dźwięku i obrazu), włącznie z mikroprocesorem. Jest ono wyposażone w następujące interfejsy: — port USB, — VGA oraz — porty dźwięku i obrazu. Jest ono również wyposażone w przyciski sterujące (zasilanie, odtwarzanie, pauza, głośność) i odbiornik podczerwieni do zdalnego sterowania. Urządzenie jest zaprojektowane do wstawienia twardego dysku.	8521 90 00	Klasyfikacja wyznaczona jest przez reguły 1., 2. a), 3. b) i 6. Ogólnych reguł interpretacji Nomenklatury Scalonej, uwagę dodatkową 1. do sekcji XVI oraz brzmienie kodów CN 8521 i 8521 90 00. Ponieważ urządzenie posiada wszystkie elementy elektroniczne niezbędne do wykonania funkcji objętych pozycją 8521, z wyjątkiem twardego dysku i ponieważ elementy te, nawet przy braku twardego dysku, nie mogą być wykorzystane do żadnych innych funkcji niż zapis i odtwarzanie dźwięku i obrazu, na mocy reguły 2 a) należy uznać, że posiada ono zasadniczy charakter kompletnego lub gotowego produktu objętego pozycją 8521. Fakt, że urządzenie nie zawiera twardego dysku, nie stoi zatem na przeszkodzie jego klasyfikacji jako kompletnego lub gotowego produktu. Wyklucza się więc klasyfikację do pozycji 8522 jako części nadającej się do stosowania wyłącznie lub głównie w urządzeniach objętych pozycją 8521. W związku z tym urządzenie należy klasyfikować do kodu 8521, jako aparat do zapisu lub odtwarzania obrazu i dźwięku Na mocy uwagi dodatkowej 1. do sekcji XVI wkrętak do montażu lub konserwacji urządzenia należy klasyfikować wraz z tym urządzeniem.

ROZPORZĄDZENIE KOMISJI (WE) NR 296/2009**z dnia 8 kwietnia 2009 r.****w sprawie szczegółowych zasad dotyczących pomocy administracyjnej dla wywozu niektórych serów objętych ograniczeniami kontyngentowymi, które kwalifikują się do specjalnego traktowania przy przywozie do Stanów Zjednoczonych Ameryki****(wersja przekształcona)**

KOMISJA WSPÓLNOT EUROPEJSKICH,

PRZYJMUJE NINIEJSZE ROZPORZĄDZENIE:

uwzględniając Traktat ustanawiający Wspólnotę Europejską,

Artykuł 1

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⁾, w szczególności jego art. 172 ust. 2 w związku z art. 4,

W celu wywiezienia do Stanów Zjednoczonych Ameryki (włącznie z Puerto Rico i Hawajami) serów szwajcarskich lub Ementalera z dziurami, które są klasyfikowane w podpozycji 0406.90.44 do 0406.90.48 Zharmonizowanego Systemu Opłat Celnych Stanów Zjednoczonych i są objęte ograniczeniami kontyngentowymi, właściwy organ państwa członkowskiego wywozu wydaje na wniosek eksportera świadectwo zgodne ze wzorem w załączniku I.

a także mając na uwadze, co następuje:

Artykuł 2

- (1) Rozporządzenie Komisji (EWG) nr 2248/85 z dnia 25 lipca 1985 r. w sprawie szczegółowych zasad dotyczących pomocy administracyjnej dla wywozu niektórych serów objętych ograniczeniami kontyngentowymi, które kwalifikują się do specjalnego traktowania przy przywozie do Stanów Zjednoczonych Ameryki ⁽²⁾ zostało kilkakrotnie znacząco zmienione ⁽³⁾. Ze względu na konieczność dalszych zmian, dla zachowania przejrzystości, rozporządzenie to powinno zostać przekształcone.
- (2) Wspólnota i Stany Zjednoczone Ameryki uzgodniły w ramach GATT, że z dniem 1 stycznia 1980 r. można przywozić do Stanów Zjednoczonych ser podlegający ograniczeniom kontyngentowym pochodzący ze Wspólnoty. Porozumienie to zostało zatwierdzone decyzją Rady 80/272/EWG ⁽⁴⁾.
- (3) Stany Zjednoczone Ameryki zobowiązały się przedsięwziąć wszelkie kroki, aby kontyngent był zarządzany w sposób umożliwiający jego maksymalne wykorzystanie. W świetle doświadczeń stosowne wydaje się zacieśnienie współpracy administracyjnej ze Stanami Zjednoczonymi Ameryki mające na celu zapewnienie pełnego wykorzystania kontyngentu niektórych serów pochodzenia wspólnotowego. W związku z tym do tego rodzaju serów powinno być dołączone świadectwo wydane przez właściwe organy na terenie Wspólnoty.
- (4) Środki przewidziane w niniejszym rozporządzeniu są zgodne z opinią Komitetu Zarządzającego ds. Wspólnej Organizacji Rynków Rolnych,

1. Formularze określone w art. 1 są drukowane na białym papierze formatu 210 × 296 mm i są opisane w języku angielskim. Organ wystawiający nadaje każdemu świadectwu numer porządkowy. Państwa członkowskie wywozu mogą żądać, aby świadectwa wystawiane na ich terytorium były sporządzone, poza językiem angielskim, w ich języku urzędowym lub w jednym z ich języków urzędowych.

2. Każde świadectwo sporządza się w wersji oryginalnej i w co najmniej dwóch kopiach. Kopie mają te same numery porządkowe co oryginały. Oryginał i kopie są wypełniane maszynowo lub ręcznie literami drukowanymi wpisywanymi atramentem.

Artykuł 3

1. Świadectwo i jego kopie są wydawane przez organy wyznaczone w tym celu przez państwo członkowskie wywozu.

2. Organ wystawiający świadectwo zatrzymuje jego kopię. Oryginał i druga kopia są okazywane w urzędzie celnym Wspólnoty, w którym składane jest zgłoszenie wywozowe.

3. Urząd celny wymieniony w ust. 2 wypełnia właściwą sekcję oryginału i zwraca go eksporterowi lub jego przedstawicielowi. Zatrzymuje on natomiast kopię świadectwa.

Artykuł 4

Świadectwo nie jest ważne, dopóki nie zostanie odpowiednio ostemplowane przez urząd celny. Obejmuje ono ilość sera, która została na nim podana, i musi być okazane organom celnym Stanów Zjednoczonych Ameryki. Jeżeli jednak podana na nim ilość zostanie przekroczona o nie więcej niż 5 %, uznaje się, że świadectwo obejmuje tę różnicę.

⁽¹⁾ Dz.U. L 299 z 16.11.2007, s. 1.

⁽²⁾ Dz.U. L 210 z 7.8.1985, s. 9.

⁽³⁾ Zob. załącznik II.

⁽⁴⁾ Dz.U. L 71 z 17.3.1980, s. 129.

Artykuł 5

Państwa członkowskie podejmują wszelkie niezbędne kroki w celu sprawdzenia pochodzenia, rodzaju, składu i jakości serów, na które wystawiane są świadectwa.

Artykuł 6

Rozporządzenie (EWG) nr 2248/85 traci moc.

Odesłania do uchylonego rozporządzenia należy odczytywać jako odesłania do niniejszego rozporządzenia zgodnie z tabelą korelacji w załączniku III.

Artykuł 7

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

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

Sporządzono w Brukseli, dnia 8 kwietnia 2009 r.

W imieniu Komisji
Mariann FISCHER BOEL
Członek Komisji

ZAŁĄCZNIK I

EUROPEAN COMMUNITY

1. Exporter	► CERTIFICATE FOR THE EXPORT OF SWISS OR EMMENTALER CHEESE WITH EYE FORMATION TO THE UNITED STATES OF AMERICA ◀ No _____ ORIGINAL	
2. Consignee	3. Issuing authority	
NOTES A. This certificate must be made out in one original and at least two copies. B. The description of the cheese must include the type in addition to any brand or trade name. C. The original and one copy must be produced for certification to the customs office with which the export declaration is lodged. D. The original must be produced to the customs authorities of the United States of America.		
4. Marks and numbers — Number and kind of packages — Description of cheese	5. Gross mass (weight) in kg	
	6. Net mass (weight) in kg	
	7. Invoice(s) No(s)	
8. THE ISSUING AUTHORITY hereby certifies that the cheese described above: — was produced in the Community from raw materials of Community origin, — is of sound and fair marketable quality. Place and date: (Signature) (Stamp)		
9. CERTIFICATION BY THE COMPETENT CUSTOMS OFFICE IN THE COMMUNITY Authorisation for the export to the United States of America of the cheese covered by this certificate has been given. Export declaration: — type: — number: — date of acceptance: (Signature) (Stamp)		

ZAŁĄCZNIK II

Uchylone rozporządzenie i jego kolejne zmiany

Rozporządzenie Komisji (EWG) nr 2248/85 (Dz.U. L 210 z 7.8.1985, s. 9)	
Rozporządzenie Komisji (EWG) nr 2651/85 (Dz.U. L 251 z 20.9.1985, s. 40)	
Rozporządzenie Komisji (EWG) nr 222/88 (Dz.U. L 28 z 1.2.1988, s. 1)	Wyłącznie art. 29
Rozporządzenie Komisji (WE) nr 3450/93 (Dz.U. L 316 z 17.12.1993, s. 4)	Wyłącznie art. 2

ZAŁĄCZNIK III

Tabela korelacji

Rozporządzenie (EWG) nr 2248/85	Niniejsze rozporządzenie
Artykuły 1–5	Artykuły 1–5
—	Artykuł 6
Artykuł 6	Artykuł 7
Załącznik I	—
Załącznik II	Załącznik I
—	Załącznik II
—	Załącznik III

ROZPORZĄDZENIE KOMISJI (WE) NR 297/2009**z dnia 8 kwietnia 2009 r.**

zmieniające rozporządzenie Komisji (WE) nr 1277/2005 ustanawiające przepisy wykonawcze dotyczące rozporządzenia (WE) nr 273/2004 Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie prekursorów narkotykowych i rozporządzenia Rady (WE) nr 111/2005 określającego zasady nadzorowania handlu prekursorami narkotyków pomiędzy Wspólnotą a państwami trzecimi

KOMISJA WSPÓLNOT EUROPEJSKICH,

uwzględniając Traktat ustanawiający Wspólnotę Europejską,

uwzględniając rozporządzenie Rady (WE) nr 111/2005 z dnia 22 grudnia 2004 r. określające zasady nadzorowania handlu prekursorami narkotyków pomiędzy Wspólnotą a państwami trzecimi ⁽¹⁾, w szczególności jego art. 11 ust. 1 i art. 12 ust. 1 akapit trzeci,

a także mając na uwadze, co następuje:

- (1) Rozporządzenie Komisji (WE) nr 1277/2005 ⁽²⁾ określa państwa trzecie przeznaczenia wymagające szczególnych środków monitorowania przy wywozie prekursorów narkotyków ze Wspólnoty. W załączniku IV do tego rozporządzenia wymienione są – dla każdej z substancji sklasyfikowanych w kategorii 2 i 3 załącznika do rozporządzenia (WE) nr 111/2005 – państwa, w przypadku których wymagane jest powiadomienie przed wywozem. Wykaz dotyczy państw trzecich, które zażądały otrzymywania powiadomień przed wywozem zgodnie z art. 12 ust. 10 Konwencji Narodów Zjednoczonych o zwalczaniu nielegalnego obrotu środkami odurzającymi i substancjami psychotropowymi z 1988 r.
- (2) Rumunia jest wymieniona w załączniku IV do rozporządzenia (WE) nr 1277/2005. Ponieważ Rumunia stała się państwem członkowskim, należy usunąć ją z wykazu.

(3) W załączniku IV do rozporządzenia (WE) nr 1277/2005 nie są wymienione wszystkie państwa trzecie, które wraz z wejściem w życie rozporządzenia (WE) nr 1277/2005 zażądały otrzymywania powiadomień przed wywozem. Od 2005 r. Kanada, Malediwy, Oman i Republika Korei wystąpiły z takimi wnioskami, powinny zatem zostać dodane.

(4) Należy zatem odpowiednio zmienić rozporządzenie (WE) nr 1277/2005.

(5) Środki przewidziane w niniejszym rozporządzeniu są zgodne z opinią Komitetu ustanowionego na mocy art. 30 ust. 1 rozporządzenia (WE) nr 111/2005,

PRZYJMUJE NINIEJSZE ROZPORZĄDZENIE:

Artykuł 1

Załącznik IV do rozporządzenia (WE) nr 1277/2005 zastępuje się tekstem załącznika do niniejszego rozporządzenia.

Artykuł 2

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

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

Sporządzono w Brukseli, dnia 8 kwietnia 2009 r.

W imieniu Komisji

László KOVÁCS

Członek Komisji

⁽¹⁾ Dz.U. L 22 z 26.1.2005, s. 1.

⁽²⁾ Dz.U. L 202 z 3.8.2005, s. 7.

ZAŁĄCZNIK

„ZAŁĄCZNIK IV

1. Wykaz państw, o których mowa w art. 20, w przypadku których wymagane jest powiadomienie przed wywozem przy wywozie substancji sklasyfikowanych w kategorii 2 załącznika do rozporządzenia (WE) nr 111/2005

Substancja	Państwo przeznaczenia	
Bezwodnik octowy Nadmanganian potasu	Każde państwo trzecie	
Kwas antranilowy	Antigua i Barbuda Benin Boliwia Brazylia Kanada Kajmany Chile Kolumbia Kostaryka Republika Dominikańska Ekwador Etiopia Haiti Indie Indonezja Jordania Kazachstan Liban Madagaskar	Malezja Malediwy Meksyk Nigeria Oman Paragwaj Peru Filipiny Republika Mołdowy Federacja Rosyjska Arabia Saudyjska Republika Południowej Afryki Tadżykistan Turcja Zjednoczone Emiraty Arabskie Zjednoczona Republika Tanzanii Wenezuela
Kwas fenylloctowy Piperydyna	Antigua i Barbuda Benin Boliwia Brazylia Kanada Kajmany Chile Kolumbia Kostaryka Republika Dominikańska Ekwador Etiopia Haiti Indie Indonezja Jordania Kazachstan Liban Madagaskar	Malezja Malediwy Meksyk Nigeria Oman Paragwaj Peru Filipiny Republika Mołdowy Federacja Rosyjska Arabia Saudyjska Tadżykistan Turcja Zjednoczone Emiraty Arabskie Zjednoczona Republika Tanzanii Stany Zjednoczone Ameryki Wenezuela

2. Wykaz państw, o których mowa w art. 20 i 22, w przypadku których wymagane jest powiadomienie przed wywozem oraz zezwolenie na wywóz przy wywozie substancji sklasyfikowanych w kategorii 3 załącznika do rozporządzenia (WE) nr 111/2005

Substancja	Państwo przeznaczenia	
Keton metylo-etylowy (MEK) ⁽¹⁾	Antigua i Barbuda	Liban
Toluen ⁽¹⁾	Argentyna	Madagaskar
Aceton ⁽¹⁾	Benin	Malezja
Eter etylowy ⁽¹⁾	Boliwia	Malediwy
	Brazylia	Meksyk
	Kanada	Nigeria
	Kajmany	Oman
	Chile	Pakistan
	Kolumbia	Paragwaj
	Kostaryka	Peru
	Republika Dominikańska	Filipiny
	Ekwador	Republika Mołdowy
	Egipt	Republika Korei
	Salwador	Federacja Rosyjska
	Etiopia	Arabia Saudyjska
	Gwatemala	Tadżykistan
	Haiti	Turcja
	Honduras	Zjednoczone Emiraty Arabskie
	Indie	Zjednoczona Republika Tanzanii
	Jordania	Urugwaj
	Kazachstan	Wenezuela
Kwas chlorowodorowy	Boliwia	Peru
Kwas siarkowy	Chile	Turcja
	Kolumbia	Wenezuela
	Ekwador	

⁽¹⁾ Zawiera sole tych substancji w każdym przypadku, gdy istnienie takich soli jest możliwe.”.

