

Na osnovu člana 16., 61. stav (1) i (2) Zakona o upravi ("Službeni glasnik BiH", broj 32/02 i 102/09), člana 14. stav (1) i stav (3) tačka a) i člana 95. stav (4) Zakona o zrakoplovstvu Bosne i Hercegovine ("Službeni glasnik BiH", broj 39/09), generalni direktor Direkcije za civilno zrakoplovstvo Bosne i Hercegovine donosi

PRAVILNIK

O USPOSTAVI POPISA ZRAČNIH PRIJEVOZNIKA ZAJEDNICE NA KOJE SE PRIMJENJUJE ZABRANA LETENJA UNUTAR ZAJEDNICE, O INFORMISANJU PUTNIKA U ZRAČNOM PROMETU O IDENTITETU ZRAČNOG PRIJEVOZNIKA KOJI IZVODI LET

Član 1. (Predmet)

Ovim Pravilnikom utvrđuju se pravila za uspostavljanje i objavljivanje popisa Zajednice, na temelju zajedničkih kriterija, onih prijevoznika na koje se zbog sigurnosnih razloga primjenjuje zabrana letenja u Zajednici i za informisanje putnika u zračnom prometu o identitetu zračnog prijevoznika koji izvodi letove na kojima oni putuju.

Član 2. (Područje primjene)

(1) Ovim Pravilnikom primjenjivat će se Dodatak I uz ovaj Pravilnik i Prilog I uz Dodatak I, Dodatak II uz ovaj Pravilnik i Prilog A, B i C uz Dodatak II i Dodatak III uz ovaj Pravilnik i Prilog A i B uz Dodatak III.

(2) Ovaj Pravilnik sa svim Dodacima iz stava (1) ovog člana primjenjivat će se na član 16. Pravilnika o uslovima i načinu provođenja SAFA programa u BiH i pravilima vezanim za listu zajednice sa nazivima zračnih prijevoznika koji su predmet operativne zabrane ("Službeni glasnik BiH", broj 86/09).

Član 3. (Pojmovi)

(1) Pojam "ECAA sporazum" označava Multilateralni sporazum između Europske zajednice i njenih država članica, Republike Albanije, Bosne i Hercegovine, Republike Bugarske, Republike Hrvatske, Bivše Jugoslovenske Republike Makedonije, Republike Island, Republike Crne Gore, Kraljevine Norveške, Rumunije, Republike Srbije i Misije privremene uprave Ujedinjenih nacija na Kosovu (u skladu sa Rezolucijom Savjeta bezbjednosti UN 1244 od 10. juna 1999) o uspostavljanju Zajedničkog europskog zrakoplovnog područja.

(2) Pojmovi "Zajednica", "propisi Zajednice", i "država članica" koji se koriste u dodacima ovog Pravilnika tumače se saglasno tačkama 2. i 3. Aneksa II ECAA sporazuma i stavu (2) člana 3. Protokola II, Aneksa V, ECAA Sporazuma.

(3) Pojmovi "nadležni organ", "nadležni organ države članice", "nacionalna tijela za civilno zrakoplovstvo" i "nacionalna civilna zrakoplovna vlast" koji se koriste u dodacima ovog Pravilnika tumače se kao Direkcija za civilno zrakoplovstvo Bosne i Hercegovine (BHDCA).

(4) Pojam "zračni prijevoznik" koji se koristi u ovom Pravilniku tumači se kao zračni operater.

(5) Pojam "svjedočanstvo" koji se koristi u dodacima ovog Pravilnika tumači se kao uvjerenje, potvrda ili certifikat.

Član 4.
(Nadležnost za provođenje Pravilnika)

U smislu provedbe Uredbi iz Dodatka I do III ovog Pravilnika nadležna je Direkcija za civilno zrakoplovstvo Bosne i Hercegovine, u okviru nadležnosti koje ima na osnovu Zakona o zrakoplovstvu Bosne i Hercegovine ("Službeni glasnik BiH", broj 39/09) i ovog Pravilnika.

Član 5.
(Dodaci)

(1) Dodaci I do III čine sastavni dio ovog Pravilnika.

(2) Dodatke iz stava (1) ovog člana čine:

a) Dodatak I ovog Pravilnika je Uredba EZ broj 2111/2005 Europskog parlamenta i Vijeća kojom se uspostavlja popis zračnih prijevoznika Zajednice na koje se primjenjuje zabrana letenja unutar Zajednice, o informisanju putnika u zračnom prometu o identitetu zračnog prijevoznika koji izvodi let i kojom se ukida član 9. Direktive 2004/36/EZ,

b) Dodatak II ovog Pravilnika je Uredba EZ broj 473/2006 Europskog parlamenta i Vijeća kojom se utvrđuju provedbena pravila za popis Zajednice koji sadrži zračne prijevoznike na koje se primjenjuje zabrana letenja unutar Zajednice iz Poglavlja II. Uredbe (EZ-a) br. 2111/2005 Europskoga parlamenta i Vijeća i

c) Dodatak III ovog Pravilnika je Uredba EZ broj 474/2006 Europskog parlamenta i Vijeća kojom se uspostavlja popis Zajednice koji sadrži zračne prijevoznike na koje se primjenjuje zabrana letenja unutar Zajednice iz Poglavlja II. Uredbe (EZ-a) br. 2111/2005 Europskoga parlamenta i Vijeća.

Član 6.
(Tumačenje)

U slučaju nejasnoća u tumačenju i nedostataka odredaba ovog Pravilnika koristit će se tekst Uredbi iz Dodataka I do III ovog Pravilnika na engleskom jeziku, kako su objavljeni u Službenom listu Europske unije.

Član 7.
(Stupanje na snagu)

Ovaj Pravilnik stupa na snagu osmog dana od dana objavljivanja u "Službenom glasniku BiH".

Broj 1-3-02-1-1860-1/10
26. januara 2011. godine
Banja Luka

Generalni direktor
Dorde Ratkovica, s. r.

DODATAK I

UREDBA (EZ-a) br. 2111/2005 EUROPSKOGA PARLAMENTA I VIJEĆA

od 14. decembra 2005.

o uspostavi popisa zračnih prijevoznika Zajednice na koje se primjenjuje zabrana letenja unutar Zajednice, o informisanju putnika u zračnom prometu o identitetu zračnog prijevoznika koji izvodi let i kojem se ukida član 9. Direktive 2004/36/EZ

(Tekst značajan za Europski privredni prostor)

EUROPSKI PARLAMENT I VIJEĆE EUROPSKE UNIJE,

uzimajući u obzir Ugovor o osnivanju Europske zajednice, a posebno njen član 80. stav 2.,

uzimajući u obzir prijedlog Komisije,

uzimajući u obzir mišljenje Europskoga privrednog i socijalnoga odbora (1)

nakon savjetovanja s Odborom regija,

djelujući u skladu s postupkom utvrđenim članom 251. Ugovora (2),

budući da:

(1) Djelovanje Zajednice u području zračnog prometa mora težiti, kao prioritetnom cilju, osiguravanju visokog nivoa zaštite putnika od rizika sigurnosti. Štoviše, mora se u potpunosti voditi računa o zahtjevima općenite zaštite potrošača.

(2) Putnike treba obavijestiti o popisu zračnih prijevoznika Zajednice koji ne zadovoljavaju relevantne zahtjeve sigurnosti kako bi se osigurao najviši stepen transparentnosti. Ovaj se popis Zajednice mora temeljiti na zajedničkim kriterijumima donesenim na nivou Zajednice.

(3) Zračnim prijevoznicima koji se nalaze na popisu Zajednice treba zabraniti letenje. Zabrane letenja uključene u popis Zajednice moraju se primjenjivati na cjelokupnom području država članica na koje se primjenjuje Ugovor.

(4) Zračni prijevoznici koji nemaju prava prometovanja u jednoj ili više država članica mogu ipak letjeti u i iz Zajednice kada njihove zrakoplove, sa ili bez posade, unajme kompanije koje imaju ta prava. Treba donijeti odredbu da se zabrana letenja uključena u popis Zajednice primjenjuje jednako i na takve zračne prijevoznike, jer bi inače oni mogli prometovati u Zajednici iako ne zadovoljavaju relevantne standarde sigurnosti.

(1) Mišljenje od 28. septembra 2005. (nije još objavljeno u Službenom listu).

(2) Mišljenje Europskoga parlamenta od 16. novembra 2005. (nije još objavljeno u Službenom listu) i Odluka Vijeća od 5. decembra 2005.

(5) Zračnom prijevozniku na kojeg se primjenjuje zabrana letenja moglo bi se dopustiti korištenje prava prometovanja upotrebom zrakoplova zakupljenog s posadom od zračnog prijevoznika koji nema zabranu letenja uz uvjet da su zadovoljeni relevantni standardi sigurnosti.