ROZPORZĄDZENIE KOMISJI (WE) NR 298/2009**z dnia 8 kwietnia 2009 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 WSPÓLNOT EUROPEJSKICH,

uwzględniając Traktat ustanawiający Wspólnotę Europejską,

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,

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 Wspólnoty, określonego w rozdziale II rozporządzenia (WE) nr 2111/2005 ⁽²⁾.
- (2) Zgodnie z art. 4 ust. 3 rozporządzenia (WE) nr 2111/2005 niektóre państwa członkowskie przekazały Komisji informacje, które są istotne w kontekście 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 organy odpowiedzialne za nadzór regulacyjny nad nimi, podając istotne fakty i względy stanowiące podstawę decyzji o nałożeniu zakazu wykonywania przewozów w ramach Wspólnoty 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, zgłoszenie 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 3922/91 z dnia 16 grudnia 1991 r. w sprawie harmonizacji wymagań technicznych i procedur administracyjnych w dziedzinie lotnictwa cywilnego ⁽³⁾.

- (5) Komisja, a także w określonych przypadkach niektóre państwa członkowskie, przeprowadziły konsultacje z organami odpowiedzialnymi za nadzór regulacyjny nad zainteresowanymi przewoźnikami lotniczymi.

- (6) W związku z tym należy odpowiednio zmienić rozporządzenie (WE) nr 474/2006.

Przewoźnicy wspólnotowi

- (7) W związku z informacjami wynikającymi z kontroli na ziemi SAFA, przeprowadzonych w statkach powietrznych należących do kilku wspólnotowych przewoźników lotniczych, a także z inspekcji i audytów przeprowadzonych w określonych obszarach przez ich krajowe urzędy lotnictwa cywilnego, niektóre państwa członkowskie podjęły środki egzekucyjne. Państwa te poinformowały Komisję i Komitet ds. Bezpieczeństwa Lotniczego o tych środkach: właściwe organy Szwecji uchyliły certyfikat przewoźnika lotniczego (AOC) dla przewoźnika Nordic Regional i zawiesiły certyfikaty przewoźnika lotniczego dla przewoźników Fly Excellent i Aero Syncro; właściwe organy Hiszpanii uchyliły AOC i koncesję przewoźnika Bravo Airlines; w dniu 22 stycznia 2009 r. właściwe organy Portugalii przywróciły AOC przewoźnikowi Luzair w związku z potwierdzeniem pomyślnego zakończenia przez przewoźnika działań naprawczych; w dniu 18 grudnia 2008 r. właściwe organy Grecji przywróciły AOC przewoźnikowi Hellenic Imperial Airways w związku z potwierdzeniem pomyślnego zakończenia przez przewoźnika działań naprawczych, natomiast w dniu 28 stycznia 2009 r. organy te zawiesiły AOC przewoźnika Euroair Ltd na wniosek tego ostatniego i w związku z zawieszeniem certyfikatu instytucji zarządzającej ciągłą zdadnością do lotu przewoźnika.

Przewoźnicy lotniczy z Republiki Kazachstanu*Starline KZ*

- (8) Istnieją potwierdzone dowody poważnych uchybień w zakresie bezpieczeństwa po stronie Starline KZ posiadającego certyfikat wydany w Kazachstanie. Uchybienia te zostały stwierdzone przez Bułgarię oraz państwa ECAC (Europejska Konferencja Lotnictwa Cywilnego) w trakcie kontroli na ziemi przeprowadzonych w ramach programu SAFA ⁽⁴⁾. Te powtarzające się przypadki braku zgodności pokazują systemowe uchybienia w zakresie bezpieczeństwa w obszarze obsługi technicznej i eksploatacji.

⁽¹⁾ Dz.U. L 344 z 27.12.2005, s. 15.⁽²⁾ Dz.U. L 84 z 23.3.2006, s. 14.⁽³⁾ Dz.U. L 373 z 31.12.1991, s. 4.⁽⁴⁾ DGCATR-2007-357, DGCATR-2007-359, DGCATR-2008-166, BUL-2008-8, BUL-2008-9.

- (9) Starline KZ nie udzielił zadowalającej i terminowej odpowiedzi na zapytanie urzędu lotnictwa cywilnego Bułgarii dotyczące bezpieczeństwa przewozów, wykazując brak woli współpracy, czego dowodem jest brak odpowiedzi na korespondencję tego państwa członkowskiego. Starline KZ wykazał brak zdolności do zajęcia się uchybieniami w zakresie bezpieczeństwa, które pozostają nierozwiązane.
- (10) W dniu 27 stycznia 2009 r., w związku z powyższymi uchybieniami, Komisja rozpoczęła konsultacje z właściwymi organami Kazachstanu, wyrażając poważne obawy co do bezpieczeństwa działalności Starline KZ i prosząc, na podstawie art. 7 rozporządzenia (WE) nr 2111/2005, o wyjaśnienia dotyczące działań podjętych przez właściwe organy, a także przewoźnika, mających na celu usunięcie tych uchybień.
- (11) Organy te nie udzieliły zadowalającej i terminowej odpowiedzi na zapytanie Komisji dotyczące nadzoru w zakresie bezpieczeństwa nad Starline KZ, gdyż w wyznaczonym terminie Komisja nie otrzymała żądanych informacji, w szczególności AOC przewoźnika z kompletną specyfikacją eksploatacyjną, a także załączonymi do niej wymogami i ograniczeniami.
- (12) Starline KZ wystąpił z wnioskiem o umożliwienie mu złożenia ustnych wyjaśnień na spotkaniu wyjaśniającym z Komitetem ds. Bezpieczeństwa Lotniczego i spotkanie takie odbyło się w dniu 24 marca 2009 r. Spotkanie wyjaśniające nie przyniosło jednak dostatecznych dowodów potwierdzających pomyślne zakończenie działań naprawczych. W trakcie spotkania wyjaśniającego właściwe organy Kazachstanu przedstawiły Komisji swoją decyzję z dnia 4 lutego 2009 r. o zakazie działalności Starline KZ w europejskiej przestrzeni powietrznej.
- (13) W związku z tym, w oparciu o wspólne kryteria, ocenia się, że Starline KZ nie spełnia odpowiednich norm bezpieczeństwa i dlatego powinien zostać ujęty w załączniku A.
- East Wing*
- (14) Istnieją potwierdzone dowody poważnych uchybień w zakresie bezpieczeństwa po stronie East Wing posiadającego certyfikat wydany w Kazachstanie. Uchybienia te zostały stwierdzone przez Francję i Rumunię w trakcie kontroli na ziemi przeprowadzonych w ramach programu SAFA⁽¹⁾. Powtarzalność takich wyników kontroli wskazuje na systemowe uchybienia w zakresie bezpieczeństwa.
- (15) East Wing nie udzielił zadowalającej i terminowej odpowiedzi na zapytanie urzędu lotnictwa cywilnego Francji dotyczące bezpieczeństwa przewozów, wykazując brak woli współpracy, czego dowodem jest brak odpowiedzi na korespondencję tego państwa członkowskiego. East Wing wykazał brak zdolności do zajęcia się uchybieniami w zakresie bezpieczeństwa, które pozostają nierozwiązane.
- (16) W związku z powyższymi uchybieniami, Komisja rozpoczęła konsultacje z właściwymi organami Kazachstanu, wyrażając poważne obawy co do bezpieczeństwa działalności East Wing i prosząc o wyjaśnienia dotyczące działań podjętych przez właściwe organy, a także przewoźnika, mających na celu usunięcie tych uchybień.
- (17) Istnieją dowody, że East Wing przejął przewozy od przewoźnika lotniczego GST Aero, który został wpisany do załącznika A w dniu 22 marca 2006 r.⁽²⁾, a następnie wykreślony po tym, jak właściwe organy Kazachstanu poinformowały Komisję o cofnięciu mu certyfikatu przewoźnika lotniczego w marcu 2007 r.⁽³⁾.
- (18) Właściwe organy Kazachstanu poinformowały, że w dniu 4 lutego 2009 r. zakazały działalności East Wing w europejskiej przestrzeni powietrznej. Organy te nie udzieliły jednak zadowalającej i terminowej odpowiedzi na zapytanie Komisji dotyczące nadzoru w zakresie bezpieczeństwa nad East Wing, gdyż nie przedstawiły odpowiednich dowodów dotyczących AOC tego przewoźnika z kompletną specyfikacją eksploatacyjną, a także załączonymi do niej wymogami i ograniczeniami.
- (19) East Wing wystąpił z wnioskiem o umożliwienie mu złożenia ustnych wyjaśnień na spotkaniu wyjaśniającym z Komitetem ds. Bezpieczeństwa Lotniczego i spotkanie takie odbyło się w dniu 24 marca 2009 r. Spotkanie wyjaśniające nie przyniosło jednak dostatecznych dowodów potwierdzających pomyślne zakończenie działań naprawczych i ujawniło, że przewoźnik nie jest świadomy nałożonych na niego ograniczeń w zakresie działalności w europejskiej przestrzeni powietrznej. W związku z tym, w oparciu o wspólne kryteria, ocenia się, że East Wing nie spełnia odpowiednich norm bezpieczeństwa i dlatego powinien zostać ujęty w załączniku A.
- ATMA Airlines*
- (20) Istnieją potwierdzone dowody poważnych uchybień w zakresie bezpieczeństwa po stronie ATMA Airlines posiadającego certyfikat wydany w Kazachstanie. Uchybienia te zostały stwierdzone przez Niemcy, Norwegię i Turcję w trakcie kontroli na ziemi przeprowadzonych w ramach programu SAFA⁽⁴⁾. Powtarzalność takich wyników kontroli wskazuje na systemowe uchybienia w zakresie bezpieczeństwa.
- (21) ATMA Airlines nie udzielił zadowalającej i terminowej odpowiedzi na zapytania urzędów lotnictwa cywilnego Niemiec i Norwegii dotyczących bezpieczeństwa przewozów, wykazując brak woli współpracy, czego dowodem jest brak odpowiedzi na korespondencję tych państw członkowskich. ATMA Airlines wykazał brak zdolności do zajęcia się uchybieniami w zakresie bezpieczeństwa, które pozostają nierozwiązane.

(1) DGAC/F-2007-2509, RCAARO-2008-36, RCAARO-2008-54.

(2) Motywy 38 do 43 rozporządzenia (WE) nr 474/2006 z dnia 22 marca 2006 r., Dz.U. L 84 z 23.3.2006, s. 14.

(3) Motyw 17 rozporządzenia (WE) nr 235/2007 z dnia 5 marca 2007 r., Dz.U. L 66 z 6.3.2007, s. 3.

(4) LBA/D-2008-13, CAA-N-2007-137, DGCATR-2008-25.

- (22) W związku z powyższymi uchybieniami, Komisja rozpoczęła konsultacje z właściwymi organami Kazachstanu, wyrażając poważne obawy co do bezpieczeństwa działalności ATMA Airlines i prosząc o wyjaśnienia dotyczące działań podjętych przez właściwe organy, a także przewoźnika, mających na celu usunięcie tych uchybień.
- (23) Właściwe organy Kazachstanu poinformowały, że w dniu 4 lutego 2009 r. zakazały działalności ATMA Airlines w europejskiej przestrzeni powietrznej. Organy te nie udzieliły jednak zadowalającej i terminowej odpowiedzi na zapytanie Komisji dotyczące nadzoru w zakresie bezpieczeństwa nad ATMA Airlines, gdyż nie przedstawiły odpowiednich dowodów dotyczących AOC tego przewoźnika z kompletną specyfikacją eksploatacyjną, a także załączonymi do niej wymogami i ograniczeniami.
- (24) Atma Airlines wystąpił z wnioskiem o umożliwienie mu złożenia ustnych wyjaśnień na spotkaniu wyjaśniającym z Komitetem ds. Bezpieczeństwa Lotniczego i spotkanie takie odbyło się w dniu 24 marca 2009 r. Spotkanie wyjaśniające nie przyniosło jednak dostatecznych dowodów potwierdzających pomyślne zakończenie działań naprawczych.
- (25) W związku z tym, w oparciu o wspólne kryteria, ocenia się, że ATMA Airlines nie spełnia odpowiednich norm bezpieczeństwa i dlatego powinien zostać ujęty w załączniku A.
- Berkut Air*
- (26) Istnieją potwierdzone dowody poważnych uchybień w zakresie bezpieczeństwa po stronie Berkut Air posiadającego certyfikat wydany w Kazachstanie. Uchybienia te zostały stwierdzone przez Francję i Rumunię w trakcie kontroli na ziemi przeprowadzonych w ramach programu SAFA⁽¹⁾. Powtarzalność takich wyników kontroli wskazuje na systemowe uchybienia w zakresie bezpieczeństwa.
- (27) Berkut Air nie udzielił zadowalającej i terminowej odpowiedzi na zapytanie urzędu lotnictwa cywilnego Rumunii dotyczące bezpieczeństwa przewozów, wykazując brak woli współpracy, czego dowodem jest brak odpowiedzi na korespondencję tego państwa członkowskiego. Berkut Air wykazał brak zdolności do zajęcia się uchybieniami w zakresie bezpieczeństwa, które pozostają nierozwiązane.
- (28) W związku z powyższymi uchybieniami, Komisja rozpoczęła konsultacje z właściwymi organami Kazachstanu, wyrażając poważne obawy co do bezpieczeństwa działalności Berkut Air i prosząc o wyjaśnienia dotyczące działań podjętych przez właściwe organy mających na celu usunięcie tych uchybień.
- (29) Właściwe organy Kazachstanu poinformowały o zawieszeniu w lutym 2009 r. AOC przewoźnika BEK Air, poprzednio Berkut Air. Organy te nie udzieliły jednak zadowalającej i terminowej odpowiedzi na zapytanie Komisji dotyczące nadzoru w zakresie bezpieczeństwa nad Berkut Air, gdyż nie przedstawiły wymaganej dokumentacji i wykazały brak woli współpracy, nieprzekazując dokumentacji potwierdzającej podjęcie działań w celu egzekwowania prawa.
- (30) W związku z tym, w oparciu o wspólne kryteria, ocenia się, że Berkut Air nie spełnia odpowiednich norm bezpieczeństwa i dlatego powinien zostać ujęty w załączniku A.
- Air Company Kokshetau*
- (31) Istnieją potwierdzone dowody poważnych uchybień w zakresie bezpieczeństwa po stronie Air Company Kokshetau posiadającego certyfikat wydany w Kazachstanie. Uchybienia te zostały stwierdzone przez Włochy w trakcie kontroli na ziemi przeprowadzonych w ramach programu SAFA⁽²⁾. Uchybienia te dotyczą statków powietrznych typu IL-62, które nie są wyposażone w systemy TAWS (E-GPWS), pasy bezpieczeństwa i maski tlenowe do natychmiastowego użytku dla lotów powyżej FL 250 ani w odpowiedni system podświetlania drogi do wyjścia ewakuacyjnego.
- (32) Air Company Kokshetau nie udzielił zadowalającej i terminowej odpowiedzi na zapytanie urzędu lotnictwa cywilnego Włoch dotyczące bezpieczeństwa przewozów, wykazując brak woli współpracy, czego dowodem jest brak odpowiedzi na korespondencję tego państwa członkowskiego. Air Company Kokshetau wykazał brak zdolności do zajęcia się uchybieniami w zakresie bezpieczeństwa, które pozostają nierozwiązane.
- (33) W związku z powyższymi uchybieniami, Komisja rozpoczęła konsultacje z właściwymi organami Kazachstanu, wyrażając poważne obawy co do bezpieczeństwa działalności Air Company Kokshetau i prosząc o wyjaśnienia dotyczące działań podjętych przez właściwe organy mających na celu usunięcie tych uchybień.
- (34) Właściwe organy Kazachstanu poinformowały Komisję, że w dniu 13 lutego 2009 r. podjęły decyzję o wykreśleniu statków powietrznych typu IL-62M o numerach seryjnych 1138234 i 1748445 z AOC przewoźnika Air Company Kokshetau, a także o zamiarze cofnięcia z dniem 24 marca 2009 r. AOC temu przewoźnikowi z powodu jego upadłości. Organy te nie udzieliły jednak zadowalającej i terminowej odpowiedzi na zapytanie Komisji dotyczące przekazania dokumentacji potwierdzającej cofnięcie AOC.

⁽¹⁾ RCAARO-2008-35, RCAARO-2008-37, RCAARO-2008-75.

⁽²⁾ ENAC-IT-2007-785.

- (35) W związku z tym, w oparciu o wspólne kryteria, ocenia się, że Air Company Kokshetau nie spełnia odpowiednich norm bezpieczeństwa i dlatego powinien zostać ujęty w załączniku A.

Sayat Air

- (36) Istnieją potwierdzone dowody poważnych uchybień w zakresie bezpieczeństwa po stronie Sayat Air posiadającego certyfikat wydany w Kazachstanie. Uchybienia te zostały stwierdzone przez państwo ECAC w trakcie kontroli na ziemi przeprowadzonych w ramach programu SAFA ⁽¹⁾. Uchybienia te dotyczą statków powietrznych typu IL-62, które nie są wyposażone w: a) systemy TAWS (E-GPWS), b) maski tlenowe do natychmiastowego użytku dla załogi, c) wyposażenie na wypadek wodowania oraz d) odpowiedni system podświetlania drogi do wyjścia ewakuacyjnego. Ponadto statek powietrzny był eksploatowany bez listy kontrolnej na pokładzie, z nawigacyjną bazą danych nieaktualną od ponad dwóch lat oraz bez dopuszczenia technicznego na pokładzie.

- (37) Sayat Air wykazał brak zdolności do zajęcia się uchybieniami w zakresie bezpieczeństwa, które pozostają nierozwiązane.

- (38) Właściwe organy Kazachstanu nie udzieliły zadowalającej i terminowej odpowiedzi na zapytanie Komisji dotyczące nadzoru w zakresie bezpieczeństwa nad Sayat Air, wykazując brak woli współpracy, gdyż nie udzieliły stosownej odpowiedzi na korespondencję Komisji, w szczególności nieprzekazując AOC tego przewoźnika z kompletną specyfikacją eksploatacyjną, a także załączonymi do niej wymogami i ograniczeniami.

- (39) Właściwe organy Kazachstanu nie wykazały, iż sprawują odpowiedni nadzór nad tym przewoźnikiem zgodnie z ich zobowiązaniami wynikającymi z Konwencji chica-gowskiej.

- (40) W związku z tym, w oparciu o wspólne kryteria, ocenia się, że Sayat Air nie spełnia odpowiednich norm bezpieczeństwa i dlatego powinien zostać ujęty w załączniku A.

Scat

- (41) Istnieją potwierdzone dowody poważnych uchybień w zakresie bezpieczeństwa po stronie Scat posiadającego certyfikat wydany w Kazachstanie. W szczególności statek powietrzny typu Yak-42 o znaku rejestracyjnym UP-Y4205 nie jest wyposażony w systemy TAWS (E-GPWS) wymagane przepisami ICAO. Uchybienia te zostały stwierdzone przez państwo ECAC w trakcie kontroli na ziemi przeprowadzonych w ramach programu SAFA ⁽²⁾.

- (42) W związku z powyższymi uchybieniami, Komisja rozpoczęła konsultacje z właściwymi organami Kazachstanu, wyrażając poważne obawy co do bezpieczeństwa działalności Scat i prosząc o wyjaśnienia dotyczące działań

podjętych przez właściwe organy mających na celu usunięcie tych uchybień.

- (43) Właściwe organy Kazachstanu przedstawiły dowody na usunięcie z rejestru statku powietrznego typu Yak-42 o znaku rejestracyjnym UP-Y4205.

- (44) Scat wystąpił z wnioskiem o umożliwienie mu złożenia ustnych wyjaśnień na spotkaniu wyjaśniającym z Komitetem ds. Bezpieczeństwa Lotniczego, w trakcie którego, w dniu 24 marca 2009 r., potwierdziło się, iż przedmiotowy statek powietrzny nie jest już eksploatowany.

- (45) W związku z powyższym Komisja uważa, że nie są konieczne dalsze działania w stosunku do tego przewoźnika.

Ogólny nadzór w zakresie bezpieczeństwa nad przewoźnikami z Republiki Kazachstanu

- (46) Komisja zwróciła uwagę właściwych organów Kazachstanu na fakt, że monitorowanie działalności wielu innych przewoźników lotniczych, którym wydano koncesje w Kazachstanie, nadal charakteryzuje się niepokojącymi wynikami kontroli na ziemi. Poproszono właściwe organy Kazachstanu o przedstawienie wyjaśnień i podjęcie, w stosownych przypadkach, niezbędnych działań.

- (47) Właściwe organy Kazachstanu poinformowały o licznych środkach egzekucyjnych podjętych w stosunku do szeregu przewoźników z Kazachstanu. Organy te poinformowały w szczególności, że w dniu 4 lutego 2009 r. zakazały działalności Investavia, Skybus i Aytirau Aye Zholy w europejskiej przestrzeni powietrznej. Komisja uruchomiła pilne konsultacje z organami Kazachstanu i rozpoczęła procedurę, o której mowa w art. 7 rozporządzenia (WE) nr 2111/2005, wobec tych przewoźników.

- (48) Komisja usilnie prosi właściwe organy Kazachstanu o zwiększenie wysiłków na rzecz reformy systemu lotnictwa cywilnego i wzmocnienie nadzoru w zakresie bezpieczeństwa nad wszystkimi przewoźnikami, którym wydano koncesje w tym kraju. Komisja nadal będzie konsultacje z tymi organami, aby ustalić sytuację przewoźników Kazachstanu i gotowa jest ocenić, wraz z państwami członkowskimi, wszelkie dowody w tym zakresie przedstawione w odpowiednim terminie.

Orient Thai Airlines i One Two Go Airlines

- (49) W związku z wypadkiem, jaki miał miejsce dnia 16 września 2007 r. na Phukecie, rejs OG 269, skutkującym całkowitą utratą statku powietrznego typu MD-80, należącego do przewoźnika One Two Go, oraz śmiercią 90 osób, w tym wielu Europejczyków, Komisja rozpoczęła konsultacje z właściwymi organami Tajlandii odpowiedzialnymi za nadzór w zakresie bezpieczeństwa nad tym przewoźnikiem.

⁽¹⁾ SDAT-2007-36.

⁽²⁾ GDCA-2008-10.

- (50) W dniu 5 marca 2009 r. Komisja wystosowała pismo do tych przewoźników, zgodnie z art. 7 rozporządzenia (WE) nr 2111/2005.
- (51) Właściwe organy Tajlandii (tajski Departament Lotnictwa Cywilnego – tajski DCA) poinformowały Komisję, że w wyniku dochodzenia przeprowadzonego po wypadku stwierdzono, iż zarówno Orient Thai, jak i jego spółka zależna One Two Go, naruszyli prawo o żegludze powietrznej, w szczególności poprzez sfalszowanie świadectwa kwalifikacji pilota w przypadku dziewięciu pilotów zatrudnionych u tych przewoźników. W konsekwencji tajski DCA zakazał eksploatacji MD-80 przez One Two Go i Orient Thai oraz zażądał od tych przewoźników przeprowadzenia serii działań naprawczych.
- (52) Tajski DCA poinformował także Komisję, że w dniu 25 listopada 2008 r. przywrócił AOC przewoźnikowi One Two Go. Spółka macierzysta Orient Thai została już upoważniona do wznowienia eksploatacji statków powietrznych typu MD-80, począwszy od dnia 7 października 2008 r.
- (53) W dniach 10–13 marca 2009 r. zespół europejskich ekspertów przeprowadził wizytację, obejmującą kwestie operacji lotniczych i licencji załóg lotniczych, aby sprawdzić, czy przewoźnicy zrealizowali działania naprawcze mające na celu usunięcie uchybień w zakresie bezpieczeństwa, uprzednio stwierdzonych przez tajski DCA. Eksperti mogli stwierdzić, że One Two Go nie eksploatuje żadnych statków powietrznych. One Two Go jest odpowiedzialny za sprzedaż lotów, które w rzeczywistości wykonywane są przez Orient Thai w ramach umowy o leasingu mokrym, gdzie One Two Go jest leasingobiorcą, a Orient Thai leasingodawcą. Orient Thai dostarcza statek powietrzny, kompletną załogę, obsługę techniczną i ubezpieczenie dla One Two Go. Cały personel zaangażowany w działalność Orient Thai na rzecz One Two Go zatrudniony jest przez Orient Thai.
- (54) Sprawozdanie z wizytacji pokazało także, że przewoźnik Orient Thai wdrożył działania naprawcze, a tajski DCA wprowadził środki mające na celu usunięcie uprzednio stwierdzonych uchybień. Komisja będzie uważnie monitorować sytuację Orient Thai w zakresie bezpieczeństwa. W tym celu tajski DCA powinien przekazać Komisji, w terminie nieprzekraczającym dwóch miesięcy, wszystkie niezbędne informacje dotyczące skuteczności tych środków.
- (55) Dnia 19 marca 2009 r. tajski DCA poinformował Komisję, że One Two Go ma zamiar uruchomić własne połączenia lotnicze przed lipcem 2009 r. Sprawozdanie unijnych ekspertów pokazuje jednak, że tajski DCA wydał AOC przewoźnikowi One Two Go, pomimo iż nie był w stanie prawidłowo ocenić zdolności przewoźnika do bezpiecznego wykonywania operacji lotniczych, gdyż przewoźnik ten nigdy nie przedstawił szczegółowo

udokumentowanych dowodów, wymaganych tajskimi przepisami prawa wdrażającymi normy ICAO. Tajski DCA ogłosił także zamiar cofnięcia AOC dla One Two Go w dniu 29 marca 2009 r. Przewoźnik będzie jednak nadal czarterował regularne połączenia od Orient Thai na podstawie jego koncesji przewoźnika lotniczego.

- (56) W związku z powyższym, w oparciu o wspólne kryteria, ocenia się, że przewoźnik One Two Go nie spełnia stosownych norm bezpieczeństwa. Przewoźnik ten powinien podlegać zakazowi wykonywania przewozów i dlatego powinien zostać ujęty w załączniku A.

Przewoźnicy lotniczy z Republiki Beninu

- (57) Istnieją potwierdzone dowody braku zdolności po stronie organów odpowiedzialnych za nadzór nad przewoźnikami lotniczymi, którym wydano koncesje w Beninie, do zajęcia się kwestią uchybień w zakresie bezpieczeństwa, jak wskazują wyniki kontroli w Beninie przeprowadzonej przez ICAO w ramach globalnego programu kontroli nadzoru nad bezpieczeństwem (USOAP) w marcu 2007 r. Kontrola ta wykazała ogromną liczbę poważnych uchybień w zakresie zdolności do sprawowania nadzoru w zakresie bezpieczeństwa lotniczego przez urząd lotnictwa cywilnego w Beninie. W momencie zakończenia kontroli ICAO 80,22 % norm ICAO nie było wdrożonych. W niektórych krytycznych obszarach, takich jak zapewnienie wykwalifikowanego personelu technicznego, ponad 98 % norm ICAO nie było skutecznie wdrożonych. Jeśli chodzi o rozwiązanie kwestii bezpieczeństwa, ponad 93 % norm ICAO nie było skutecznie wdrożonych.
- (58) Istnieją dowody braku zdolności po stronie właściwych organów Beninu do skutecznego usunięcia niezgodności z normami, stwierdzonych przez ICAO, co potwierdza fakt, iż ICAO, w swoim końcowym sprawozdaniu z grudnia 2007 r., uważa, że znaczna część działań naprawczych zaproponowanych lub wdrożonych przez te organy nie jest w stanie zaradzić wskazanym uchybieniom. Szczególnie w zakresie eksploatacji statków powietrznych, 50 % zaproponowanych przez Benin działań zostało uznanych jako nie do przyjęcia przez ICAO.
- (59) W związku z końcowym sprawozdaniem ICAO, Komisja rozpoczęła konsultacje z właściwymi organami Beninu, wyrażając poważne obawy co do bezpieczeństwa działalności przewoźników lotniczych, którym wydano koncesje w tym kraju, i prosząc o wyjaśnienia dotyczące działań podjętych przez właściwe organy Beninu w reakcji na ustalenia i uwagi ICAO dotyczące akceptowalności działań naprawczych.
- (60) W dniu 25 marca 2009 r., w trakcie spotkania wyjaśniającego z Komitetem ds. Bezpieczeństwa Lotniczego, właściwe organy Beninu wskazały, że zakończenie wdrażania działań naprawczych, pierwotnie przewidywane na 2008 r., zostało przesunięte na sierpień/grudzień 2009 r.

- (61) Dokumentacja przedstawiona przez właściwe organy Beninu stanowi dowód na to, że AOC wydane przewoźnikom, którym koncesje wystawiono w Beninie, nie spełniają norm ICAO w zakresie lotów międzynarodowych, co potwierdza, że nadal skutecznie nie rozwiązano wskazanych przez ICAO problemów. Weryfikacja AOC oraz dołączonych specyfikacji eksploatacyjnych dotyczących przewoźników lotniczych Aero Benin, Africa Airways, Benin Golf Air, Benin Littoral Airways, Cotair, Royal Air i Trans Air Benin wskazuje na poważne nieprawidłowości. AOC przewoźnika Africa Airways nie przedłożono. Pozostałe AOC nie wymieniają obowiązujących przepisów stanowiących podstawę certyfikacji, a zakres działalności dopuszcza połączenia na całym świecie, chociaż właściwe organy Beninu stwierdzają, że są one ograniczone tylko do Beninu lub regionu. Ponadto działalność Aero Benin, Benin Golf Air, Benin Littoral Airways, Cotair i Trans Air Benin wydaje się ograniczona do lotów z widocznością w dzień (VFR), co byłoby niewystarczające, aby bezpiecznie obsługiwać połączenia w Europie, i nie obejmuje koniecznych szczegółowych zezwoleń RVSM, RNAV i RNP, niezbędnych do żeglugi w europejskiej przestrzeni powietrznej. Właściwe organy Beninu podały, iż ograniczyły ważność AOC do 6 miesięcy i pilnie zamierzają wyjaśnić sytuację. Komisja uważa, że, w oczekiwaniu na spodziewaną ponowną certyfikację tych przewoźników zgodnie z normami ICAO, w oparciu o wspólne kryteria, przewoźnicy ci powinni podlegać zakazowi wykonywania przewozów i dlatego powinni zostać ujęci w załączniku A.
- (62) Przewoźnik Alafia Jet wystąpił z wnioskiem o umożliwienie mu złożenia ustnych wyjaśnień na spotkaniu wyjaśniającym z Komitetem ds. Bezpieczeństwa Lotniczego. W dniu 24 marca 2009 r. umożliwiono mu złożenie ustnych wyjaśnień przed Komitetem ds. Bezpieczeństwa Lotniczego i przekazanie pisemnej dokumentacji dotyczącej jego działalności. W trakcie spotkania przewoźnik stwierdził, że wykonuje loty do Unii Europejskiej tylko na zlecenie służb medycznych w nagłych przypadkach, i przedstawił informacje o licznych działaniach, jakie podjął w celu usunięcia uchybień stwierdzonych przez Francję w trakcie kontroli na ziemi przeprowadzonych w ramach programu SAFA⁽¹⁾. Powtarzające się jednak poważne uchybienia w zakresie bezpieczeństwa, stwierdzone w trakcie kontroli na ziemi, której poddano statki powietrzne eksploatowane na trasach do Wspólnoty, wskazują na systemowe uchybienia w zakresie bezpieczeństwa w działalności tego przewoźnika. Działania podjęte przez przewoźnika do tej pory nie były w stanie sprostować tym uchybieniom.
- (63) Biorąc pod uwagę liczne i powtarzające się uchybienia w zakresie bezpieczeństwa stwierdzone w trakcie kontroli na ziemi, którym poddano statki powietrzne eksploatowane przez Alafia Jet, a także brak wystarczającej zdolności po stronie właściwych organów Beninu do sprawowania prawidłowego nadzoru nad przewoźnikami posiadającymi certyfikaty wydane w Beninie, Komisja uważa, że nie powinno się zezwalać na dalszą działalność przewoźnika Alafia Jet we Wspólnocie. I dlatego też, w oparciu o wspólne kryteria, ocenia się, że Alafia Jet powinien zostać ujęty w załączniku A.