(6) Postupak ažuriranja popisa Zajednice mora omogućavati da se odluke donose brzo kako bi se osigurale odgovarajuće i ažurne informacije putnicima zrakoplova i kako bi se jamčilo da se zračni prijevoznici koji su otklonili svoje manjkavosti u pogledu sigurnosti, što je prije moguće, brišu s popisa. Istovremeno, ovi postupci moraju uvažavati prava zračnih prijevoznika da se brane i ne smiju dovoditi u pitanje međunarodne sporazume i konvencije koje su države članice ili Zajednica potpisale, posebno Čikašku konvenciju o međunarodnom civilnom zrakoplovstvu iz 1944. Provedbene mjere postupka, koje donosi Komisija, moraju posebno voditi računa o ovim zahtjevima.

(7) Kada zračni prijevoznik dobije zabranu letenja, moraju se poduzeti odgovarajuće mjere kako bi se tom zračnom prijevozniku pomoglo pri otklanjanju manjkavosti zbog kojih je uslijedila zabrana.

(8) U izuzetnim slučajevima, državama članicama treba omogućiti donošenje jednostranih mjera. U hitnim slučajevima i kad su suočene s nepredviđenim problemom sigurnosti, države članice moraju imati mogućnost trenutne zabrane letenja na svom vlastitom području. Osim toga, kada Komisija odluči da nekog zračnog prijevoznika ne stavi na popis Zajednice, države članice takođe moraju imati mogućnost davanja ili održavanja zabrane letenja radi problema sigurnosti koji ne postoji u drugim državama članicama. Države članice bi morale ove mogućnosti upotrebljavati ograničeno, vodeći računa o interesu Zajednice, kao i radi zauzimanja zajedničkog pristupa u odnosu na sigurnost u zrakoplovstvu. Ovime se ne smije dovoditi u pitanje član 8. Uredbe (EEZ-a) br. 3922/91 od 16. decembra 1991. o usklađivanju tehničkih zahtjeva i upravnih postupaka u području civilnog zrakoplovstva (1), te član 10. Uredbe (EZ-a) br. 1592/2002 Europskoga parlamenta i Vijeća od 15. januara 2002. o zajedničkim pravilima u području civilnog zrakoplovstva i o uspostavljanju Europske agencije za sigurnost zračnog prometa (2).

(9) Informacije o sigurnosti zračnih prijevoznika trebale bi se objavljivati na djelotvoran način, kao na primjer upotrebom Interneta.

(10) Kako bi konkurentni okvir u zračnom prometu rezultirao najvećim mogućim prednostima za kompanije i putnike, važno je da potrošači dobiju potrebne informacije kako bi na temelju njih mogli izvršiti odabir.

(1) SL L 373, 31.12.1991., str. 4. Uredba kako je posljednji put izmijenjena i dopunjena Uredbom Komisije (EZ-a) br. 2871/2000 (SL L 333, 29.12.2000., str. 47.).

(2) SL L 240, 7.9.2002., str. 1. Uredba kako je posljednji put izmijenjena i dopunjena Uredbom Komisije (EZ-a) br. 1701/2003 (SL L 243, 27.9.2003., str. 5.).

(11) Identitet zračnog prijevoznika ili zračnih prijevoznika koji stvarno obavljaju let bitna je informacija. Međutim, potrošači koji sklapaju ugovor o prijevozu, koji se može sastojati od odlaska i povratka, nisu uvijek informisani o identitetu zračnog prijevoznika ili zračnih prijevoznika koji stvarno obavljaju dotični let ili letove.

(12) Direktivom Vijeća 90/314/EEZ od 13. juna 1990. godine o paket putovanjima, paket odmorima i paket turama (1) zahtijeva se da se određene informacije stave na raspolaganje potrošačima, ali te informacije ne uključuju identitet zračnog prijevoznika koji izvodi let.

(13) Uredbom Vijeća (EEZ-a) br. 2299/89 od 24. januara 1989. o kodeksu ponašanja za sistem rezervacija putem računara (CRS) (2) daje se potrošačima, koji rezervišu let putem računara, pravo da budu informisani o identitetu zračnog prijevoznika koji izvodi let. Međutim, čak i u redovitom zračnom prijevozu, postoje poslovne prakse kod rezervacije bez CRS-a, kao što su zakup zrakoplova s posadom ili code-sharing sporazum, kod kojih zračni prijevoznik koji je prodao let pod svojim imenom ne izvodi taj let sam i za koje trenutno ne postoji zakonsko pravo putnika da budu informisani o identitetu zračnog prijevoznika koji uistinu pruža uslugu.

(14) Ove prakse povećavaju fleksibilnost i omogućavaju bolje pružanje usluga korisnicima. Štoviše, stanovit broj promjena u posljednjem trenutku je neizbježan, posebno zbog tehničkih razloga i doprinosi sigurnosti zračnog prijevoza. Ova fleksibilnost, međutim, mora biti u ravnoteži s provjerom da li kompanije koje stvarno izvedu letove zadovoljavaju zahtjeve sigurnosti i s transparentnošću za potrošače kako bi im se jamčilo pravo da na temelju njih mogu izvršiti odabir. Treba težiti odgovarajućoj ravnoteži između tržišne održivosti zračnih prijevoznika i pristupa putnika informacijama.

(15) Zračni prijevoznici bi prema putnicima morali voditi politiku transparentnosti o informacijama povezanim sa sigurnošću. Objavljivanje takvih informacija doprinijelo bi znanju putnika o pouzdanosti zračnih prijevoznika u smislu sigurnosti.

(16) Zračni prijevoznici su odgovorni za izvještavanje nacionalnih tijela za zračnu sigurnost o manjkavostima glede sigurnosti kao i za rješavanje takvih manjkavosti bez odlaganja. Od zračne i zemaljske posade se očekuje poduzimanje odgovarajuće akcije kada zapaze manjkavosti glede sigurnosti. Bilo bi u suprotnosti s interesima sigurnosti zrakoplovstva, kada bi osoblje bilo kažnjeno za takav postupak, kao što slijedi iz člana 8. stava 4. Direktive 2003/42/EZ Europskoga parlamenta i Vijeća od 13. juna 2003. o izvještavanju o izvanrednim događajima u civilnom zrakoplovstvu.(3)

(1) SL L 158, 23.6.1990., str. 59.

(2) SL L 220, 29.7.1989., str. 1. Uredba kako je posljednji put izmijenjena i dopunjena Uredbom (EZ-a) br. 323/1999 (SL L 40, 13.2.1999., str.1.).

(3) SL L 167, 4.7.2003., str. 23.

(17) Osim situacija koje pokriva Uredba (EZ-a) br. 261/2004 Europskoga parlamenta i Vijeća od 11. februara 2004. kojom se uspostavljaju zajednička pravila za nadoknadu i pomoć putnicima u slučaju uskraćenog ukrcavanja i otkazivanja ili dugotrajnog kašnjenja letova (1), putnicima se mora ponuditi pravo na povrat troškova ili na promjenu rute u nekim drugim specifičnim situacijama koje spadaju u područje primjene ove Uredbe, ako postoji dovoljno bliska povezanost sa Zajednicom.

(18) Osim pravila navedenih u ovoj Uredbi, implikacije promjena identiteta prijevoznika koji izvode let na ispunjavanje ugovora o prijevozu podliježu zakonima država članica koji se primjenjuju na ugovore, te relevantnom pravu Zajednice, posebno Direktivama Vijeća 90/314/EEZ i 93/13/EEZ od 5. aprila 1993. o nepoštenim uslovima u potrošačkim ugovorima (2).

(19) Ova Uredba je dio zakonodavnog procesa koji slijedi djelotvoran i usklađen pristup učvršćivanju zračne sigurnosti u Zajednici, pri čemu Europska agencija za sigurnost zračnog prometa ima važnu ulogu. Proširenjem nadležnosti ove Agencije, kao na primjer na zrakoplove trećih zemalja, njena se uloga ovom Uredbom može dodatno proširiti. Posebnu pažnju treba posvetiti daljem poboljšanju kvaliteta i količine kontrola sigurnosti zrakoplova i usklađivanju tih kontrola.

(20) Kada postoji rizik sigurnosti koji države članice kojih se to tiče nisu riješile na odgovarajući način, Komisija mora imati mogućnost usvajanja trenutnih privremenih mjera. U takvim slučajevima, odbor koji pomaže Komisiji u njenom radu na temelju ove Uredbe, mora djelovati u skladu sa savjetodavnim postupkom predviđenim u članu 3. Odluke Vijeća 1999/468/EZ od 28. juna 1999. kojom se propisuje postupak korištenja provedbenih ovlaštenja koje su prenesene na Komisiju (3).

(21) U svim drugim slučajevima, odbor koji pomaže Komisiji u njenom radu na temelju ove Uredbe, mora djelovati u skladu s regulatornim postupkom predviđenim članom 5. Odluke 1999/468/EZ.

(22) Budući da bi u protivnom odnos između ove Uredbe i člana 9. Direktive 2004/36/EZ Europskoga parlamenta i Vijeća od 21. aprila 2004. o sigurnosti zrakoplova trećih zemalja koji koriste aerodroma Zajednice (4) bio nejasan, taj član treba ukinuti radi postizanja pravne sigurnosti.

(23) Države članice moraju propisati pravila o kaznama koje se primjenjuju za kršenje odredaba Poglavlja III. ove Uredbe te osigurati da se te kazne primjenjuju. Kazne, koje mogu biti civilne ili upravne prirode, moraju biti djelotvorne, razmjerne i odvraćajuće.

(1) SL L 46, 17.2.2004., str. 1.

(2) SL L 95, 21.4.1993., str. 29.

(3) SL L 184, 17.7.1999., str. 23.

(4) SL L 143, 30.4.2004., str. 76.

(24) Komisija mora analizirati primjenu ove Uredbe i nakon dovoljnog vremenskog razdoblja izvijestiti o djelotvornosti njezinih odredaba.

(25) Bilo koje nadležno tijelo civilnog zrakoplovstva u Zajednici može odlučiti da zračni prijevoznici, uključujući one koji ne lete na području država članica na koje se primjenjuje Ugovor, mogu tom nadležnom tijelu uložiti zahtjev da se nad njima provedu sistematske kontrole kako bi se provjerila njihova mogućnost usklađenosti s relevantnim standardima sigurnosti.

(26) Ova Uredba ne bi smjela sprječavati države članice da u skladu s pravom Zajednice uvedu sistem označavanja kvalitete zračnih prijevoznika na nacionalnom nivou, a kriterijumi za to mogu uključivati i druge aspekte osim onih koji se odnose na minimalne zahtjeve sigurnosti.

(27) Kraljevina Španjolska i Ujedinjeno Kraljevstvo su zajedničkom izjavom ministara vanjskih poslova obiju država 2. decembra 1987. u Londonu sklopile dogovor o povećanoj suradnji u korištenju aerodroma Gibraltar. Ovaj se dogovor tek mora početi provoditi,

DONIJELI SU OVU UREDBU:

POGLAVLJE I

OPĆE ODREDBE

Član 1.

Predmet

1. Ovom se Uredbom utvrđuju pravila:

(a) za uspostavljanje i objavljivanje popisa Zajednice, na temelju zajedničkih kriterija, onih prijevoznika na koje se zbog sigurnosnih razloga primjenjuje zabrana letenja u Zajednici;

i

(b) za informisanje putnika u zračnom prometu o identitetu zračnog prijevoznika koji izvodi letove na kojima oni putuju.

2. Podrazumijeva se da primjena ove Uredbe na aerodrom Gibraltar ne dovodi u pitanje odgovarajuće pravne pozicije Kraljevine Španjolske i Ujedinjenog Kraljevstva o sporu oko suvereniteta nad područjem na kojem je smješten aerodrom.

3. Primjena ove Uredbe na aerodrom Gibraltar se odgađa dok se ne počne provoditi dogovor sadržan u zajedničkoj izjavi ministara vanjskih poslova Kraljevine Španjolske i Ujedinjenog

Kraljevstva od 2. decembra 1987. Vlade Španjolske i Ujedinjenog Kraljevstva će obavijestiti Vijeće o datumu početka provođenja dogovora.

Član 2.

Definicije

U smislu ove Uredbe primjenjuju se sljedeće definicije:

(a) 'zračni prijevoznik' je preduzeće za zračni prijevoz s valjanom operativnom licencom ili ekvivalentnom;

(b) 'ugovor o prijevozu' je ugovor o uslugama zračnog prijevoza, ili ugovor koji takve usluge uključuje, uključujući i takav ugovor kod kojeg se prijevoz sastoji od dva ili više letova koje izvode isti ili različiti zračni prijevoznici;

(c) 'ugovaratelj zračnog prijevoza' je prijevoznik koji sklapa ugovor o prijevozu s putnikom, ili kada se radi o paket putovanju, s organizatorom putovanja. Svaki prodavatelj karata se takođe smatra ugovarateljem zračnog prijevoza;

(d) 'prodavatelj karata' je prodavatelj zrakoplovnih karata, koji nije zračni prijevoznik niti organizator putovanja, a koji uređuje ugovor prijevoznika s putnikom, bilo da on leti sam ili u sklopu paket putovanja;

(e) 'operativni zračni prijevoznik' je zračni prijevoznik koji izvodi ili namjerava izvesti let u skladu s ugovorom o putovanju sklopljenim s putnikom, ili u ime neke druge osobe, fizičke ili pravne, koja je sklopila ugovor o putovanju s tim putnikom;

(f) 'dopuštenje za rad ili tehnička dozvola' je bilo kakav zakonodavni ili upravni akt države članice kojim se određuje da zračni prijevoznik može izvoditi zračne prijevoze na njenim zračnim lukama i sa njih, ili da zračni prijevoznik može letjeti u njenom zračnom prostoru ili da zračni prijevoznik može koristiti prava prijevoza;

(g) 'zabrana rada' je odbijanje, obustava, opozivanje ili ograničavanje dopuštenja za rad ili tehničke dozvole zračnom prijevozniku iz sigurnosnih razloga, ili su to bilo koje druge jednakovrijedne sigurnosne mjere u odnosu na zračnog prijevoznika koji nema prometna prava u Zajednici, a čiji bi zrakoplov inače mogao letjeti u Zajednici na temelju ugovora o najmu;

(h) 'paket' znači usluge definirane u članu 2. stavu 1. Direktive 90/314/EEZ;

(i) 'rezervacija' je činjenica da putnik ima kartu ili neki drugi dokaz koji pokazuje da je ugovaratelj zračnog prijevoza prihvatio i registrirao rezervaciju;

(j) 'relevantni standardi sigurnosti' su međunarodni standardi sigurnosti sadržani u Čikaškoj konvenciji i njezinim Prilozima, kao i, tamo gdje je to primjenjivo, relevantno pravo Zajednice.

POGLAVLJE II

POPIS ZAJEDNICE

Član 3.

Uspostavljanje popisa Zajednice

1. Radi poboljšanja zrakoplovne sigurnosti, uspostavlja se popis zračnih prijevoznika koji imaju zabranu letenja u Zajednici (dalje u tekstu popis Zajednice). Svaka država članica unutar svog područja provodi zabrane letenja iz popisa Zajednice u odnosu na zračne prijevoznike na koje se te zabrane odnose.
2. Zajednički kriterijumi za izricanje zabrane letenja zračnom prijevozniku, koji se temelje na relevantnim standardima sigurnosti, izneseni su u Prilogu (i dalje u tekstu nazivaju se zajednički kriterijumi). Komisija može, u skladu s postupkom iz člana 15. stava 3., mijenjati Prilog, posebno kako bi se u obzir uzela znanstvena i tehnička dostignuća.
3. Radi uspostavljanja prvog popisa Zajednice, svaka država članica mora do 16. februara 2006. dostaviti Komisiji identitet zračnih prijevoznika koji imaju zabranu letenja na njenom području, zajedno s razlozima koji su doveli do izricanja takvih zabrana i sa svim drugim relevantnim informacijama. Komisija obavještava druge države članice o tim zabranama letenja.
4. U roku od jednog mjeseca od primitka podataka koje su poslale države članice, Komisija će na temelju zajedničkih kriterija, u skladu s postupkom iz člana 15. stava 3., odlučiti o određivanju zabrane letenja za dotične zračne prijevoznike i sastaviti popis zračnih prijevoznika Zajednice kojima je ona odredila zabranu letenja.

Član 4.

Ažuriranje popisa Zajednice

1. Popis Zajednice se ažurira:
 - (a) kako bi se izrekla zabrana rada zračnom prijevozniku i kako bi se taj zračni prijevoznik uključio u popis Zajednice na temelju zajedničkih kriterija;
 - (b) kako bi se zračni prijevoznik uklonio s popisa Zajednice, ukoliko je otklonjena manjkavost (ili manjkavosti) o sigurnosti zbog kojih je zračni prijevoznik stavljen na popis Zajednice, i nema nikakvih drugih razloga utemeljenih na zajedničkim kriterijumima da zračni prijevoznik ostane na popisu Zajednice;
 - (c) kako bi se promijenili uvjeti za zabranu letenja izrečenu zračnom prijevozniku koji je uključen u popis Zajednice.
2. U skladu s postupkom iz člana 15. stava 3., a na temelju zajedničkih kriterija, Komisija na vlastitu inicijativu ili na zahtjev države članice odlučuje o ažuriranju popisa Zajednice čim je

to, prema stavu 1., potrebno. Komisija najmanje svaka tri mjeseca provjerava da li je potrebno ažurirati popis Zajednice.

3. Svaka država članica i Europska agencija za sigurnost zračnog prometa dostavljaju Komisiji sve informacije koje mogu biti relevantne u smislu ažuriranja popisa Zajednice. Komisija proslijeđuje sve relevantne informacije drugim državama članicama.