⁽¹⁾ DGAC/F-2008-2143, DGAC/F-2009-368, DGAC/F-2009-434, DGAC/F-2009-582.

- (64) Komisja w pełni wspiera wysiłki właściwych organów Beninu na rzecz poprawy nadzoru w zakresie bezpieczeństwa nad jego przewoźnikami i uważa, że wysoka dotacja zapowiadana przez Bank Światowy dla Republiki Beninu przyczyni się do znacznego postępu na drodze do spełnienia norm ICAO.

Przewoźnicy lotniczy z Republiki Gabońskiej

Gabon Airlines

- (65) Przewoźnikowi Gabon Airlines zezwolono na wykonywanie lotów w UE od lipca 2008 r., wyłącznie przy użyciu statku powietrznego typu Boeing 767-200 o znaku rejestracyjnym TR-LHP i na warunkach określonych w motywie 15 rozporządzenia (WE) nr 715/2008⁽²⁾.
- (66) Od tamtej pory pojawiły się potwierdzone dowody poważnych uchybień w zakresie bezpieczeństwa po stronie Gabon Airlines posiadającego certyfikat wydany w Gabonie. Uchybienia te zostały stwierdzone przez Francję w trakcie kontroli na ziemi przeprowadzonych w ramach programu SAFA⁽³⁾.
- (67) Gabon Airlines udzielił jednak zadowolającej i terminowej odpowiedzi na zapytanie urzędu lotnictwa cywilnego Francji dotyczące bezpieczeństwa przewozów.
- (68) Gabon Airlines wystąpił z wnioskiem o umożliwienie mu złożenia ustnych wyjaśnień na spotkaniu wyjaśniającym z Komitetem ds. Bezpieczeństwa Lotniczego i spotkanie takie odbyło się w dniu 25 marca 2009 r. Komisja przyjęła do wiadomości, że w lutym 2009 r. u przewoźnika Gabon Airlines przeprowadzono kontrolę w związku z ponowną jego certyfikacją przez właściwe organy Gabonu, w trakcie której stwierdzono pewne niezgodności. W trakcie spotkania nie przedstawiono zadowolających dowodów, które potwierdzałyby usunięcie tych niezgodności. Właściwe organy Gabonu podały, że statek powietrzny jest obecnie uziemiony ze względu na podstawowy przegląd i że zamierzają one sprawdzić, czy stwierdzone niezgodności zostały usunięte, zanim statek powietrzny o znaku rejestracyjnym TR-LHP wróci ostatecznie do użytku.
- (69) W związku z powyższym, w oparciu o wspólne kryteria, ocenia się, że Gabon Airlines powinien nadal figurować w załączniku B i załącznik ten powinien zostać odpowiednio zmieniony, aby odzwierciedlał sytuację statku powietrznego o znaku rejestracyjnym TR-LHP i zapewnił utrzymanie obecnego poziomu operacji lotniczych do Wspólnoty.

Afrijet

- (70) Przewoźnikowi Afrijet, któremu certyfikat wydano w Gabonie, zezwolono na wykonywanie lotów w UE od lipca 2008 r., wyłącznie przy użyciu statków powietrznych typu Falcon 50 o znakach rejestracyjnych TR-LGV i TR-LGY oraz typu Falcon 900 o znaku rejestracyjnym TR-AFJ, na warunkach określonych w motywie 15 rozporządzenia (WE) nr 715/2008⁽⁴⁾.

⁽²⁾ Rozporządzenie (WE) nr 715/2008 z dnia 24 lipca 2008 r., Dz.U. L 197 z 25.7.2008, s. 36.

⁽³⁾ DGAC/F-2008-1757, DGAC/F-2008-2126, DGAC/F-2008-2127, DGAC/F-2008-2451, DGAC/F-2009-140, DGAC/F-2009-161.

⁽⁴⁾ Rozporządzenie (WE) nr 715/2008 z dnia 24 lipca 2008 r., Dz.U. L 197 z 25.7.2008, s. 36.

- (71) Od tamtej pory pojawiły się sprawdzone dowody poważnych uchybień w zakresie bezpieczeństwa po stronie Afrijet. Uchybienia te zostały stwierdzone przez Francję w trakcie kontroli na ziemi przeprowadzonych w ramach programu SAFA ⁽¹⁾.
- (72) Afrijet udzielił jednak zadowalającej i terminowej odpowiedzi na zapytanie urzędu lotnictwa cywilnego Francji dotyczące bezpieczeństwa przewozów.
- (73) Komisja przyjęła do wiadomości, że w styczniu 2009 r. u przewoźnika Afrijet przeprowadzono kontrolę w związku z ponowną jego certyfikacją przez właściwe organy Gabonu. Po sprawdzeniu usunięcia wszystkich niezgodności wynikających z kontroli, w lutym 2009 r. przewoźnikowi ponownie wydano AOC, który obejmuje drugi statek powietrzny typu Falcon 900 o znaku rejestracyjnym TR-AFR.
- (74) W związku z powyższym, w oparciu o wspólne kryteria, ocenia się, że Afrijet powinien nadal figurować w załączniku B i załącznik ten powinien zostać odpowiednio zmieniony, aby odzwierciedlał zmianę AOC i zapewniał utrzymanie obecnego poziomu operacji lotniczych do Wspólnoty.

Société Nouvelle Air Affaires Gabon (SN2AG)

- (75) SN2AG wystąpił z wnioskiem o umożliwienie mu złożenia ustnych wyjaśnień na spotkaniu wyjaśniającym z Komitetem ds. Bezpieczeństwa Lotniczego i spotkanie takie odbyło się w dniu 25 marca 2009 r. Komisja przyjęła do wiadomości, że przewoźnik ten przeprowadził dodatkową reorganizację i rozpoczął szereg działań naprawczych w celu dalszego dostosowania się do norm międzynarodowych. Komisja przyjęła także do wiadomości, że w lutym 2009 r. u przewoźnika SN2AG przeprowadzono kontrolę w związku z ponowną jego certyfikacją przez właściwe organy Gabonu. Po sprawdzeniu usunięcia wszystkich niezgodności wynikających z kontroli, w lutym 2009 r. przewoźnikowi wydano nowy AOC.
- (76) Istnieją potwierdzone dowody braku zgodności z niektórymi wymogami bezpieczeństwa ICAO. Na przykład w trakcie spotkania wyjaśniającego okazało się, że przewoźnik do tej pory skutecznie nie wdrożył monitorowania parametrów lotu wymaganego dla statku powietrznego typu Fokker 28-0100 (Fokker 100).
- (77) Istnieją potwierdzone dowody braku przejrzystości i nieudzielenia przez SN2AG w terminie odpowiedzi na zapytania Komisji. SN2AG oświadczył, że z żadnego sprawozdania nie wynika, iż stwierdzono w jego przypadku poważne uchybienia w trakcie kontroli na ziemi przeprowadzonych w ramach programu SAFA, podczas gdy uchybienia takie stwierdziła Francja w trakcie kontroli na ziemi przeprowadzonych w ramach programu SAFA ⁽²⁾.

- (78) W związku z tym, w oparciu o wspólne kryteria, ocenia się, że SN2AG powinien nadal figurować w załączniku A.
- (79) Niemniej jednak Komisja jest gotowa ponownie przeanalizować sytuację przewoźnika w przypadku zmian stanowiących dostateczne dowody potwierdzające usunięcie uchybień w zakresie bezpieczeństwa.

Ogólny nadzór w zakresie bezpieczeństwa nad przewoźnikami z Gabonu

- (80) Komisja przyjmuje do wiadomości, że nowy organ Gabonu („Agence Nationale de l'Aviation Civile”, dalej zwany „ANAC”), ustanowiony przez Republikę Gabońską w lipcu 2008 r., rozpoczął w rzeczywistości działalność dnia 23 stycznia 2009 r. ANAC dopiero się rozwija i obecnie jest w fazie zabezpieczania sobie niezbędnych środków finansowych oraz zatrudniania odpowiednio wykwalifikowanego personelu technicznego na potrzeby wykonywania zadań wymaganych przez ICAO.
- (81) Komisja zwróciła uwagę właściwych organów Gabonu na fakt, że, pomimo wzmoczonego nadzoru ze strony tych organów, monitorowanie działalności przewoźników lotniczych, którym wydano koncesje w Gabonie, nadal charakteryzuje się niepokojącymi wynikami kontroli na ziemi. Poproszono właściwe organy Gabonu o przedstawienie wyjaśnień i podjęcie, w stosownych przypadkach, niezbędnych działań.
- (82) Komisja zachęca właściwe organy Gabonu do prac nad reformą systemu lotnictwa cywilnego, szczególnie w zakresie trwającej ponownej certyfikacji wszystkich linii lotniczych, mającej na celu zapewnienie pełnej zgodności z normami bezpieczeństwa ICAO. Komisja jest gotowa rozważyć możliwość zorganizowania w odpowiednim czasie inspekcji na miejscu, aby sprawdzić rzeczywisty postęp tych prac.

Przewoźnicy lotniczy z Ukrainy

Motor Sich JSC Airlines

- (83) Istnieją potwierdzone dowody poważnych uchybień w zakresie bezpieczeństwa po stronie Motor Sich posiadającego certyfikat wydany na Ukrainie. Uchybienia te zostały stwierdzone przez Francję oraz państwo ECAC (Turcję) w trakcie kontroli na ziemi przeprowadzonych w ramach programu SAFA ⁽³⁾. Powtarzalność takich wyników kontroli wskazuje na systemowe uchybienia w zakresie bezpieczeństwa.
- (84) W dniu 27 listopada 2008 r. właściwe organy Turcji podjęły decyzję o natychmiastowym nałożeniu na tego przewoźnika zakazu wykonywania przewozów.
- (85) Motor Sich odpowiedział na zapytanie urzędu lotnictwa cywilnego Turcji, informując o wycofaniu z eksploatacji statku powietrznego typu AN-24 w przewozach do tego państwa, co rzeczywiście uczyniono.

⁽¹⁾ DGAC/F-2008-564, DGATR-2008-572.

⁽²⁾ DGAC/F-2007-1325, DGAC/F-2008-174.

⁽³⁾ DGAC/F-2008-564, DGATR-2008-512.

- (86) Motor Sich udzielił terminowej odpowiedzi na zapytanie urzędu lotnictwa cywilnego Francji informując o tym, jakie działania naprawcze zostały już podjęte przez przewoźnika w związku z kontrolą na ziemi przeprowadzoną dnia 12 marca 2008 r. przez Francję. Odpowiedź ta nie jest jednak zadowalająca, gdyż przewoźnik nie przekazał stosownych dowodów.
- (87) Komisja otrzymała od właściwych organów Turcji informację, że po niezapowiedzianej kontroli przewoźnika, właściwe organy Ukrainy cofnęły mu AOC. Następnie organy te podjęły decyzję o zezwoleniu na dalszą działalność Motor Sich w tym kraju, lecz z pewnymi ograniczeniami dotyczącymi eksploatacji statku powietrznego typu AN-24.
- (88) W dniu 16 marca 2009 r. właściwe organy Ukrainy udzieliły odpowiedzi na zapytanie Komisji dotyczące nadzoru w zakresie bezpieczeństwa nad Motor Sich, informując o cofnięciu AOC tego przewoźnika w dniu 22 stycznia 2009 r. oraz o wydaniu zezwolenia przez państwową administrację lotnictwa na kontynuowanie działalności, z wyjątkiem eksploatacji statku powietrznego typu AN-24, po tym jak przewoźnik zakończył działania naprawcze. Nie podano daty wydania AOC z ograniczeniami, ani też nie przekazano dowodów przeprowadzenia inspekcji u przewoźnika mającej na celu upewnienie się, że odpowiednie wymogi bezpieczeństwa spełnia cała flota. Wreszcie, jak wynika ze wspomnianej wyżej korespondencji państwowej administracji lotnictwa, organ ten wznowił AOC, umożliwiając przewoźnikowi eksploatację statku powietrznego AN-24, po przeprowadzeniu kontroli z pozytywnym skutkiem, które potwierdziły usunięcie uchybień w tym statku powietrznym.
- (89) Przekazanych w korespondencji informacji nie uznaje się za zadowalającą odpowiedź, gdyż nie zgadzają się one z informacjami przekazanymi przez właściwe organy Ukrainy w dniu 2 lutego 2009 r., z których wynika, że AOC przewoźnika Motor Sich Airlines został wydany dnia 8 listopada 2008 r. na okres do dnia 8 listopada 2010 r., a specyfikacja eksploatacyjna została wydana dnia 23 grudnia 2008 r. na okres do dnia 8 listopada 2010 r.
- (90) Motor Sich wystąpił z wnioskiem o umożliwienie mu złożenia ustnych wyjaśnień na spotkaniu wyjaśniającym z Komisją i Komitetem ds. Bezpieczeństwa Lotniczego i spotkanie takie odbyło się w dniu 24 marca 2009 r. W trakcie spotkania z Komitetem ds. Bezpieczeństwa Lotniczego Motor Sich wykazał brak zdolności do zajęcia się uchybieniami w zakresie bezpieczeństwa, co stwierdzono ze względu na brak przejrzystości i nieudzielenie przez przewoźnika w terminie zadowalającej odpowiedzi dotyczącej jego przewozów do Wspólnoty.
- (91) W związku z powyższym Komisja uważa, że właściwe organy Ukrainy wykazały brak zdolności do nadzorowania działalności przewoźnika lotniczego zgodnie ze swoimi zobowiązaniami wynikającymi z Konwencji chicagowskiej.
- (92) W oparciu o wspólne kryteria ocenia się, że Motor Sich nie wykazał zdolności do podjęcia wszelkich niezbędnych działań mających na celu dostosowanie się do odpowiednich norm bezpieczeństwa i dlatego powinien zostać ujęty w załączniku A.
- Ukraine Cargo Airways*
- (93) Przewoźnik Ukraine Cargo Airways (UCA) wystąpił z wnioskiem o umożliwienie mu złożenia ustnych wyjaśnień na spotkaniu wyjaśniającym z Komisją i Komitetem ds. Bezpieczeństwa Lotniczego i spotkanie takie odbyło się w dniu 24 marca 2009 r.
- (94) Z dokumentacji przedłożonej Komisji w dniu 16 marca 2009 r. przez przewoźnika wynika, że podjął on działania mające na celu usunięcie uchybień stwierdzonych w statku powietrznym eksploatowanym we Wspólnocie. Z przekazanych przez przewoźnika informacji wynika, że UCA został skontrolowany przez państwową administrację lotnictwa Ukrainy w listopadzie 2008 r. W wyniku tej kontroli wznowiono AOC na okres dwóch lat, do listopada 2010 r. Komisja nie otrzymała jednak żadnych informacji od właściwych organów Ukrainy na temat kontroli i jej wyników przed wznowieniem AOC przewoźnikowi.
- (95) Ponadto przewoźnik w swoim wystąpieniu przed Komisją i Komitetem ds. Bezpieczeństwa Lotniczego stwierdził, że otrzymał pisemne potwierdzenie od szeregu państw członkowskich, że uchybienia w zakresie bezpieczeństwa, stwierdzone przez organy kontrolne tych państw członkowskich, zostały odpowiednio usunięte przez UCA. Z wyjątkiem jednak jednego państwa członkowskiego, w kwestii eksploatacji jednego statku powietrznego typu AN-12, który został wykreślony z AOC, twierdzenia UCA nie zostały potwierdzone przez pozostałe zainteresowane państwa członkowskie.
- (96) Komisja uważa, że w celu dokonania pełnej oceny zdolności przewoźnika do wdrożenia odpowiedniego planu działań naprawczych i jego skutecznego wykonania, konieczne jest przeprowadzenie inspekcji na miejscu. Niestety inspekcja taka nie mogła się odbyć przed posiedzeniem Komitetu ds. Bezpieczeństwa Lotniczego w dniu 24 marca 2009 r. z powodu braku współpracy ze strony właściwych organów Ukrainy. W trakcie posiedzenia Komitetu ds. Bezpieczeństwa Lotniczego w dniu 24 marca 2009 r. państwowa administracja lotnictwa Ukrainy wyraziła gotowość przyjęcia inspekcji zorganizowanej przez Komisję i państwa członkowskie. Komisja podejmie decyzję o zmianie zakazu wykonywania przewozów nałożonego na przewoźnika na podstawie dowodów zebranych w trakcie tej przyszłej inspekcji.
- (97) W oparciu o wspólne kryteria ocenia się, że na tym etapie przewoźnik nie może zostać wykreślony z załącznika A.
- Ukrainian Mediterranean Airlines*
- (98) Przewoźnik Ukrainian Mediterranean Airlines (UMAir) wystąpił z wnioskiem o umożliwienie mu złożenia ustnych wyjaśnień na spotkaniu wyjaśniającym z Komisją i Komitetem ds. Bezpieczeństwa Lotniczego i spotkanie takie odbyło się w dniu 24 marca 2009 r.