Član 5.

Privremene mjere za ažuriranje popisa Zajednice

1. Kada je očigledno da će nastavak djelovanja zračnog prijevoznika u Zajednici vjerojatno dovesti do ozbiljnog rizika sigurnosti, i da takav rizik dotična država članica (države članice) nisu hitnim mjerama riješile na zadovoljavajući način u skladu s članom 6. stavom 1., Komisija može u skladu s postupkom iz člana 15. stava 2. privremeno donijeti mjere iz člana 4. stava 1. tačke (a) ili tačke (c).

2. Što je prije moguće, a najkasnije u roku od 10 radnih dana, Komisija dostavlja predmet Odboru iz člana 15. stava 1., i u skladu s postupkom iz člana 15. stava 3. i odlučuje da potvrdi, izmijeni i dopuni, opozove ili produži mjeru koju je donijela u skladu sa stavom 1. ovog člana.

Član 6.

Izvanredne mjere

1. U hitnim slučajevima ova Uredba ne sprječava državu članicu da reagira na nepredviđeni problem sigurnosti izricanjem trenutne zabrane letenja na svom vlastitom području, uzimajući u obzir zajedničke kriterije.

2. Odluka Komisije, da ne uključi nekog zračnog prijevoznika na popis Zajednice u skladu s postupkom iz člana 3. stava 4. ili člana 4. stava 2., ne sprječava državu članicu da uvede ili nastavi zabranu letenja za dotičnog zračnog prijevoznika radi problema sigurnosti koji je specifičan za tu državu članicu.

3. U bilo kojoj od situacija navedenih u stavovima 1. i 2. dotična država članica odmah obavještava Komisiju koja o tome obavještava druge države članice. U slučaju iz stava 1., dotična država članica u skladu s članom 4. stavom 2. bez odlaganja dostavlja Komisiji zahtjev za ažuriranje popisa Zajednice.

Član 7.

Prava na odbranu

Kada donese odluke iz člana 3. stava 4., člana 4. stava 2. i člana 5., Komisija osigurava da se dotičnom zračnom prijevozniku pruži mogućnost da ga se sasluša, uzimajući u obzir potrebu za hitnim postupkom u nekim slučajevima.

Član 8.

Provedbene mjere

1. Djelujući u skladu s postupkom iz člana 15. stava 3., Komisija donosi provedbene mjere, tamo gdje je to prikladno, kako bi propisala detaljna pravila u odnosu na postupke iz ovog Poglavlja.
2. Pri odlučivanju o ovim mjerama, Komisija u potpunosti uvažava potrebu da se odluke o ažuriranju popisa Zajednice donose brzo, i ako je potrebno, predviđa mogućnost hitnog postupka.

Član 9.

Objava

1. Popis Zajednice i sve njegove promjene objavljuju se odmah u Službenom listu Europske unije.
2. Komisija i države članice poduzimaju potrebne mjere za omogućavanje javne dostupnosti popisa Zajednice s najnovijim izmjenama, posebno putem Interneta.
3. Ugovaratelji zračnog prijevoza, nacionalna tijela za civilno zrakoplovstvo, Europska agencija za sigurnost zračnog prometa i aerodroma na području država članica skreću pažnju putnika na popis Zajednice, bilo putem svojih web stranica, ili kada je to primjereno, u svojim prostorijama.

POGLAVLJE III

INFORMISANJE PUTNIKA

Član 10.

Područje primjene

1. Odredbe ovog Poglavlja se primjenjuju na zračni prijevoz putnika, kada je let dio ugovora o prijevozu i kada taj prijevoz započinje u Zajednici, i ako
 - (a) se radi o letu iz aerodroma na području države članice na koju se primjenjuje Ugovor;ili
 - (b) se radi o letu iz aerodroma u trećoj zemlji i dolazi u aerodrom na području države članice na koju se primjenjuje Ugovor;ili

(c) se radi o letu iz aerodroma u trećoj zemlji i dolazi u drugi takav aerodrom.

2. Odredbe ovog Poglavlja se primjenjuju bez obzira na to da li je let redovit ili ne, i da li je let dio paket putovanja ili ne.

3. Odredbe ovog Poglavlja ne utiču na prava putnika iz Direktive 90/314/EEZ i Uredbe (EEZ-a) br. 2299/89.

Član 11.

Informisanje o identitetu operativnog zračnog prijevoznika

1. Nakon rezervacije, ugovaratelj zračnog prijevoza obavještava putnika o identitetu operativnog zračnog prijevoznika ili operativnih zračnih prijevoznika, bez obzira na način na koji je rezervacija obavljena.

2. Kada u vrijeme rezervacije identitet zračnog prijevoznika ili zračnih prijevoznika još nije poznat, ugovaratelj zračnog prijevoza osigurava da se putnik obavijesti o imenu zračnog prijevoznika ili imenima zračnih prijevoznika, koji će vjerojatno biti operativni zračni prijevoznik ili prijevoznici na dotičnom letu ili letovima. U takvom slučaju, ugovaratelj zračnog prijevoza osigurava da se putnik obavijesti o identitetu operativnog zračnog prijevoznika ili operativnih zračnih prijevoznika odmah čim se taj identitet utvrdi.

3. Kadgod se operativni zračni prijevoznik ili prijevoznici promijene nakon rezervacije, ugovaratelj zračnog prijevoza, bez obzira na razlog promjene, odmah poduzima sve potrebne mjere kako bi osigurao da se putnik što je prije moguće obavijesti o toj promjeni. U svim slučajevima, putnici se obavještavaju ili pri prijavi, ili pri ukrcaju kada prijava kod povezujućeg leta nije potreba.

4. Zračni prijevoznik ili organizator putovanja osiguravaju da se relevantni ugovaratelj zračnog prijevoza obavijesti o identitetu operativnog zračnog prijevoznika ili operativnih zračnih prijevoznika čim je on poznat, posebno u slučaju promjene takvog identiteta.

5. Ako prodavatelj karata nije obaviješten o identitetu operativnog zračnog prijevoznika, on ne odgovara za neispunjavanje obaveza predviđenih ovim članom.

6. Obaveza ugovaratelja zračnog prijevoza da obavijesti putnike o identitetu operativnog zračnog prijevoznika, ili operativnih zračnih prijevoznika, navodi se u općim uslovima prodaje koji se primjenjuju na ugovor o prijevozu.

Član 12.

Pravo na povrat troškova ili na promjenu rute

1. Ova Uredba ne utiče na pravo na povrat troškova ili promjenu rute kako je predviđeno Uredbom (EZ-a) br. 261/2004.

2. U slučajevima na koje se ne primjenjuje Uredba (EZ-a) br. 261/2004, i

(a) kada je operativni zračni prijevoznik o kojem je putnik obaviješten, stavljen na popis Zajednice i izrečena mu je zabrana letenja koja je dovela do otkazivanja dotičnog leta, ili bi dovela do takvog otkazivanja kada bi se dotični let odvijao u Zajednici

ili

(b) kada je operativni zračni prijevoznik o kojem je putnik obaviješten zamijenjen drugim operativnim zračnim prijevoznikom koji je stavljen na popis Zajednice i izrečena mu je zabrana letenja koja je dovela do otkazivanja dotičnog leta ili bi dovela do takvog otkazivanja kada bi se dotični let odvijao u Zajednici,

ugovaratelj zračnog prijevoza koji je ugovorna strana u ugovoru o prijevozu mora ponuditi putniku pravo na povrat troškova ili na promjenu rute, kako je predviđeno članom 8. Uredbe (EZ-a) br. 261/2004, ako putnik u slučaju da let nije otkazan odluči da se ne ukrca na taj let.

3. Stav 2. ovog člana primjenjuje se ne dovodeći u pitanje član 13. Uredbe (EZ-a) br. 261/2004.

Član 13.

Kazne

Države članice garantuju poštivanje pravila navedenih u ovom Poglavlju i propisuju kazne za kršenje tih pravila. Kazne moraju biti djelotvorne, razmjerne i odvraćajuće.

POGLAVLJE IV

ZAVRŠNE ODREDBE

Član 14.

Obavješćavanje i izmjene i dopune

Komisija će do 16. januara 2009. izvijestiti Europski parlament i Vijeće o primjeni ove Uredbe. Ako je potrebno, izvješću će biti priloženi prijedlozi za izmjene i dopune ove Uredbe.

Član 15.

Odbor

1. Komisiji pomaže Odbor iz člana 12. Uredbe (EEZ-a) br. 3922/91 (Odbor).
2. Kod upućivanja na ovaj stav, primjenjuju se članovi 3. i 7. Odluke 1999/468/EZ, uzimajući u obzir odredbe njezinog člana 8.
3. Kod upućivanja na ovaj stav, primjenjuju se članovi 5. i 7. Odluke 1999/468/EZ, uzimajući u obzir odredbe njezinog člana 8.

Razdoblje iz člana 5. stava 6. Odluke 1999/468/EZ iznosi tri mjeseca.

4. Komisija se može savjetovati s Odborom o bilo kojem drugom pitanju koje se odnosi na primjenu ove Uredbe.

5. Odbor donosi svoj poslovnik.

Član 16.

Ukidanje

Ovime se ukida član 9. Direktive 2004/36/EZ.

Član 17.

Stupanje na snagu

Ova Uredba stupa na snagu dvadeseti dan od njezine objave u Službenom listu Europske unije.

Članovi 10., 11. i 12. se primjenjuju od 16. januara 2006., a član 13. se primjenjuje od 16. januara 2007.

Ova Uredba u cijelosti obavezuje i neposredno se primjenjuje u svim državama članicama.

Sastavljeno u Strasbourgu 14. decembra 2005.

Za Europski parlament

Predsjednik

J.BORRELL FONTELLES

Za Vijeće

Predsjednik

C. CLARKE

PRILOG I

Zajednički kriterijumi za razmatranje zabrane letenja zbog sigurnosnih razloga na nivou Zajednice

Odluke o mjerama na nivou Zajednice donose se uzimajući u obzir posebnosti svakog pojedinačnog slučaja. Ovisno o posebnosti svakog pojedinog slučaja, prijevoznik ili svi prijevoznici koji su certificirani u istoj državi, mogu podlijegati mjerama na nivou Zajednice.

Pri razmatranju, da li se zračnom prijevozniku treba zabraniti letenje u potpunosti ili djelomično, ocjenjuje se da li zračni prijevoznik zadovoljava relevantne standarde sigurnosti uzimajući u obzir sljedeće:

1. provjereni dokaz o ozbiljnim manjkavostima sigurnosti kod zračnog prijevoznika:

- izvještaji koji pokazuju ozbiljne manjkavosti sigurnosti ili upornost prijevoznika u tome da ne otklanja manjkavosti koje su utvrđene pri kontrolama na uzletištu koja se provode u okviru programa SAFA, a o kojima je prijevoznik prethodno obaviješten.
- Ozbiljne manjkavosti sigurnosti utvrđene u okviru odredaba o prikupljanju informacija iz člana 3. Direktive 2004/36/EZ o sigurnosti zrakoplova trećih zemalja.
- Zabrana letenja koju je prijevozniku izrekla treća zemlja radi dokazima potkrijepljenih manjkavosti u odnosu na međunarodne standarde sigurnosti.
- Dokazima potkrijepljene informacije povezane s nesrećama ili ozbiljnim ugrožavanjem sigurnosti koje pokazuju latentne sistemne manjkavosti sigurnosti.

2. Pomanjkanje mogućnosti i/ili spremnosti zračnog prijevoznika da pristupi rješavanju manjkavosti sigurnosti, koje se pokazuje:

- pomanjkanjem transparentnosti ili odgovarajućeg ili pravovremenog odgovora prijevoznika na upit nadležnog tijela za zrakoplovstvo države članice, u odnosu na aspekte sigurnosti njegovog rada.
- Neodgovarajućim ili nedovoljnim planom korektivnih mjera kao odgovorom na utvrđenu ozbiljnu manjkavost sigurnosti.

3. Pomanjkanje mogućnosti i/ili spremnosti nadležnih tijela odgovornih za nadzor zračnog prijevoznika u smislu rješavanja manjkavosti sigurnosti, koje se pokazuje:

- pomanjkanjem saradnje s tijelima civilnog zrakoplovstva države članice od strane nadležnih tijela druge države pri rješavanju problema sigurnosti rada prijevoznika koji je licenciran ili certificiran u toj državi.
- Nedovoljnom mogućnošću nadležnih tijela koja imaju zakonodavni nadzor nad prijevoznikom da provode i učvršćuju relevantne standarde sigurnosti. Posebno treba uvažavati sljedeće:

(a) revizije i planovi odgovarajućih korektivnih mjera utvrđenih u skladu s ICAO-vim Općim programom revizije sigurnosnog nadzora ili u skladu s bilo kojim primjenjivim zakonom Zajednice;

(b) da li je dopuštenje za rad ili tehničku dozvolu bilo kojeg prijevoznika pod nadzorom te države ranije odbila ili opozvala neka druga država;

(c) certifikat zračnom prijevozniku nije izdalo nadležno tijelo države u kojoj prijevoznik ima sjedište.

- Nedovoljnom mogućnošću nadležnih tijela države u kojoj je registriran zrakoplov koji prijevoznik upotrebljava da nadzire taj zrakoplov u skladu s obavezama koje proizlaze iz Čikaške konvencije.

DODATAK II

UREDBA KOMISIJE (EZ-a) br. 473/2006

od 22. marta 2006.

kojom se utvrđuju provedbena pravila za popis Zajednice koji sadrži zračne prijevoznike na koje se primjenjuje zabrana letenja unutar Zajednice iz Poglavlja II. Uredbe (EZ-a) br. 2111/2005 Europskoga parlamenta i Vijeća

(Tekst značajan za Europski privredni prostor)

KOMISIJA EUROPSKIH ZAJEDNICA,

uzimajući u obzir Ugovor o osnivanju Europske zajednice,

uzimajući u obzir Uredbu (EZ-a) br. 2111/2005 Europskoga parlamenta i Vijeća od 14. decembra 2005. o uspostavi popisa Zajednice koji sadrži zračne prijevoznike na koje se primjenjuje zabrana letenja unutar Zajednice, o informisanju putnika u zračnom prometu o identitetu zračnog prijevoznika koji izvodi let, te kojom se opoziva član 9. Direktive 2004/36/EZ⁽¹⁾ (dalje u tekstu 'osnovna Uredba'), a posebno njen član 8.,

budući da:

(1) U Poglavlju II. osnovne Uredbe utvrđuju se postupci za ažuriranje popisa Zajednice koji sadrži zračne prijevoznike na koje se primjenjuje zabrana letenja unutar Zajednice te postupci koji državama članicama omogućavaju da u određenim okolnostima usvoje izvanredne mjere za uvođenje zabrane letenja na njihovom području.

(2) Primjereno je da se usvoje određene provedbene mjere kako bi se osigurala detaljna pravila u odnosu na ove postupke.

(3) Posebno je primjereno da se specificiraju informacije koje daju države članice kada od Komisije zahtijevaju da u skladu s članom 4. stavom 2. osnovne Uredbe usvoji odluku o ažuriranju popisa Zajednice uvođenjem nove zabrane letenja, ukidanjem postojeće zabrane ili modificiranjem priloženih uslova.

(4) Potrebno je utvrditi uslove za provođenje prava obrane onih prijevoznika na koje se odnose odluke koje donosi Komisija kako bi ažurirala popis Zajednice.

(5) U okviru ažuriranja popisa, osnovnom Uredbom se od Komisije zahtijeva da uvažava potrebu da se odluke o ažuriranju popisa Zajednice donose brzo, i da po potrebi predvidi mogućnost hitnog postupka.

(6) Komisija mora dobiti odgovarajuće informacije o svakoj zabrani letenja koju uvode države članice kao izvanredne mjere u skladu s članom 6. stavom 1. i članom 6. stavom 2. osnovne Uredbe.

(7) Mjere predviđene ovom Uredbom u skladu su s mišljenjem Odbora za sigurnost zračnog prometa ⁽²⁾.

(1) SL L 344, 27.12.2005., str. 15.

(2) Osnovan članom 12. Uredbe Vijeća (EEZ-a) br. 3922/91 od 16. decembra 1991. o usklađivanju tehničkih zahtjeva i upravnih postupaka u području civilnog zrakoplovstva (SL L 373, 31.12.1991., str. 4.).

DONIJELA JE OVU UREDBU:

Član 1.

Predmet

Ovom se Uredbom utvrđuju detaljna pravila u odnosu na postupke iz Poglavlja II. osnovne Uredbe.

Član 2.

Zahtjevi država članica za ažuriranje popisa Zajednice

1. Država članica koja zahtijeva da Komisija ažurira popis Zajednice u skladu s članom 4. stavom 2. osnovne Uredbe, dostavlja Komisiji informacije navedene u Prilogu A ovoj Uredbi.
2. Zahtjevi iz stava 1. upućuju se u pismenom obliku Glavnom tajništvu Komisije. Osim toga, informacije opisane u Prilogu A saopštavaju se istovremeno elektronički nadležnim službama Opće uprave za energetiku i promet Komisije. Ako na raspolaganju ne postoji odgovarajući elektronički postupak, iste se informacije dostavljaju na najbrži mogući alternativni način.
3. Komisija obavještava druge države članice putem njihovih predstavnika u Odboru za sigurnost zračnog prometa u skladu s postupcima utvrđenim u internim pravilima Odbora, te Europsku agenciju za sigurnost zrakoplovstva.

Član 3.