- (99) Z dokumentacji przedłożonej Komisji w dniu 16 października 2008 r. przez przewoźnika wynika, że podjął on działania mające na celu usunięcie uchybień stwierdzonych uprzednio w statku powietrznym eksploatowanym we Wspólnocie.
- (100) W dniu 5 listopada 2008 r. właściwe organy Ukrainy przesłały Komisji pismo informujące, że ważność AOC tego przewoźnika została przedłużona do dnia 15 grudnia 2008 r., w oczekiwaniu na zakończenie procedury jego odnowienia po tym terminie na okres dwóch lat, do dnia 15 grudnia 2010 r. Wraz z tym pismem przesłano także dokument zawierający akt certyfikacji UMAir w następstwie kontroli przeprowadzonej dnia 31 października 2008 r. Jednak ani przewoźnik, ani właściwe organy Ukrainy nie przedłożyły sprawozdania z kontroli w związku z wydaniem przewoźnikowi AOC.
- (101) Ponadto przewoźnik w swoim wystąpieniu przed Komisją i Komitetem ds. Bezpieczeństwa Lotniczego stwierdził, że wdrożył konieczne środki na rzecz usunięcia wszelkich uchybień w zakresie bezpieczeństwa, które doprowadziły do nałożenia zakazu wykonywania przewozów we wrześniu 2007 r.
- (102) Komisja uważa, że w celu dokonania pełnej oceny zdolności przewoźnika do wdrożenia odpowiedniego planu działań naprawczych i jego skutecznego wykonania, konieczne jest przeprowadzenie inspekcji na miejscu. Niestety inspekcja ta nie mogła się odbyć przed spotkaniem Komitetu ds. Bezpieczeństwa Lotniczego w dniu 24 marca 2009 r. z powodu braku współpracy ze strony właściwych organów Ukrainy. W trakcie posiedzenia Komitetu ds. Bezpieczeństwa Lotniczego w dniu 24 marca 2009 r. państwowa administracja lotnictwa Ukrainy wyraziła gotowość przyjęcia inspekcji zorganizowanej przez Komisję i państwa członkowskie. Komisja podejmie decyzję o zmianie zakazu wykonywania przewozów nałożonego na przewoźnika na podstawie dowodów zebranych w trakcie tej inspekcji.
- (103) W oparciu o wspólne kryteria ocenia się, że na tym etapie przewoźnik nie może zostać wykreślony z załącznika A.

Ogólny nadzór w zakresie bezpieczeństwa nad przewoźnikami z Ukrainy

- (104) Komisja zwróciła uwagę właściwych organów Ukrainy na fakt, że, pomimo wzmożonego nadzoru ze strony tych organów, monitorowanie działalności przewoźników lotniczych, którym wydano koncesje na Ukrainie, nadal charakteryzuje się niepokojącymi wynikami kontroli na ziemi. W trakcie posiedzenia Komitetu ds. Bezpieczeństwa Lotniczego w listopadzie 2008 r. poproszono właściwe organy Ukrainy o wyjaśnienia i podjęcie koniecznych środków. Organy te zgodziły się także na poddanie się ocenie bezpieczeństwa ze strony Komisji we współpracy z państwami członkowskimi. Państwowa administracja lotnictwa Ukrainy nie przedstawiła jednak Komisji

sprawozdania z postępu prac we wdrażaniu planu działań naprawczych mających na celu poprawę i wzmocnienie nadzoru w zakresie bezpieczeństwa na Ukrainie, które musi być składane co trzy miesiące zgodnie z rozporządzeniem (WE) nr 715/2008 ⁽¹⁾.

- (105) Właściwe organy wykazały także brak woli współpracy w przygotowaniu inspekcji, nieprzedkładając wymaganej dokumentacji dotyczącej zdadności do lotu i odrzucając program wizyty zaproponowany przez Komisję. W związku z tym Komisja zmuszona była odwołać inspekcję służącą ocenie bezpieczeństwa, która miała się odbyć w dniach 9–13 lutego 2009 r.
- (106) Komisja przyjmuje do wiadomości oświadczenia właściwych organów Ukrainy o zgodzie na przyjęcie wspólnej inspekcji zorganizowanej przez Komisję, państwa członkowskie i EASA oraz gotowości do współpracy na rzecz pomyślnego zorganizowania oceny bezpieczeństwa w celu wykazania zdolności do sprawowania przez te organy nadzoru nad wszystkimi przewoźnikami lotniczymi, którym wydano koncesje na Ukrainie, zgodnie z obowiązującymi wymogami ICAO.

Bangkok Airways

- (107) W dniach 10–13 marca 2009 r. zespół europejskich ekspertów przeprowadził wizytację w Królestwie Tajlandii w celu zebrania rzeczowych informacji dotyczących aktualnego poziomu bezpieczeństwa działalności Bangkok Airways, a także nadzoru sprawowanego przez tajski Departament Lotnictwa Cywilnego (DCA) nad tym przewoźnikiem. W szczególności celem inspekcji było stwierdzenie, czy żaden ze statków powietrznych tego przewoźnika nie jest eksploatowany przez przewoźnika Siem Reap Airways International, któremu koncesję wydały właściwe organy Królestwa Kambodży i który został wpisany do załącznika A wspólnotowego wykazu zgodnie z rozporządzeniem Komisji (WE) nr 1131/2008 z dnia 14 listopada 2008 r. ⁽²⁾.
- (108) Sprawozdanie pokazuje, że obecnie przewoźnik sprawuje rzeczywistą kontrolę nad swoją działalnością i wszyscy członkowie jego personelu są odpowiednio licencjonowani przez właściwe organy Tajlandii. Sprawozdanie pokazuje ponadto, że tajski DCA sprawuje prawidłowy nadzór nad tym przewoźnikiem. Dlatego w oparciu o wspólne kryteria Komisja ocenia, że na tym etapie nie są konieczne dalsze działania.

Przewoźnicy lotniczy z Kambodży

- (109) Właściwe organy Kambodży poinformowały Komisję o poczynionych postępach we wdrażaniu planu działań mających na celu usunięcie uchybień stwierdzonych przez ICAO w jej ostatnim sprawozdaniu USOAP, skupiając się zwłaszcza na tych dotyczących operacji lotniczych, aby upewnić się, że nadzór w zakresie bezpieczeństwa w Kambodży spełnia normy ICAO.

⁽¹⁾ Dz.U. L 197 z 25.7.2008, s. 36.

⁽²⁾ Dz.U. L 306 z 15.11.2008, s. 47.

- (110) Właściwe organy Kambodży poinformowały Komisję o zawieszeniu AOC następujących przewoźników lotniczych: Siem Reap Airways International w grudniu 2008 r. i Cambodia Angkor Airways w lutym 2009 r. Ponadto organy te potwierdziły, że wszystkie wydane AOC są obecnie cofnięte lub zawieszone, z wyjątkiem Helicopter Cambodia i Sokha Airlines.
- (111) Siem Reap Airways International wystąpił o przywrócenie AOC. Jednak ze względu na fakt, że właściwe organy Kambodży oświadczyły, iż nie zakończyły jeszcze oceny zgodności z obowiązującymi wymogami, przewoźnik ten powinien nadal figurować w załączniku A.

Przewoźnicy lotniczy z Demokratycznej Republiki Konga

- (112) Pismem z dnia 4 marca 2009 r. dyrektor generalny urzędu lotnictwa cywilnego Demokratycznej Republiki Konga poinformował Komisję, że niektóre linie lotnicze wymienione w załączniku A do rozporządzenia Komisji (WE) nr 1131/2008 nie prowadzą już działalności, a następującym przewoźnikom wydano AOC: Air Katanga, Busy Bee Congo, Entreprise World Airways (EWA), Gilembe Air Soutenance (Gisair), Kin Avia, Swala Aviation. Przewoźnicy ci, nadal wykonujący przewozy lotnicze, poddani zostaną ocenie w związku z przedłużeniem ważności ich AOC.
- (113) W związku z powyższym załącznik A wspólnotowego wykazu powinien zostać odpowiednio uzupełniony o przewoźników, którym właściwe organy Demokratycznej Republiki Konga wydały AOC. Jednak wobec braku dowodów potwierdzających cofnięcie, anulowanie lub zawieszenie AOC tych przewoźników, którzy zaprzestali działalności, żaden z nich nie może zostać wykreślony ze wspólnotowego wykazu.
- (114) Ponadto w swoim piśmie dyrektor generalny urzędu lotnictwa cywilnego Demokratycznej Republiki Konga poprosił także Komisję o przesunięcie przewoźnika Hewa Bora z załącznika A do załącznika B, aby umożliwić mu wznowienie obsługi połączenia na trasie Kinsza–Bruksela statkiem powietrznym typu Boeing 767 o znaku rejestracyjnym 9Q-CJD. Ponieważ nie przedstawiono żadnych dowodów na przestrzeganie obowiązujących norm bezpieczeństwa przez przewoźnika oraz organ odpowiedzialny za nadzór regulacyjny i w zakresie bezpieczeństwa, na tym etapie nie można podjąć takiej decyzji i w konsekwencji Hewa Bora powinien nadal figurować w załączniku A.

Przewoźnicy lotniczy z Republiki Angoli

- (115) Właściwe organy Angoli wystąpiły z wnioskiem o umożliwienie im przedstawienia Komisji i Komitetowi ds. Bezpieczeństwa Lotniczego sprawozdania z postępów we wdrażaniu planu działań naprawczych, który przygotowowały w celu usunięcia uchybień w zakresie bezpieczeństwa stwierdzonych przez ICAO w ramach globalnego programu kontroli nadzoru nad bezpieczeństwem (USOAP). W swoim wystąpieniu dnia 26 marca 2009 r. właściwe organy Angoli skupiły się zwłaszcza

na zmianach wprowadzonych do ustawodawstwa pierwotnego i przepisów dotyczących lotnictwa cywilnego, organizacji, strukturze organu i jego stanie kadrowym, wydawaniu norm w zakresie licencjonowania i szkolenia personelu, eksploatacji statków powietrznych i zdolności do lotu. W tym względzie uruchomiono już proces ponownej certyfikacji wszystkich przewoźników ustanowionych w Angoli. Ponadto właściwe organy poinformowały o zmianach w ich przepisach dotyczących dochodzeń w sprawie wypadków i incydentów lotniczych.

- (116) Właściwe organy Angoli stwierdziły także, że przewoźnik TAAG nadal przechodzi poważne zmiany w różnych obszarach, obejmujących eksploatację, zarządzanie, jakość i racjonalizację kosztów.

- (117) Komisja przyjmuje do wiadomości sprawozdanie z postępu prac przedstawione przez właściwe organy Angoli i na najbliższym posiedzeniu Komitetu ds. Bezpieczeństwa Lotniczego dokona analizy sytuacji przewoźników posiadających certyfikaty wydane w Angoli.

Przewoźnicy lotniczy z Republiki Indonezji

- (118) W związku z przyjęciem w dniu 12 stycznia 2009 r. nowej ustawy o lotnictwie właściwe organy Indonezji przesłały Komisji stosowne przepisy (*Civil Aviation Safety Regulations* – „CASR”) oraz materiały pomocnicze, a także szczegółową aktualizację sprawozdania z postępów we wdrażaniu planu działań naprawczych mających na celu usunięcie niezgodności stwierdzonych przez ICAO w ramach globalnego programu kontroli nadzoru nad bezpieczeństwem (USOAP).
- (119) W dniach 23–27 lutego 2009 r. grupa europejskich ekspertów udała się do Indonezji na zaproszenie dyrektora generalnego indonezyjskiego urzędu lotnictwa cywilnego (DGCA) w celu przeprowadzenia wizytacji. W ramach tej wizyty przeprowadzono także wizytację u czterech przewoźników lotniczych (Garuda Indonesia, Mandala Airlines, Airfast Indonesia i Ekspres Transportasi Antarbenua), aby sprawdzić możliwość zapewnienia przez DGCA nadzoru w zakresie bezpieczeństwa zgodnie z obowiązującymi normami.
- (120) Sprawozdanie z kontroli wskazuje na znaczną poprawę, jeśli chodzi o strukturę i stan kadrowy DGCA, co powinno umożliwić DGCA prawidłowe wykonywanie jego zadań regulacyjnych i nadzorczych. Sprawozdanie pokazuje jednak także, że pomimo tej poprawy nadzór nie jest w pełni sprawowany na tym etapie. Obecny system nadzoru nie pozwala odpowiednio kontrolować realizacji przez indonezyjskich przewoźników ustaleń poczynionych przez DGCA. W szczególności wydaje się, że DGCA nie jest obecnie w stanie śledzić docelowego terminu usunięcia niezgodności, rzeczywistej daty ich usunięcia i stwierdzić, czy przyznano odroczenie terminu ich usunięcia. W konsekwencji obecny poziom skuteczności nadzoru DGCA nad indonezyjskimi przewoźnikami uznaje się na tym etapie za w dalszym ciągu niewystarczający i wymagający poprawy.

- (121) Komisja przyjmuje do wiadomości znaczenie różnic w załączniku 6 do Konwencji chicagowskiej, które Indonezja notyfikowała ICAO dnia 20 lutego 2009 r. Różnice te obejmują brak wdrożenia szeregu wymogów ICAO dotyczących załącznika 6, które, w niektórych przypadkach, mają bezpośredni wpływ na bezpieczeństwo działalności indonezyjskich przewoźników. Komisja przyjmuje jednak do wiadomości, że wizytowani przez zespół europejskich ekspertów przewoźnicy (z nielicznymi wyjątkami dotyczącymi określonych statków powietrznych) są wyposażeni zgodnie z wymogami ICAO, na zasadzie dobrowolności.
- (122) W oparciu o wspólne kryteria ocenia się, że obecny poziom skuteczności nadzoru sprawowanego przez DGCA nie pozwala odpowiednio egzekwować przestrzegania przez przewoźników posiadających certyfikaty wydane w Indonezji obowiązujących norm bezpieczeństwa. Dlatego też żaden przewoźnik indonezyjski nie może zostać na tym etapie wykreślony ze wspólnotowego wykazu. Komisja będzie ściśle współpracować z właściwymi organami Indonezji w celu dokonania na najbliższym posiedzeniu Komitetu ds. Bezpieczeństwa Lotniczego ponownej oceny skuteczności sprawowanego przez nie nadzoru.
- (123) Właściwe organy Indonezji przekazały także Komisji zaktualizowany wykaz przewoźników lotniczych posiadających AOC. Obecnie następujący przewoźnicy lotniczy posiadają certyfikaty wydane w Indonezji: Garuda Indonesia, Merpati Nusantara, Kartika Airlines, Mandala Airlines, Trigana Air Service, Metro Batavia, Pelita Air Service, Indonesia Air Asia, Lion Mentari Airlines, Wing Adabi Nusantara, Riau Airlines, Transwisata Prima Aviation, Tri MG Airlines, Ekspres Transportasi Antar Benua, Manunggal Air Service, Megantara Airlines, Linus Airways, Indonesia Air Transport, Sriwijaya Air, Cardig Air, Travel Ekspres Aviation Service, Republic Express Airlines, KAL Star, Airfast Indonesia, Sayap Garuda Indah, Survei Udara Penas, Nusantara Buana Air, Nyaman Air, Travira Utama, Derazona Air Service, National Utility Helicopter, Deraya Air Taxi, Dirgantara Air Service, SMAC, Kura-Kura Aviation, Gatari Air Service, Intan Angkasa Air Service, Air Pacific Utama, Transwisata Prima Aviation, Asco Nusa Air, Atlas Delta

Satya, Pura Wisata Baruna, Penerbangan Angkasa Semesta, ASI Pudjiastuti, Aviastar Mandiri, Dabi Air, Balai Kalibrasi Penerbangan, Sampoerna Air Nusantara, Mimika Air, Alfa Trans Dirgantara i Eastindo. Wspólnotowy wykaz powinien zostać odpowiednio uaktualniony, a wymienieni przewoźnicy powinni zostać ujęci w załączniku A.

Ogólne uwagi dotyczące pozostałych przewoźników ujętych w załącznikach A i B

- (124) Do chwili obecnej Komisja nie uzyskała dowodów pełnego wdrożenia odpowiednich działań naprawczych przez pozostałych przewoźników ujętych we wspólnotowym wykazie uaktualnionym w dniu 14 listopada 2008 r. oraz przez organy sprawujące nadzór regulacyjny nad tymi przewoźnikami, pomimo skierowania do nich konkretnych wniosków. 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).
- (125) 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 załącznikiem A do niniejszego rozporządzenia.
- 2) Załącznik B zastępuje się załącznikiem B do niniejszego rozporządzenia.

Artykuł 2

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

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

Sporządzono w Brukseli, dnia 8 kwietnia 2009 r.

W imieniu Komisji
Antonio TAJANI
Członek Komisji

ZAŁĄCZNIK A

WYKAZ PRZEWÓZNIKÓW LOTNICZYCH PODLEGAJĄCYCH PEŁNEMU ZAKAZOWI WYKONYWANIA PRZEWOZÓW W RAMACH WSPÓLNOTY ⁽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	Numer linii lotniczych ICAO	Państwo operatora
AIR COMPANY KOKSHETAU	AK-0357-08	KRT	Republika Kazachstanu
Air Koryo	nieznany	KOR	Koreańska Republika Ludowo-Demokratyczna
Air West Co. Ltd	004/A	AWZ	Republika Sudanu
Ariana Afghan Airlines	009	AFG	Islamska Republika Afganistanu
ATMA AIRLINES	AK-0372-08	AMA	Republika Kazachstanu
BERKUT AIR/BEK AIR	AK-0311-07	BKT	Republika Kazachstanu
East Wing	AK-0332-07	EWZ	Republika Kazachstanu
MOTOR SICH	025	MSI	Ukraina
ONE TWO GO AIRLINES COMPANY LIMITED	15/2549	OTG	Królestwo Tajlandii
SAYAT AIR	AK-0351-08	SYM	Republika Kazachstanu
SIEM REAP AIRWAYS INTERNATIONAL	AOC/013/00	SRH	Królestwo Kambodży
Silverback Cargo Freighters	nieznany	VRB	Republika Rwandy
STARLINE KZ	AK-0373-08	LMZ	Republika Kazachstanu
UKRAINE CARGO AIRWAYS	145	UKS	Ukraina
UKRAINIAN MEDITERRANEAN AIRLINES	164	UKM	Ukraina
VOLARE AVIATION ENTREPRISE	143	VRE	Ukraina
Wszyscy przewoźnicy lotniczy posiadający certyfikaty wydane przez organy odpowiedzialne za nadzór regulacyjny w Angoli, w tym:			Republika Angoli
AEROJET	nieznany	nieznany	Republika Angoli
AIR26	nieznany	nieznany	Republika Angoli
AIR GEMINI	02/2008	nieznany	Republika Angoli
Air Gicango	nieznany	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) od 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	Numer linii lotniczych ICAO	Państwo operatora
AIR JET	nieznany	nieznany	Republika Angoli
AIR NAVE	nieznany	nieznany	Republika Angoli
ALADA	nieznany	nieznany	Republika Angoli
ANGOLA AIR SERVICES	nieznany	nieznany	Republika Angoli
Diexim	nieznany	nieznany	Republika Angoli
GIRA GLOBO	nieznany	nieznany	Republika Angoli
HELIANG	nieznany	nieznany	Republika Angoli
HELIMALONGO	11/2008	nieznany	Republika Angoli
MAVEWA	nieznany	nieznany	Republika Angoli
RUI & CONCEICAO	nieznany	nieznany	Republika Angoli
SAL	nieznany	nieznany	Republika Angoli
SONAIR	14/2008	nieznany	Republika Angoli
TAAG ANGOLA AIRLINES	001	DTA	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	nieznany	Republika Beninu
AFRICA AIRWAYS	nieznany	nieznany	Republika Beninu
ALAFIA JET	PEA No 014/ANAC/MDCTTTATP-PR/DEA/SCS	IGA	Republika Beninu
BENIN GOLF AIR	PEA No 012/MDCTTP-PR/ANAC/DEA/SCS.	nieznany	Republika Beninu
BENIN LITTORAL AIRWAYS	PEA No 013/MDCTTTATP-PR/ANAC/DEA/SCS.	BLA	Republika Beninu
COTAIR	PEA No 015/MDCTTTATP-PR/ANAC/DEA/SCS.	nieznany	Republika Beninu
ROYAL AIR	PEA No 11/ANAC/MDCTTP-PR/DEA/SCS	nieznany	Republika Beninu
TRANS AIR BENIN	PEA No 016/MDCTTTATP-PR/ANAC/DEA/SCS	TNB	Republika Beninu

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	Numer linii lotniczych ICAO	Państwo operatora
Wszyscy przewoźnicy lotniczy posiadający certyfikaty wydane przez organy odpowiedzialne za nadzór regulacyjny w Demokratycznej Republice Konga, w tym:			Demokratyczna Republika Konga (DRK)
Africa One	409/CAB/MIN/TC/0114/2006	CFR	Demokratyczna Republika Konga (DRK)
AFRICAN AIR SERVICES COMMUTER	409/CAB/MIN/TVC/051/09	nieznany	Demokratyczna Republika Konga (DRK)
AIGLE AVIATION	409/CAB/MIN/TC/0042/2006	nieznany	Demokratyczna Republika Konga (DRK)
AIR BENI	409/CAB/MIN/TC/0019/2005	nieznany	Demokratyczna Republika Konga (DRK)
AIR BOYOMA	409/CAB/MIN/TC/0049/2006	nieznany	Demokratyczna Republika Konga (DRK)
AIR INFINI	409/CAB/MIN/TC/006/2006	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)
AIR NAVETTE	409/CAB/MIN/TC/015/2005	nieznany	Demokratyczna Republika Konga (DRK)
AIR TROPIQUES	409/CAB/MIN/TVC/029/08	nieznany	Demokratyczna Republika Konga (DRK)
BEL GLOB AIRLINES	409/CAB/MIN/TC/0073/2006	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	nieznany	Demokratyczna Republika Konga (DRK)
BUSINESS AVIATION	409/CAB/MIN/TVC/048/09	nieznany	Demokratyczna Republika Konga (DRK)
BUSY BEE CONGO	409/CAB/MIN/TVC/052/09	nieznany	Demokratyczna Republika Konga (DRK)
BUTEMBO AIRLINES	409/CAB/MIN/TC/0056/2006	nieznany	Demokratyczna Republika Konga (DRK)
CARGO BULL AVIATION	409/CAB/MIN/TC/0106/2006	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)
COMAIR	409/CAB/MIN/TC/0057/2006	nieznany	Demokratyczna Republika Konga (DRK)
COMPAGNIE AFRICAINE D'AVIATION (CAA)	409/CAB/MIN/TVC/035/08	nieznany	Demokratyczna Republika Konga (DRK)
DOREN AIR CONGO	409/CAB/MIN/TVC/0032/08	nieznany	Demokratyczna Republika Konga (DRK)
EL SAM AIRLIFT	409/CAB/MIN/TC/0002/2007	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	Numer linii lotniczych ICAO	Państwo operatora
ENTREPRISE WORLD AIRWAYS (EWA)	409/CAB/MIN/TVC/003/08	nieznany	Demokratyczna Republika Konga (DRK)
ESPACE AVIATION SERVICE	409/CAB/MIN/TC/0003/2007	nieznany	Demokratyczna Republika Konga (DRK)
FilaIR	409/CAB/MIN/TVC/037/08	nieznany	Demokratyczna Republika Konga (DRK)
FREE AIRLINES	409/CAB/MIN/TC/0047/2006	nieznany	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)
GREAT LAKE BUSINESS COMPANY	409/CAB/MIN/TC/0048/2006	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)
KATANGA AIRWAYS	409/CAB/MIN/TC/0088/2006	nieznany	Demokratyczna Republika Konga (DRK)
KIN AVIA	409/CAB/MIN/TVC/042/09	nieznany	Demokratyczna Republika Konga (DRK)
KIVU AIR	409/CAB/MIN/TC/0044/2006	nieznany	Demokratyczna Republika Konga (DRK)
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)
Malila Airlift	409/CAB/MIN/TC/0112/2006	MLC	Demokratyczna Republika Konga (DRK)
MANGO AVIATION	409/CAB/MIN/TVC/034/08	nieznany	Demokratyczna Republika Konga (DRK)
PIVA AIRLINES	409/CAB/MIN/TC/0001/2007	nieznany	Demokratyczna Republika Konga (DRK)
RWAKABIKA BUSHI EXPRESS	409/CAB/MIN/TC/0052/2006	nieznany	Demokratyczna Republika Konga (DRK)
SAFARI LOGISTICS SPRL	409/CAB/MIN/TC/0076/2006	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)
SUN AIR SERVICES	409/CAB/MIN/TC/0077/2006	nieznany	Demokratyczna Republika Konga (DRK)
SWALA AVIATION	409/CAB/MIN/TVC/050/09	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	Numer linii lotniczych ICAO	Państwo operatora
TEMBO AIR SERVICES	409/CAB/MIN/TC/0089/2006	nieznany	Demokratyczna Republika Konga (DRK)
Thom's airways	409/CAB/MIN/TC/0009/2007	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)
TRANSPORTS AERIENS CONGO-LAIS (TRACO)	409/CAB/MIN/TC/0105/2006	nieznany	Demokratyczna Republika Konga (DRK)
VIRUNGA AIR CHARTER	409/CAB/MIN/TC/018/2005	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 Gwinei Równikowej, w tym:			Gwinea Równikowa
CRONOS AIRLINES	nieznany	nieznany	Gwinea Równikowa
CEIBA INTERCONTINENTAL	nieznany	CEL	Gwinea Równikowa
EGAMS	nieznany	EGM	Gwinea Równikowa
EUROGUINEANA DE AVIACION y transportes	2006/001/MTTCT/DGAC/SOPS	EUG	Gwinea Równikowa
General work aviacion	002/ANAC	n/d	Gwinea Równikowa
GETRA — Guinea Ecuatorial de Transportes Aereos	739	GET	Gwinea Równikowa
GUINEA AIRWAYS	738	n/d	Gwinea Równikowa
STAR EQUATORIAL AIRLINES	nieznany	nieznany	Gwinea Równikowa
UTAGE — Union de Transport Aereo de Guinea Ecuatorial	737	UTG	Gwinea Równikowa
Wszyscy przewoźnicy lotniczy posiadający certyfikaty wydane przez organy odpowiedzialne za nadzór regulacyjny w Indonezji, w tym:			Republika Indonezji
AIR PACIFIC UTAMA	135-020	nieznany	Republika Indonezji
AIRFAST INDONESIA	135-002	AFE	Republika Indonezji
ALFA TRANS DIRGANTATA	135-012	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	Numer linii lotniczych ICAO	Państwo operatora
ASCO NUSA AIR TRANSPORT	135-022	nieznany	Republika Indonezji
ASI PUDJIASTUTI	135-028	nieznany	Republika Indonezji
ATLAS DELTA SATYA	135-023	nieznany	Republika Indonezji
AVIASTAR MANDIRI	135-029	nieznany	Republika Indonezji
BALAI KALIBRASI FASITAS PENERBANGAN	135-031	nieznany	Republika Indonezji
CARDIG AIR	121-013	nieznany	Republika Indonezji
DABI AIR	135-030	nieznany	Republika Indonezji
DERAYA AIR TAXI	135-013	DRY	Republika Indonezji
DERAZONA AIR SERVICE	135-010	nieznany	Republika Indonezji
DIRGANTARA AIR SERVICE	135-014	DIR	Republika Indonezji
EASTINDO	135-038	nieznany	Republika Indonezji
EKSPRESS TRANSPORTASI ANTAR BENUA	135-032	nieznany	Republika Indonezji
GARUDA INDONESIA	121-001	GIA	Republika Indonezji
GATARI AIR SERVICE	135-018	GHS	Republika Indonezji
INDONESIA AIR ASIA	121-009	AWQ	Republika Indonezji
INDONESIA AIR TRANSPORT	135-017	IDA	Republika Indonezji
INTAN ANGKASA AIR SERVICE	135-019	nieznany	Republika Indonezji
KAL STAR	121-037	nieznany	Republika Indonezji
KARTIKA AIRLINES	121-003	KAE	Republika Indonezji
KURA-KURA AVIATION	135-016	nieznany	Republika Indonezji
LION MENTARI AIRLINES	121-010	LNI	Republika Indonezji
LINUS AIRWAYS	121-029	nieznany	Republika Indonezji
MANDALA AIRLINES	121-005	MDL	Republika Indonezji
MANUNGAL AIR SERVICE	121-020	nieznany	Republika Indonezji
MEGANTARA AIRLINES	121-025	nieznany	Republika Indonezji
MERPATI NUSANTARA AIRLINES	121-002	MNA	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	Numer linii lotniczych ICAO	Państwo operatora
METRO BATAVIA	121-007	BTV	Republika Indonezji
MIMIKA AIR	135-007	nieznany	Republika Indonezji
NATIONAL UTILITY HELICOPTER	135-011	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
REPUBLIC EKSPRESS	121-040	RPH	Republika Indonezji
RIAU AIRLINES	121-017	RIU	Republika Indonezji
SAMPOERNA AIR NUSANTARA	135-036	nieznany	Republika Indonezji
SAYAP GARUDA INDAH	135-004	nieznany	Republika Indonezji
SMAC	135-015	SMC	Republika Indonezji
SRIWIJAYA AIR	121-035	SJY	Republika Indonezji
SURVEI UDARA PENAS	135-006	nieznany	Republika Indonezji
TRANSWISATA PRIMA AVIATION	135-021	nieznany	Republika Indonezji
TRAVEL EKSPRESS AVIATION SERVICE	121-038	XAR	Republika Indonezji
TRAVIRA UTAMA	135-009	nieznany	Republika Indonezji
TRI MG INTRA AIRLINES	121-018	TMG	Republika Indonezji
TRIGANA AIR SERVICE	121-006	TGN	Republika Indonezji
WING ABADI NUSANTARA	121-012	WON	Republika Indonezji
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
Avia Traffic Company	23	AVJ	Republika Kirgiska
AEROSTAN (EX Bistair-FEZ Bishkek)	08	BSC	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	Numer linii lotniczych ICAO	Państwo operatora
Click Airways	11	CGK	Republika Kirgiska
DAMES	20	DAM	Republika Kirgiska
EASTOK AVIA	15	nieznany	Republika Kirgiska
Golden Rule Airlines	22	GRS	Republika Kirgiska
ITEK Air	04	IKA	Republika Kirgiska
KYRGYZ TRANS AVIA	31	KTC	Republika Kirgiska
Kyrgyzstan	03	LYN	Republika Kirgiska
MAX Avia	33	MAI	Republika Kirgiska
S GROUP AVIATION	6	nieznany	Republika Kirgiska
Sky Gate International Aviation	14	SGD	Republika Kirgiska
Sky Way air	21	SAB	Republika Kirgiska
Tenir Airlines	26	TEB	Republika Kirgiska
Trast Aero	05	TSJ	Republika Kirgiska
VALOR AIR	07	nieznany	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 Gabon Airlines i Afrijet, w tym:			Republika Gabońska
AIR SERVICES SA	0002/MTACCMDH/SGACC/DTA	nieznany	Republika Gabońska
AIR TOURIST (ALLEGIANCE)	0026/MTACCMDH/SGACC/DTA	NIL	Republika Gabońska
NATIONALE ET REGIONALE TRANSPORT (NATIONALE)	0020/MTACCMDH/SGACC/DTA	NRT	Republika Gabońska
NOUVELLE AIR AFFAIRES GABON (SN2AG)	CTA 0003/MTAC/ANAC-G/DSA	NVS	Republika Gabońska
SCD AVIATION	0022/MTACCMDH/SGACC/DTA	nieznany	Republika Gabońska
SKY GABON	0043/MTACCMDH/SGACC/DTA	SKG	Republika Gabońska
SOLENTA AVIATION GABON	0023/MTACCMDH/SGACC/DTA	nieznany	Republika Gabońska