Zajedničko savjetovanje s tijelima odgovornim za regulatorni nadzor nad dotičnim zračnim prijevoznikom

1. Država članica koja namjerava podnijeti zahtjev Komisiji u skladu s članom 4. stavom 2. osnovne Uredbe, poziva Komisiju i druge države članice da sudjeluju u svim savjetovanjima s tijelima odgovornim za regulatorni nadzor nad dotičnim zračnim prijevoznikom.
2. Donošenju odluka iz člana 4. stava 2. i člana 5. osnovne Uredbe, kada je to prikladno i izvodivo, prethode savjetovanja s tijelima odgovornim za regulatorni nadzor nad dotičnim zračnim prijevoznikom. Kadgod je to moguće, savjetovanja zajednički obavljaju Komisija i države članice.
3. U hitnim slučajevima zajednička se savjetovanja mogu održati tek nakon donošenja odluka iz stava 2. U takvom se slučaju nadležno tijelo obavještava da će se donijeti odluke u skladu s članom 4. stavom 2. ili članom 5. stavom 1.
4. Zajednička savjetovanja se mogu obavljati putem korespondencije ili za vrijeme posjeta na licu mjesta kako bi se, tamo gdje je to prikladno, omogućilo prikupljanje dokaza.

Član 4.

Provođenje prava prijevoznika na odbranu

1. Kada Komisija razmatra donošenje odluke u skladu s članom 4. stavom 2. ili članom 5. osnovne Uredbe, ona dotičnog zračnog prijevoznika obavještava o bitnim činjenicama i razmatranjima koja čine osnovu za takvu odluku. Dotičnom zračnom prijevozniku se daje mogućnost da Komisiji dostavi pismene komentare u roku od 10 radnih dana od datuma obavještavanja.

2. Komisija obavještava druge države članice putem njihovih predstavnika u Odboru za sigurnost zračnog prometa u skladu s postupcima utvrđenim u internim pravilima Odbora. Ukoliko tako zahtijeva, zračnom prijevozniku se omogućava da prije donošenja odluke usmeno iznese svoj stav. Kada je to prikladno, ovaj se usmeni iskaz daje Odboru za sigurnost zračnog prometa. Tokom saslušanja, zračnom prijevozniku mogu na njegov zahtjev pomagati tijela odgovorna za regulatorni nadzor nad njim.

3. U hitnim slučajevima, Komisija ne mora ispuniti uslove iz stava 1. prije donošenja privremene mjere u skladu s članom 5. stavom 1. osnovne Uredbe.

4. Kada Komisija donese odluku u skladu s članom 4. stavom 2. ili članom 5. osnovne Uredbe, ona o tome odmah obavještava dotičnog prijevoznika i tijela odgovorna za regulatorni nadzor nad tim prijevoznikom.

Član 5.

Provedba

Države članice obavještavaju Komisiju o svim mjerama preduzetim za provođenje odluka koje je donijela Komisija u skladu s članom 4. stavom 2. ili članom 5. osnovne Uredbe.

Član 6.

Izvanredne mjere koje usvaja država članica

1. Kada država članica za nekog zračnog prijevoznika uvede trenutnu zabranu letenja na svom području u skladu s članom 6. stavom 1. osnovne Uredbe, ona o tome odmah obavještava Komisiju i dostavlja informacije navedene u Prilogu B.

2. Kada država članica za nekog zračnog prijevoznika zadrži ili uvede zabranu letenja na svom području u skladu s članom 6. stavom 2. osnovne Uredbe, ona o tome odmah obavještava Komisiju i dostavlja informacije navedene u Prilogu C.

3. Informacije navedene u stavovima 1. i 2. upućuju se u pismenom obliku Glavnom tajništvu Komisije. Osim toga, informacije opisane u prilogu B ili C saopštavaju se istovremeno elektronički nadležnim službama Opće uprave za energetiku i promet Komisije. Ako na raspolaganju ne postoji odgovarajući elektronički postupak, iste se informacije dostavljaju na najbrži mogući alternativni način.

4. Komisija obavještava druge države članice putem njihovih predstavnika u Odboru za sigurnost zračnog prometa u skladu s postupcima utvrđenim u internim pravilima Odbora.

Član 7.

Stupanja na snagu

Ova Uredba stupa na snagu prvi dan nakon njene objave u *Službenom listu Europske unije*.

Ova Uredba u cijelosti obvezuje i neposredno se primjenjuje u svim državama članicama.

Sastavljeno u Bruxellesu 22. marta 2006.

Za Komisiju

Jacques BARROT

Potpredsjednik

PRILOG A

Informacije koje dostavlja država članica koja podnosi zahtjev u skladu s članom 4. stavom 2. osnovne Uredbe

Država članica koja na osnovu člana 4. stava 2. podnosi zahtjev za ažuriranje popisa Zajednice, dostavlja Komisiji sljedeće informacije:

Država članica koja podnosi zahtjev

- ime i funkcija službene osobe za kontakt
- e-mail ili broj telefona službene osobe za kontakt.

Prijevoznik (prijevoznici) i zrakoplov

- Dotični prijevoznik (prijevoznici), uključujući ime pravnog lica (navedeno u svjedočanstvu o sposobnosti zračnog prijevoznika ili nekom drugom jednakovrijednom dokumentu), poslovno ime (ako je različito), broj svjedočanstva o sposobnosti zračnog prijevoznika (ako je na raspolaganju), oznaka Međunarodne organizacije civilnog zrakoplovstva (ako je poznata) i potpuni podaci za kontakt.
- Naziv(i) i potpuni podaci za kontakt nadležnih tijela odgovornih za regulatorni nadzor nad dotičnim zračnim prijevoznikom.
- Detalji o tipu (tipovima) zrakoplova, državi (državama) registracije, registarskom broju (registarskim brojevima) i, ako su na raspolaganju, konstrukcijski serijski brojevi dotičnog zrakoplova.

Zahtijevana odluka

- Tip odluke koja se zahtijeva: uvođenje zabrane letenja, ukidanje zabrane letenja ili modifikacija uslova zabrane letenja.
- Obim zahtijevane odluke (određeni prijevoznik (prijevoznici) ili svi prijevoznici pod nadzorom određenog nadležnog tijela, specifični zrakoplov ili tip (tipovi) zrakoplova).

Zahtjev za uvođenje zabrane letenja

- Detaljan opis sigurnosnih razloga (npr. rezultati inspekcije) koji su doveli do zahtjeva za potpunu ili djelimičnu zabranu letenja (povezani redoslijedom sa svakim od relevantnih zajedničkih kriterija u Prilogu osnovnoj Uredbi).
- Širi opis preporučenog uslova (preporučenih uslova) koji dopušta(ju) da se predložena zabrana poništi ili da se od nje odstupi, kao osnova za pripremu korektivnog akcijskog plana uz savjetovanje s nadležnim tijelom (nadležnim tijelima) odgovornim za regulatorni nadzor nad dotičnim zračnim prijevoznikom (prijevoznicima).

Zahtjev za ukidanje zabrane letenja ili za modifikaciju uslova za zabranu

- Datum i detalji dogovorenog korektivnog akcijskog plana, ako je to primjereno.
- Dokaz o naknadnoj usklađenosti s dogovorenim korektivnim planom, ako je to primjereno.
- Izričita pismena potvrda nadležnog (nadležnih) tijela koje je(su) odgovorno(a) za regulatorni nadzor nad dotičnim zračnim prijevoznikom (prijevoznicima), da se provodi korektivni akcijski plan.

Javnost

- Informacija o tome da li je država članica objavila svoj zahtjev.

PRILOG B

Saopštenje države članice o izvanrednim mjerama preduzetim u skladu s članom 6. stavom 1. osnovne Uredbe za uvođenje zabrane letenja na svom području

Država članica koja obavještava da je na određenog zračnog prijevoznika primijenila zabranu letenja na svom području u skladu s članom 6. stavom 1. osnovne Uredbe, dostavlja Komisiji sljedeće informacije:

Država članica koja podnosi izvještaj

- ime i funkcija službene osobe za kontakt
- e-mail ili broj telefona službene osobe za kontakt.

Prijevoznik (prijevoznici) i zrakoplov

- Dotični prijevoznik (prijevoznici), uključujući ime pravnog lica (navedeno u svjedočanstvu o sposobnosti zračnog prijevoznika ili nekom drugom jednakovrijednom dokumentu), poslovno ime (ako je različito), broj svjedočanstva o sposobnosti zračnog prijevoznika (ako je na raspolaganju), oznaka Međunarodne organizacije civilnog zrakoplovstva (ako je poznata) i potpuni podaci za kontakt.
- Naziv(i) i potpuni podaci za kontakt nadležnih tijela odgovornih za regulatorni nadzor nad dotičnim zračnim prijevoznikom.
- Detalji o tipu (tipovima) zrakoplova, državi (državama) registracije, registarskom broju (registarskim brojevima) i, ako su na raspolaganju, konstrukcijski serijski broj(evi) dotičnog zrakoplova.