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	Numer linii lotniczych ICAO	Państwo operatora
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 Suazi, w tym:			Suazi
AERO AFRICA (PTY) LTD	nieznany	RFC	Suazi
Jet Africa Swaziland	nieznany	OSW	Suazi
ROYAL SWAZI NATIONAL AIRWAYS CORPORATION	nieznany	RSN	Suazi
SCAN AIR CHARTER, Ltd	nieznany	nieznany	Suazi
SWAZI EXPRESS AIRWAYS	nieznany	SWX	Suazi
SWAZILAND AIRLINK	nieznany	SZL	Suazi

ZAŁĄCZNIK B

**WYKAZ PRZENOŻNIKÓW LOTNICZYCH PODLEGAJĄCYCH OGRANICZENIOM W WYKONYWANIU
PRZEWÓZÓW W RAMACH WSPÓLNOTY ⁽¹⁾**

Nazwa osoby prawnej przewoźnika lotniczego wskazana w certyfikacie przewoźnika lotniczego (AOC) (oraz nazwa handlowa w przypadku różnic)	Numer certyfikatu przewoźnika lotniczego (AOC)	Numer linii lotniczych ICAO	Państwo operatora	Rodzaj statku powietrznego	Znak rejestracyjny oraz numer seryjny, o ile jest dostępny	Państwo, w którym dokonano rejestracji
AFRIJET ⁽¹⁾	CTA 0002/MTAC/ANAC-G/DSA		Republika Gabońska	Cała flota z wyjątkiem: 2 statków powietrznych typu Falcon 50; 1 statku powietrznego typu Falcon 900	Cała flota z wyjątkiem: TR-LGV; TR-LGY; TR-AFJ	Republika Gabońska
Air Bangladesh	17	BGD	Bangladesz	B747-269B	S2-ADT	Bangladesz
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
GABON AIRLINES ⁽²⁾	CTA 0001/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

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

⁽²⁾ Gabon Airlines mogą w swojej działalności na terytorium Wspólnoty Europejskiej eksploatować wyłącznie określone statki powietrzne.

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

ROZPORZĄDZENIE KOMISJI (WE) NR 299/2009**z dnia 8 kwietnia 2009 r.****dotyczące klasyfikacji niektórych towarów według Nomenklatury Scalonej**

KOMISJA WSPÓLNOT EUROPEJSKICH,

uwzględniając Traktat ustanawiający Wspólnotę Europejską,

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

a także mając na uwadze, co następuje:

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

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

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

PRZYJMUJE NINIEJSZE ROZPORZĄDZENIE:

Artykuł 1

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

Artykuł 2

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

Artykuł 3

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

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

Sporządzono w Brukseli, dnia 8 kwietnia 2009 r.

W imieniu Komisji

László KOVÁCS

Członek Komisji

⁽¹⁾ Dz.U. L 256 z 7.9.1987, s. 1.

⁽²⁾ Dz.U. L 302 z 19.10.1992, s. 1.

ZAŁĄCZNIK

Opis towarów	Klasyfikacja (kod CN)	Uzasadnienie
(1)	(2)	(3)
Zestaw pakowany do sprzedaży detalicznej w pudełko kartonowe, składający się z: — różnych koralików z tworzywa sztucznego i elementów sztucznej biżuterii do nawlekania, — szpulki syntetycznego sznurka do nawlekania, — magnetycznych kostek, — instrukcji oraz — ściąganego sznurkiem woreczka wykonanego z materiału. Zestaw przeznaczony jest dla dzieci do wykonywania sztucznej biżuterii, którą można modyfikować przy pomocy magnetycznych kostek. Woreczek może być wykorzystywany zarówno do przechowywania różnych części, jak i sztucznej biżuterii, po jej złożeniu.	9503 00 70	Klasyfikacja wyznaczona jest przez reguły 1. i 6. Ogólnych reguł interpretacji Nomenklatury Scalonej oraz brzmienie kodów CN 9503 00 i 9503 00 70. Postać, w której produkt jest przedstawiany oraz wartość poszczególnych elementów wyraźnie wskazują, że zestaw należy stosować jako zabawkę (zob. również Noty wyjaśniające do Systemu Zharmonizowanego (HS) dotyczące pozycji 9503, akapit przedostatni). Wyklucza się klasyfikację jako sztuczna biżuteria do pozycji 7117, ponieważ produkt po złożeniu ma wygląd i cechy zabawki. Zestaw ten należy zatem klasyfikować jak pozostałe zabawki, pakowane w komplety lub zestawy, do kodu CN 9503 00 70.

ROZPORZĄDZENIE KOMISJI (WE) NR 300/2009**z dnia 8 kwietnia 2009 r.****ustalające współczynnik przydziału mający zastosowanie do wniosków o pozwolenia na przywóz ryżu pochodzącego z Egiptu złożone w okresie od dnia 27 marca do dnia 3 kwietnia 2009 r. w ramach kontyngentu taryfowego otwartego rozporządzeniem (WE) nr 955/2005**

KOMISJA WSPÓLNOT EUROPEJSKICH,

uwzględniając Traktat ustanawiający Wspólnotę Europejską,

uwzględniając rozporządzenie Rady (WE) nr 1234/2007 z dnia 22 października 2007 r. ustanawiające wspólną organizację rynków rolnych oraz przepisy szczegółowe dotyczące niektórych produktów rolnych („rozporządzenie o jednolitej wspólnej organizacji rynku”) ⁽¹⁾,uwzględniając rozporządzenie Komisji (WE) nr 1301/2006 z dnia 31 sierpnia 2006 r. ustanawiające wspólne zasady zarządzania kontyngentami taryfowymi na przywóz produktów rolnych, podlegającymi systemowi pozwoleń na przywóz ⁽²⁾, w szczególności jego art. 7 ust. 2,

a także mając na uwadze, co następuje:

- (1) Rozporządzenie Komisji (WE) nr 955/2005 ⁽³⁾ otworzyło roczny kontyngent taryfowy na przywóz 5 605 ton ryżu pochodzącego z Egiptu objętego kodem CN 1006 (numer porządkowy 09.4097).
- (2) Z komunikatu sporządzonego zgodnie z art. 5 lit. a) rozporządzenia (WE) nr 955/2005 wynika, że wnioski złożone w okresie od dnia 27 marca 2009 r. od godziny 13.00 do dnia 3 kwietnia 2009 r. do godziny 13.00 czasu obowiązującego w Brukseli, zgodnie z art. 4 ust. 1 wymienionego rozporządzenia, odnoszą się do ilości większych niż ilości dostępne. Należy zatem określić, na jakie ilości pozwolenia mogą być wydawane, poprzez

ustalenie współczynnika przydziału, jaki należy zastosować do ilości, w odniesieniu do których złożono wnioski.

- (3) Do zakończenia okresu obowiązywania obecnego kontyngentu należy ponadto zawiesić procedurę składania nowych wniosków o pozwolenia na przywóz na mocy rozporządzenia (WE) nr 955/2005 zgodnie z art. 4 ust. 2 wymienionego rozporządzenia,

PRZYJMUJE NINIEJSZE ROZPORZĄDZENIE:

Artykuł 1

1. Wnioski o pozwolenie na przywóz ryżu pochodzącego z Egiptu objętego kontyngentem określonym w rozporządzeniu (WE) nr 955/2005, złożone w okresie od dnia 27 marca 2009 r. od godziny 13.00 do dnia 3 kwietnia 2009 r. do godziny 13.00 czasu obowiązującego w Brukseli, stanowią podstawę do wydania pozwoleń na ilości, w odniesieniu do których złożono wnioski, pomnożone przez współczynnik przydziału wynoszący 23,68421 %.

2. Począwszy od piątku 3 kwietnia 2009 r. od godziny 13.00 czasu obowiązującego w Brukseli do zakończenia okresu obowiązywania obecnego kontyngentu, zawiesza się procedurę składania nowych wniosków o pozwolenia na przywóz.

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 8 kwietnia 2009 r.

W imieniu Komisji

Jean-Luc DEMARTY

Dyrektor Generalny ds. Rolnictwa i Rozwoju
Obszarów Wiejskich

⁽¹⁾ Dz.U. L 299 z 16.11.2007, s. 1.

⁽²⁾ Dz.U. L 238 z 1.9.2006, s. 13.

⁽³⁾ Dz.U. L 164 z 24.6.2005, s. 5.

ROZPORZĄDZENIE KOMISJI (WE) NR 301/2009**z dnia 8 kwietnia 2009 r.****ustalające maksymalne ceny skupu masła w ramach drugiego indywidualnego zaproszenia do składania ofert w ramach przetargu otwartego rozporządzeniem (WE) nr 186/2009**

KOMISJA WSPÓLNOT EUROPEJSKICH,

uwzględniając Traktat ustanawiający Wspólnotę Europejską,

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⁾, w szczególności jego art. 43 w związku z jego art. 4,

a także mając na uwadze, co następuje:

- (1) Rozporządzeniem Komisji (WE) nr 186/2009 ⁽²⁾ otwarto skup masła w drodze procedury przetargowej na okres do dnia 31 sierpnia 2009 r. zgodnie z warunkami określonymi w rozporządzeniu Komisji (WE) nr 105/2008 z dnia 5 lutego 2008 r. ustanawiającym szczegółowe zasady stosowania rozporządzenia Rady (WE) nr 1255/1999 w odniesieniu do interwencji na rynku masła ⁽³⁾.
- (2) Zgodnie z art. 16 ust. 2 rozporządzenia (WE) nr 105/2008 na podstawie ofert otrzymanych w ramach indywidualnych zaproszeń do składania ofert przetargowych należy ustalić maksymalną cenę skupu lub podjąć decyzję o odrzuceniu wszystkich złożonych ofert.

- (3) Na podstawie ofert otrzymanych w ramach drugiego indywidualnego zaproszenia do składania ofert przetargowych należy ustalić maksymalną cenę skupu.

- (4) Środki przewidziane w niniejszym rozporządzeniu są zgodne z opinią Komitetu Zarządzającego ds. Wspólnej Organizacji Rynków Rolnych,

PRZYJMUJE NINIEJSZE ROZPORZĄDZENIE:

Artykuł 1

Dla drugiego indywidualnego zaproszenia do składania ofert przetargowych skupu masła w ramach przetargu otwartego rozporządzeniem (WE) nr 186/2009, w odniesieniu do którego termin składania ofert upłynął z dniem 7 kwietnia 2009 r., maksymalną cenę skupu ustala się na 220,00 EUR/100 kg.

Artykuł 2

Niniejsze rozporządzenie wchodzi w życie dnia 9 kwietnia 2009 r.

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

Sporządzono w Brukseli, dnia 8 kwietnia 2009 r.

W imieniu Komisji

Jean-Luc DEMARTY

Dyrektor Generalny ds. Rolnictwa i Rozwoju
Obszarów Wiejskich

⁽¹⁾ Dz.U. L 299 z 16.11.2007, s. 1.

⁽²⁾ Dz.U. L 64 z 10.3.2009, s. 3.

⁽³⁾ Dz.U. L 32 z 6.2.2008, s. 3.

II

(Akty przyjęte na mocy Traktatów WE/Euratom, których publikacja nie jest obowiązkowa)

DECYZJE

RADA

DECYZJA RADY

z dnia 30 marca 2009 r.

**zatwierdzająca centralny plan zarządzania europejskim ruchem lotniczym projektu badawczego
ATM (SESAR) w jednolitej europejskiej przestrzeni powietrznej**

(2009/320/WE)

RADA UNII EUROPEJSKIEJ,

uwzględniając art. 1 ust. 2 rozporządzenia Rady (WE) nr 219/2007 z dnia 27 lutego 2007 r. w sprawie utworzenia wspólnego przedsięwzięcia w celu opracowania europejskiego systemu zarządzania ruchem lotniczym nowej generacji (SESAR) ⁽¹⁾,

uwzględniając wniosek Komisji,

uwzględniając rezolucję Rady z dnia 30 marca 2009 r. w sprawie zatwierdzenia centralnego planu zarządzania europejskim ruchem lotniczym projektu badawczego ATM (SESAR) w jednolitej europejskiej przestrzeni powietrznej,

mając na uwadze, że pierwotna wersja centralnego planu zarządzania europejskim ruchem lotniczym, będąca wynikiem fazy planowania projektu SESAR, wraz ze znacznym wkładem zainteresowanych podmiotów prywatnych, stanowi podstawę usta-

lenia programu prac wspólnego przedsięwzięcia SESAR oraz fazy opracowywania projektu SESAR, z zastrzeżeniem zawarcia wystarczającej liczby umów członkowskich,

STANOWI, CO NASTĘPUJE:

Artykuł

Niniejszym zatwierdza się centralny plan zarządzania europejskim ruchem lotniczym projektu badawczego ATM (SESAR) w jednolitej europejskiej przestrzeni powietrznej.

Sporządzono w Brukseli, dnia 30 marca 2009 r.

W imieniu Rady

P. BENDL

Przewodniczący

⁽¹⁾ Dz.U. L 64 z 2.3.2007, s. 1.

KOMISJA

DECYZJA KOMISJI

z dnia 8 kwietnia 2009 r.

ustanawiająca nowy termin składania dokumentacji dotyczącej niektórych substancji, które mają zostać zbadane w ramach 10-letniego programu pracy, o którym mowa w art. 16 ust. 2 dyrektywy 98/8/WE Parlamentu Europejskiego i Rady

(notyfikowana jako dokument nr C(2009) 2564)

(Tekst mający znaczenie dla EOG)

(2009/321/WE)

KOMISJA WSPÓLNOT EUROPEJSKICH,

uwzględniając Traktat ustanawiający Wspólnotę Europejską,

uwzględniając dyrektywę 98/8/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 16 lutego 1998 r. dotyczącą wprowadzania do obrotu produktów biobójczych ⁽¹⁾, w szczególności jej art. 16 ust. 2 akapit drugi,

a także mając na uwadze, co następuje:

- (1) Rozporządzenie Komisji (WE) nr 1451/2007 z dnia 4 grudnia 2007 r. w sprawie drugiej fazy 10-letniego programu prac, o którym mowa w art. 16 ust. 2 dyrektywy 98/8/WE Parlamentu Europejskiego i Rady dotyczącej wprowadzania do obrotu produktów biobójczych ⁽²⁾ ustanawia wykaz substancji czynnych, które mają zostać poddane ocenie w celu ich ewentualnego włączenia do załącznika I, IA lub IB do dyrektywy 98/8/WE.
- (2) We wspomnianym wykazie figuruje szereg kombinacji substancji i rodzajów produktów, w przypadku których albo wszyscy uczestnicy wycofali się z uczestnictwa w programie przeglądu, albo państwo członkowskie wyznaczone jako sprawozdawca w zakresie oceny nie otrzymało w terminie określonym w art. 9 ust. 2 lit. c) rozporządzenia (WE) nr 1451/2007 żadnej dokumentacji.
- (3) W związku z tym oraz na mocy art. 11 ust. 2 rozporządzenia (WE) nr 1451/2007 Komisja dokonała stosownego powiadomienia państw członkowskich. Dnia 18 stycznia 2008 r. informacja ta została również podana do wiadomości publicznej w formie elektronicznej.