Odluka

- Datum, vrijeme i trajanje odluke.
- Opis odluke o odbijanju, odgađanju, povlačenju ili uvođenju ograničenja u odnosu na odobrenje za rad ili tehničku dozvolu.
- Obim odluke (određeni prijevoznik (prijevoznici) ili svi prijevoznici pod nadzorom određenog tijela, specifični zrakoplov ili tip (tipovi) zrakoplova).
- Opis uslova koji omogućavaju da se poništi ili odstupi od odbijanja, odgađanja, povlačenja ili ograničenja u odnosu na odobrenje za rad ili tehničku dozvolu koju je izdala država članica.

Sigurnosni razlozi

- Detaljan opis sigurnosnih razloga (npr. rezultati inspekcije) koji su doveli do odluke o potpunoj ili djelimičnoj zabrani letenja (povezani redoslijedom sa svakim od relevantnih zajedničkih kriterija u Prilogu osnovnoj Uredbi).

Javnost

- Informacija o tome da li je država članica objavila svoju zabranu

PRILOG C

Obavještenje države članice o izvanrednim mjerama preduzetim u skladu s članom 6. stavom 2. osnovne Uredbe za održavanje ili uvođenje zabrane letenja na svom području kada Komisija odluči da slične mjere ne uključi u popis Zajednice

Država članica koja obavještava da je za određenog zračnog prijevoznika zadržala ili uvela zabranu letenja na svom području u skladu s članom 6. stavom 2. osnovne Uredbe, dostavlja Komisiji sljedeće informacije:

Država članica koja podnosi izvještaj

- ime i funkcija službene osobe za kontakt
- e-mail ili broj telefona službene osobe za kontakt.

Prijevoznik (prijevoznici) i zrakoplov

- Dotični prijevoznik (prijevoznici), uključujući ime pravnog lica (navedeno u svjedočanstvu o sposobnosti zračnog prijevoznika ili nekom drugom jednakovrijednom dokumentu), poslovno ime (ako je različito), broj svjedočanstva o sposobnosti zračnog prijevoznika (ako je na raspolaganju), oznaka Međunarodne organizacije civilnog zrakoplovstva (ako je poznata).

Upućivanje na odluku Komisije

- datum i upućivanje na bilo koje relevantne dokumente Komisije
- datum odluke Komisije/Odbora za sigurnost zračnog prometa.

Sigurnosni problem koji posebno utiče na tu državu članicu.

DODATAK III

UREDBA KOMISIJE (EZ-a) br. 474/2006

od 22. marta 2006.

kojom se uspostavlja popis Zajednice koji sadrži zračne prijevoznike na koje se primjenjuje zabrana letenja unutar Zajednice iz Poglavlja II. Uredbe (EZ-a) br. 2111/2005 Europskoga parlamenta i Vijeća

(Tekst značajan za Europski privredni prostor)

KOMISIJA EUROPSKIH ZAJEDNICA,

uzimajući u obzir Ugovor o osnivanju Europske zajednice,

uzimajući u obzir Uredbu (EZ-a) br. 2111/2005 Europskog parlamenta i Vijeća od 14. decembra 2005. o uspostavljanju popisa Zajednice koji sadrži zračne prijevoznike na koje se primjenjuje zabrana letenja unutar Zajednice, o informisanju putnika u zračnom prometu o identitetu zračnog prijevoznika koji izvodi let, te kojom se opoziva član 9. Direktive 2004/36/EZ^[31], a posebno njen član 3.,

budući da:

(1) Poglavljem II. Uredbe (EZ-a) br. 2111/2005 (dalje u tekstu 'osnovna Uredba') propisuju se postupci za utvrđivanje popisa Zajednice koji sadrži zračne prijevoznike na koje se primjenjuje zabrana letenja unutar Zajednice kao i postupci kojima se državama članicama omogućava da u određenim okolnostima donesu vanredne mjere uvođenja zabrane letenja na svom području.

(2) U skladu s članom 3. stavom 3. osnovne Uredbe svaka je država članica dostavila Komisiji identitet zračnih prijevoznika koji imaju zabranu letenja na njenom području, zajedno s razlozima koji su doveli do izricanja takvih zabrana i sa svim drugim relevantnim informacijama.

(3) Komisija je obavijestila sve zračne prijevoznike kojih se to tiče direktno, ili kada to nije bilo izvodivo, putem tijela odgovornih za njihov regulatorni nadzor navodeći bitne činjenice i razmatranja koji čine osnovu za donošenje odluke da se za njih uvede zabrana letenja unutar Zajednice.

(4) U skladu s članom 7. osnovne Uredbe, Komisija je dotičnim zračnim prijevoznicima dala mogućnost uvida u dokumente koje su dostavile države članice kao i mogućnost da u roku od 10 radnih dana podnesu pismene primjedbe i daju usmeni podnesak Komisiji i Odboru za sigurnost zračnog prometa^[32].

(5) Zajednički kriteriji za razmatranje zabrane letenja zbog sigurnosnih razloga na nivou Zajednice navedeni su u Prilogu osnovnoj Uredbi.

Air Bangladesh

(6) Postoji provjereni dokaz o ozbiljnim sigurnosnim manjkavostima Air Bangladesha u odnosu na određeni zrakoplov iz njegove flote. Ove su manjkavosti utvrđene tokom inspekcijskih pregleda na uzletištu koje je prema programu SAFA obavila Njemačka³[33].

(7) Air Bangladesh se nije odgovarajuće i blagovremeno odazvao na upit njemačkih nadležnih tijela za civilno zrakoplovstvo glede sigurnosnih aspekata njegove aktivnosti, čime je pokazao pomanjkanje transparentnosti ili komunikacije, što je vidljivo iz toga što nije odgovorio na korespondenciju iz ove države članice. Njemačka do današnjeg dana nije imala mogućnost provjeriti da li su sigurnosne manjkavosti popravljene.

(8) Nadležna tijela Bangladesha koja su odgovorna za regulatorni nadzor nad Air Bangladeshom, nad jednim određenim zrakoplovom ovog prijevoznika, nisu obavila odgovarajući nadzor u skladu sa svojim obvezama iz Čikaške konvencije.

(9) Stoga je na osnovu zajedničkih kriterija ocijenjeno da se na Air Bangladesh moraju primjenjivati stroga ograničenja letenja te da se on stavlja na popis u Prilogu B.

Air Koryo

(10) Postoji provjereni dokaz o ozbiljnim sigurnosnim manjkavostima Air Koryoa. Ove su manjkavosti utvrdile Francuska i Njemačka tokom inspekcijskih pregleda na uzletištu prema programu SAFA⁴[34].

(11) Tokom drugih inspekcijskih pregleda na uzletištu obavljenih prema programu SAFA⁵[35] utvrđeno je da Air Koryo uporno ne otklanja manjkavosti o kojima je ranije saopštila Francuska.

(12) Osnovane informacije povezane s ozbiljnim incidentima koje je saopštila Francuska ukazuju na latentne sistemne sigurnosne manjkavosti Air Koryoa.

(13) Air Koryo je pokazao pomanjkanje sposobnosti za rješavanje ovih sigurnosnih manjkavosti.

(14) Air Koryo se nije odgovarajuće i blagovremeno odazvao na upit francuskih nadležnih tijela za civilno zrakoplovstvo u pogledu sigurnosnih aspekata njegove aktivnosti, čime je pokazao pomanjkanje transparentnosti ili komunikacije, što je vidljivo iz toga što nije odgovorio na zahtjev ove države članice.

(15) Korektivni akcijski plan koji je Air Koryo dostavio na zahtjev Francuske nije bio primjeren i dovoljan za ispravljanje utvrđenih ozbiljnih sigurnosnih manjkavosti.

(16) Nadležna tijela Demokratske Narodne Republike Koreje koja su odgovorna za regulatorni nadzor nad Air Koryom nisu obavila odgovarajući nadzor nad ovim prijevoznikom u skladu sa svojim obvezama iz Čikaške konvencije.

(17) Stoga je na osnovu zajedničkih kriterija ocijenjeno da Air Koryo ne zadovoljava relevantne standarde sigurnosti.

Ariana Afghan Airlines

(18) Postoji provjereni dokaz o ozbiljnim sigurnosnim manjkavostima određenog zrakoplova koji koristi Ariana Afghan Airlines. Ove je manjkavosti utvrdila Njemačka tokom inspekcijskih pregleda na uzletištu obavljenih prema programu SAFA6[36].

(19) Ariana Afghan Airlines je pokazao pomanjkanje sposobnosti za rješavanje ovih sigurnosnih manjkavosti.

(20) Ariana Afghan Airlines se nije odgovarajuće i blagovremeno odazvao na upit njemačkih nadležnih tijela za civilno zrakoplovstvo glede sigurnosnih aspekata njegove aktivnosti, čime je pokazao pomanjkanje komunikacije, što je vidljivo iz nedostatka odgovarajućeg odgovora na korespondenciju iz ove države članice.