(4) W okresie trzech miesięcy od opublikowania tej informacji w formie elektronicznej wyrażono zainteresowanie przejściem roli uczestnika w odniesieniu do niektórych substancji i typów produktów zgodnie z art. 12 ust. 1 rozporządzenia (WE) nr 1451/2007.

(5) Należy zatem ustanowić nowy termin składania dokumentacji dotyczącej wspomnianych substancji i typów produktów zgodnie z art. 12 ust. 3 akapit drugi wymienionego rozporządzenia.

(6) Środki przewidziane w niniejszej decyzji są zgodne z opinią Stałego Komitetu ds. Produktów Biobójczych,

PRZYJMUJE NINIEJSZĄ DECYZJĘ:

Artykuł 1

Nowy termin składania dokumentacji dotyczącej substancji i rodzajów produktów wymienionych w załączniku upływa dnia 31 maja 2010 r.

Artykuł 2

Niniejsza decyzja skierowana jest do państw członkowskich.

Sporządzono w Brukseli, dnia 8 kwietnia 2009 r.

W imieniu Komisji

Stavros DIMAS

Członek Komisji

⁽¹⁾ Dz.U. L 123 z 24.4.1998, s. 1.

⁽²⁾ Dz.U. L 325 z 11.12.2007, s. 3.

ZAŁĄCZNIK

**SUBSTANCJE I RODZAJE PRODUKTÓW, DLA KTÓRYCH NOWY TERMIN SKŁADANIA DOKUMENTACJI
UPŁYWA DNIA 31 MAJA 2010 R.**

Nazwa	Numer EC	Numer CAS	Typ produktu	Państwo członkowskie wyznaczone jako sprawozdawca
Margosa ekst.	283-644-7	84696-25-3	19	DE
Produkt reakcji adypinianu dimetylu, glutanianu dimetylu, bursztynianu dimetylu z nadtlaniem wodoru/Perestan	432-790-1	-	4	HU

DECYZJA KOMISJI**z dnia 8 kwietnia 2009 r.****dotycząca niewłączania niektórych substancji do załącznika I, IA lub IB do dyrektywy 98/8/WE Parlamentu Europejskiego i Rady dotyczącej wprowadzania do obrotu produktów biobójczych***(notyfikowana jako dokument nr C(2009) 2593)***(Tekst mający znaczenie dla EOG)****(2009/322/WE)**

KOMISJA WSPÓLNOT EUROPEJSKICH,

uwzględniając Traktat ustanawiający Wspólnotę Europejską,

uwzględniając dyrektywę 98/8/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 16 lutego 1998 r. dotyczącą wprowadzania do obrotu produktów biobójczych ⁽¹⁾, w szczególności jej art. 16 ust. 2 akapit drugi,

a także mając na uwadze, co następuje:

(1) Rozporządzenie Komisji (WE) nr 1451/2007 z dnia 4 grudnia 2007 r. w sprawie drugiej fazy 10-letniego programu prac, o którym mowa w art. 16 ust. 2 dyrektywy 98/8/WE Parlamentu Europejskiego i Rady dotyczącej wprowadzania do obrotu produktów biobójczych ⁽²⁾ ustanawia wykaz substancji czynnych, które mają zostać poddane ocenie w celu ich ewentualnego włączenia do załącznika I, IA lub IB do dyrektywy 98/8/WE.

(2) We wspomnianym wykazie figuruje szereg kombinacji substancji i rodzajów produktów, w przypadku których albo wszyscy uczestnicy wycofali się z uczestnictwa w programie przeglądu, albo państwo członkowskie wyznaczone jako sprawozdawca w zakresie oceny nie otrzymało w terminie określonym w art. 9 i art. 12 ust. 3 rozporządzenia (WE) nr 1451/2007 kompletnej dokumentacji.

(3) W związku z tym oraz na mocy art. 11 ust. 2, art. 12 ust. 1 i art. 13 ust. 5 rozporządzenia (WE) nr 1451/2007 Komisja powiadomiła o tym państwa członkowskie. Dnia 18 stycznia 2008 r. informacja ta została również podana do wiadomości publicznej w formie elektronicznej.

(4) W ciągu trzech miesięcy od podania do wiadomości publicznej tej informacji żadna osoba ani państwo członkowskie nie wyraziły zainteresowania przejęciem roli uczestnika w odniesieniu do omawianych substancji i rodzajów produktów.

(5) Dlatego zgodnie z art. 12 ust. 5 rozporządzenia (WE) nr 1451/2007 przedmiotowych substancji i rodzajów produktu nie należy włączać do załącznika I, IA lub IB do dyrektywy 98/8/WE.

(6) Środki przewidziane w niniejszej decyzji są zgodne z opinią Stałego Komitetu ds. Produktów Biobójczych,

PRZYJMUJE NINIEJSZĄ DECYZJĘ:

Artykuł 1

Substancje i rodzaje produktów wymienione w załączniku do niniejszej decyzji nie zostają włączone do załączników I, IA ani IB do dyrektywy 98/8/WE.

Artykuł 2

Do celów art. 4 ust. 2 rozporządzenia (WE) nr 1451/2007 niniejszą decyzję należy stosować od dnia 1 marca 2009 r.

Artykuł 3

Niniejsza dyrektywa skierowana jest do państw członkowskich.

Sporządzono w Brukseli, dnia 8 kwietnia 2009 r.

W imieniu Komisji

Stavros DIMAS

Członek Komisji

⁽¹⁾ Dz.U. L 123 z 24.4.1998, s. 1.

⁽²⁾ Dz.U. L 325 z 11.12.2007, s. 3.

ZAŁĄCZNIK

Substancje i rodzaje produktów, których nie należy włączać do załącznika I, IA ani IB do dyrektywy 98/8/WE

Nazwa	Numer WE	Numer CAS	Typ produktu	Państwo członkowskie wyznaczone jako sprawozdawca
Etanol	200-578-6	64-17-5	3	EL
N-(trichlorometylotio)ftalimid/Folpet	205-088-6	133-07-3	6	IT
Fluometuron	218-500-4	2164-17-2	6	EL
Fluometuron	218-500-4	2164-17-2	13	EL
Lignina	232-682-2	9005-53-2	1	EL
Lignina	232-682-2	9005-53-2	2	EL
Lignina	232-682-2	9005-53-2	3	EL
Lignina	232-682-2	9005-53-2	4	EL
Lignina	232-682-2	9005-53-2	6	EL
Lignina	232-682-2	9005-53-2	13	EL
Produkt reakcji adypinianu dimetylu, glutanianu dimetylu, bursztynianu dimetylu z nadtlaniem wodoru/Perestan	432-790-1	-	3	HU
Boran N-didecylo-N-dipolietoksyamonu/Boran didecylopolioksoetyloamonu	polimer	214710-34-6	2	EL
Boran N-didecylo-N-dipolietoksyamonu/Boran didecylopolioksoetyloamonu	polimer	214710-34-6	6	EL
Boran N-didecylo-N-dipolietoksyamonu/Boran didecylopolioksoetyloamonu	polimer	214710-34-6	13	EL
Poliwinylopyrolidon jodu	polimer	25655-41-8	2	SE
Poliwinylopyrolidon jodu	polimer	25655-41-8	4	SE
Poliwinylopyrolidon jodu	polimer	25655-41-8	5	SE
Poliwinylopyrolidon jodu	polimer	25655-41-8	6	SE

III

(Akty przyjęte na mocy Traktatu UE)

AKTY PRZYJĘTE NA MOCY TYTUŁU VI TRAKTATU UE

DECYZJA RADY 2009/323/WSiSW

z dnia 6 kwietnia 2009 r.

dostosowująca wynagrodzenia podstawowe i dodatki pracowników Europolu

RADA UNII EUROPEJSKIEJ,

uwzględniając akt Rady z dnia 3 grudnia 1998 r. ustanawiający regulamin pracowniczy mający zastosowanie do pracowników Europolu⁽¹⁾ (dalej zwany „regulaminem pracowniczym”), w szczególności jego art. 44,

uwzględniając inicjatywę Republiki Francuskiej,

uwzględniając opinię Parlamentu Europejskiego,

uwzględniając przegląd wynagrodzeń urzędników Europolu dokonany przez zarząd Europolu,

a także mając na uwadze, co następuje:

- (1) Podczas przeglądu wynagrodzeń urzędników Europolu zarząd wziął pod uwagę zarówno zmiany kosztów utrzymania w Niderlandach, jak i zmiany w wysokości wynagrodzeń w służbie publicznej państw członkowskich.

- (2) Przegląd obejmujący okres od dnia 1 lipca 2006 r. do dnia 30 czerwca 2007 r. uzasadnia wzrost wynagrodzeń o 1,7 % za okres od dnia 1 lipca 2007 r. do dnia 30 czerwca 2008 r.

- (3) Do Rady, stanowiącej jednomyślnie, należy dostosowanie, na podstawie przeglądu, wynagrodzeń podstawowych i dodatków przysługujących urzędnikom Europolu,

STANOWI, CO NASTĘPUJE:

Artykuł 1

W regulaminie pracowniczym wprowadza się następujące zmiany:

Ze skutkiem od dnia 1 lipca 2007 r.:

- a) w art. 45 tabela podstawowych miesięcznych wynagrodzeń otrzymuje brzmienie:

	„1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
1	15 394,26										
2	13 823,39										
3	9 487,89	9 732,93	9 977,99	10 241,90	10 505,80	10 782,24	11 057,44	11 347,77	11 639,94	11 947,84	12 252,56
4	8 262,62	8 482,54	8 699,33	8 928,67	9 158,01	9 399,91	9 638,68	9 893,17	10 147,63	10 414,69	10 681,73
5	6 808,03	6 987,10	7 163,03	7 351,54	7 540,05	7 741,11	7 939,03	8 149,53	8 356,88	8 576,79	8 796,72
6	5 834,13	5 988,03	6 142,00	6 305,37	6 465,58	6 635,24	6 804,89	6 983,97	7 163,03	7 351,54	7 540,05
7	4 863,32	4 992,14	5 117,80	5 252,90	5 387,97	5 529,37	5 670,73	5 821,54	5 969,20	6 126,29	6 283,37
8	4 134,46	4 244,42	4 351,22	4 467,48	4 580,56	4 699,96	4 819,34	4 948,16	5 073,82	5 208,91	5 340,85

⁽¹⁾ Dz.U. C 26 z 30.1.1999, s. 23.

	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
9	3 644,36	3 741,74	3 839,15	3 939,65	4 040,21	4 147,02	4 253,84	4 366,94	4 476,94	4 596,29	4 712,53
10	3 160,54	3 245,38	3 327,04	3 414,99	3 499,84	3 594,09	3 688,33	3 785,72	3 879,97	3 983,66	4 084,19
11	3 063,15	3 144,84	3 223,36	3 308,20	3 393,01	3 484,12	3 572,10	3 666,35	3 760,60	3 861,15	3 958,50
12	2 431,69	2 497,62	2 560,45	2 626,45	2 692,43	2 764,67	2 836,94	2 912,34	2 984,59	3 063,15	3 141,69
13	2 089,21	2 145,77	2 199,18	2 258,88	2 315,43	2 378,25	2 437,95	2 503,92	2 566,78	2 635,88	2 701,84"

b) w art. 59 ust. 3 kwotę „1 019,43 EUR” zastępuje się kwotą „1 036,76 EUR”;

c) w art. 59 ust. 3 kwotę „2 038,85 EUR” zastępuje się kwotą „2 073,51 EUR”;

d) w art. 60 ust. 1 kwotę „271,86 EUR” zastępuje się kwotą „276,48 EUR”;

e) w art. 2 ust. 1 dodatku 5 kwotę „284,20 EUR” zastępuje się kwotą „289,03 EUR”;

f) w art. 3 ust. 1 dodatku 5 kwotę „12 356,67 EUR” zastępuje się kwotą „12 566,73 EUR”;

g) w art. 3 ust. 1 dodatku 5 kwotę „2 780,26 EUR” zastępuje się kwotą „2 827,52 EUR”;

h) w art. 3 ust. 2 dodatku 5 kwotę „16 681,50 EUR” zastępuje się kwotą „16 965,09 EUR”;

i) w art. 4 ust. 1 dodatku 5 kwotę „1 235,67 EUR” zastępuje się kwotą „1 256,68 EUR”;

j) w art. 4 ust. 1 dodatku 5 kwotę „926,77 EUR” zastępuje się kwotą „942,53 EUR”;

k) w art. 4 ust. 1 dodatku 5 kwotę „617,83 EUR” zastępuje się kwotą „628,33 EUR”;

l) w art. 4 ust. 1 dodatku 5 kwotę „494,26 EUR” zastępuje się kwotą „502,66 EUR”;

m) w art. 5 ust. 3 dodatku 5 kwotę „1 743,78 EUR” zastępuje się kwotą „1 773,42 EUR”;

n) w art. 5 ust. 3 dodatku 5 kwotę „2 325,04 EUR” zastępuje się kwotą „2 364,57 EUR”;

o) w art. 5 ust. 3 dodatku 5 kwotę „2 906,29 EUR” zastępuje się kwotą „2 955,70 EUR”.

Artykuł 2

Niniejsza decyzja zostaje opublikowana w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej*.

Artykuł 3

Niniejsza decyzja staje się skuteczna następnego dnia po jej przyjęciu.

Sporządzono w Luksemburgu, dnia 6 kwietnia 2009 r.

W imieniu Rady

J. POSPÍŠIL

Przewodniczący

2009/322/WE:

- ★ **Decyzja Komisji z dnia 8 kwietnia 2009 r. dotycząca niewłączania niektórych substancji do załącznika I, IA lub IB do dyrektywy 98/8/WE Parlamentu Europejskiego i Rady dotyczącej wprowadzania do obrotu produktów biobójczych** (notyfikowana jako dokument nr C(2009) 2593) ⁽¹⁾ 44

III Akty przyjęte na mocy Traktatu UE

AKTY PRZYJĘTE NA MOCY TYTUŁU VI TRAKTATU UE

- ★ **Decyzja Rady 2009/323/WSiSW z dnia 6 kwietnia 2009 r. dostosowująca wynagrodzenia podstawowe i dodatki pracowników Europolu** 46



⁽¹⁾ Tekst mający znaczenie dla EOG

CENY PRENUMERATY w 2009 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	1 000 EUR/rok (*)
Dziennik Urzędowy UE, serie L i C, wyłącznie wersja papierowa	w 22 językach urzędowych UE	100 EUR/miesiąc (*)
Dziennik Urzędowy UE, serie L i C, wersja papierowa + roczne wydanie CD-ROM	w 22 językach urzędowych UE	1 200 EUR/rok
Dziennik Urzędowy UE, seria L, wyłącznie wersja papierowa	w 22 językach urzędowych UE	700 EUR/rok
Dziennik Urzędowy UE, seria L, wyłącznie wersja papierowa	w 22 językach urzędowych UE	70 EUR/miesiąc
Dziennik Urzędowy UE, seria C, wyłącznie wersja papierowa	w 22 językach urzędowych UE	400 EUR/rok
Dziennik Urzędowy UE, seria C, wyłącznie wersja papierowa	w 22 językach urzędowych UE	40 EUR/miesiąc
Dziennik Urzędowy UE, serie L i C, miesięczne wydanie CD-ROM (komplet)	w 22 językach urzędowych UE	500 EUR/rok
Suplement do Dziennika Urzędowego (seria S) – Ogłoszenia o przetargach, CD-ROM dwa razy w tygodniu	wielojęzyczny: w 23 językach urzędowych UE	360 EUR/rok (= 30 EUR/miesiąc)
Dziennik Urzędowy UE, seria C – Konkursy	w językach, których dotyczy konkurs	50 EUR/rok

(*) Pojedyncze egzemplarze: od 1 do 32 stron: 6 EUR
 od 33 do 64 stron: 12 EUR
 powyżej 64 stron: cena ustalana indywidualnie

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 pojedynczym CD-ROM-ie.

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

Sprzedaż i prenumerata

Odpłatne publikacje, wydawane przez Urząd Oficjalnych Publikacji Wspólnot Europejskich, dostępne są 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 oraz aktów przygotowawczych.

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