(21) Nadležna tijela Afganistana, gdje je registrovan zrakoplov koji koristi Ariana Afghan Airlines, nisu obavila potpuno odgovarajući nadzor nad zrakoplovom kojeg koristi ovaj prijevoznik u skladu sa svojim obvezama iz Čikaške konvencije.

(22) Stoga je na osnovu zajedničkih kriterija ocijenjeno da Ariana Afghan ne zadovoljava relevantne standarde sigurnosti za sve zrakoplove koje koristi, osim zrakoplova A310 s registarskom oznakom F-GYYY, koji je registrovan u Francuskoj i podliježe nadzoru francuskih nadležnih tijela.

BGB Air

(23) Postoji provjereni dokaz o ozbiljnim sigurnosnim manjkavostima BGB Aira. Ove je manjkavosti utvrdila Italija tokom inspekcijskih pregleda na uzletištu obavljenih prema programu SAFA7[37].

(24) BGB Air je pokazao pomanjkanje sposobnosti ili spremnosti za rješavanje sigurnosnih manjkavosti, što pokazuje dostavljena samoocjena u odnosu na ICAO standarde na osnovu kontrolne liste za strane operatore koju je primijenila Italija, a za koju je utvrđeno da nije u skladu s kasnijim nalazom SAFA inspekcijskih pregleda.

(25) BGB Air se nije odgovarajuće odazvao na upit talijanskih nadležnih tijela za civilno zrakoplovstvo glede sigurnosnih aspekata njegove aktivnosti, čime je pokazao pomanjkanje transparentnosti i komunikacije, što je vidljivo iz izostanka odgovora na određenu korespondenciju iz ove države članice.

(26) Ne postoje dokazi o provedbi odgovarajućeg korektivnog akcijskog plana za ispravljanje ozbiljnih sigurnosnih manjkavosti koji je kao odgovor na zahtjev Italije predstavio BGB Air.

(27) Nadležna tijela Kazahstana koja su odgovorna za regulatorni nadzor nad BGB Airom nisu u potpunosti sarađivali s nadležnim tijelima Italije za civilno zrakoplovstvo kada se postavilo pitanje sigurnosti rada BGB Aira certificiranog u toj državi, što je vidljivo iz izostanka odgovora na korespondenciju poslanu iz ove države članice.

(28) Stoga je na osnovu zajedničkih kriterija ocijenjeno da BGB Air ne zadovoljava relevantne standarde sigurnosti.

Buraq Air

(29) Postoji provjereni dokaz o ozbiljnim sigurnosnim manjkavostima Buraq Aira što se tiče njegove djelatnosti prijevoza tereta. Ove su manjkavosti utvrdile Švedska i Nizozemska tokom inspekcijskih pregleda na uzletištu obavljenih prema programu SAFA8[38].

(30) Buraq Air se nije odgovarajuće i blagovremeno odazvao na upit njemačkih nadležnih tijela za civilno zrakoplovstvo glede sigurnosnih aspekata njegove aktivnosti prijevoza tereta, čime je pokazao pomanjkanje transparentnosti ili komunikacije, što je vidljivo iz toga što nije odgovorio na korespondenciju iz ove države članice.

(31) Nadležna tijela Libije, koja su odgovorna za regulatorni nadzor nad Buraq Airom, nisu obavila odgovarajući nadzor nad aktivnošću prijevoza tereta ovog prijevoznika u skladu sa svojim obvezama iz Čikaške konvencije.

(32) Stoga je na osnovu zajedničkih kriterija ocijenjeno da se na Buraq Air moraju primjenjivati stroga ograničenja letenja te da se on stavlja na popis u Prilogu B.

Air Service Comores

(33) Postoji provjereni dokaz o ozbiljnim sigurnosnim manjkavostima Air Service Comoresa. Ove je manjkavosti utvrdila država članica Francuska tokom inspekcijskih pregleda na uzletištu obavljenih prema programu SAFA9[39].

(34) Ne postoje dokazi o provedbi odgovarajućeg korektivnog akcijskog plana za ispravljanje utvrđenih ozbiljnih sigurnosnih manjkavosti koji je Air Service Comores predstavio kao odgovor na zahtjev Francuske.

(35) Nadležna tijela koja su odgovorna za regulatorni nadzor nad Air Service Comoresom pokazala su pomanjkanje sposobnosti za rješavanje sigurnosnih manjkavosti.

(36) Nadležna tijela Comores koja su odgovorna za regulatorni nadzor nisu blagovremeno sarađivali s nadležnim tijelima Francuske za civilno zrakoplovstvo kada se postavilo pitanje sigurnosti rada prijevoznika koji je licenciran ili certificiran u toj državi.

(37) Stoga je na osnovu zajedničkih kriterija ocijenjeno da Air Service Comores ne zadovoljava relevantne standarde sigurnosti.

GST Aero Air Company

(38) Postoji provjereni dokaz o ozbiljnim sigurnosnim manjkavostima GST Aero Air Company. Ove je manjkavosti utvrdila Italija tokom inspekcijskih pregleda na uzletištu prema programu SAFA10[40].

(39) GST Aero Air Company je pokazao pomanjkanje sposobnosti ili spremnosti za rješavanje sigurnosnih manjkavosti.

(40) GST Aero Air Company se nije odgovarajuće i blagovremeno odazvala na upit talijanskih nadležnih tijela za civilno zrakoplovstvo glede sigurnosnih aspekata njegove aktivnosti, čime je pokazala pomanjkanje transparentnosti ili komunikacije, što je vidljivo iz toga što nije odgovorila na korespondenciju poslanu iz ove države članice.

(41) Ne postoje dokazi o provedbi odgovarajućeg korektivnog akcijskog plana za ispravljanje ozbiljnih sigurnosnih manjkavosti koji je GST Aero Air Company predstavila kao odgovor na zahtjev Italije.

(42) Nadležna tijela Kazahstana koja su odgovorna za regulatorni nadzor nad GST Aero Air Company nisu u potpunosti sarađivali s nadležnim tijelima Italije za civilno zrakoplovstvo kada se postavilo pitanje sigurnosti rada prijevoznika koji je licenciran ili certificiran u toj državi, što je vidljivo iz izostanka odgovora na korespondenciju poslanu iz Italije.

(43) Stoga je na osnovu zajedničkih kriterija ocijenjeno da GST Aero Air Company ne zadovoljava relevantne standarde sigurnosti.

Phoenix Aviation

(44) Nadležna tijela Kirgistana odgovorna za regulatorni nadzor nisu pokazala dovoljnu sposobnost za provođenje i uvođenje relevantnih standarda sigurnosti u odnosu na Phoenix Aviation. Iako je svjedočanstvo o sposobnosti zračnog prijevoznika za Phoenix Aviation izdana u Kirgistanu, postoji dokaz koji pokazuje da ovaj prijevoznik svoje glavno sjedište ima u Ujedinjenim Arapskim Emiratima (UAE), što je u suprotnosti sa zahtjevima iz Priloga 6. Čikaškoj konvenciji. Činjenični izvještaj Nacionalnog odbora za sigurnost prometa SAD-a11[41] o nesreći pri letu 904 Kim Air, kojim je upravljao Phoenix Aviation, navodi da Phoenix Aviation ima sjedište u UEA-u.

(45) Stoga je na osnovu zajedničkih kriterija ocijenjeno da Phoenix Aviation ne zadovoljava relevantne standarde sigurnosti.

Phuket Airlines

(46) Postoji provjereni dokaz o ozbiljnim sigurnosnim manjkavostima Phuket Airlinesa. Ove su manjkavosti utvrdile države članice, Ujedinjena Kraljevina i Nizozemska tokom inspekcijskih pregleda na uzletištu prema programu SAFA12[42].

(47) Phuket Airlines je pokazao pomanjkanje sposobnosti za blagovremeno i odgovarajuće rješavanje ovih sigurnosnih manjkavosti.

(48) Nadležna tijela koja su odgovorna za regulatorni nadzor u Tajlandu nisu u potpunosti sarađivali s nadležnim tijelima Nizozemske za civilno zrakoplovstvo kada se postavilo pitanje sigurnosti Phuket Airlinesa koji je certificiran u toj državi, što je vidljivo iz izostanka odgovarajućih odgovora na korespondenciju iz te države članice.

(49) Stoga je na osnovu zajedničkih kriterija ocijenjeno da Phuket Airlines ne zadovoljava relevantne standarde sigurnosti.

Reem Air

(50) Postoji provjereni dokaz o ozbiljnim sigurnosnim manjkavostima Reem Aira. Ove je manjkavosti prvobitno utvrdila Nizozemska tokom inspekcijskih pregleda na uzletištu prema programu SAFA13[43].

(51) Tokom kasnijih inspekcijskih pregleda na uzletištu, na jednom određenom zrakoplovu izvedenih prema programu SAFA14[44], Nizozemska je potvrdila da Reem Air uporno ne otklanja manjkavosti.

(52) Reem Air je pokazao pomanjkanje sposobnosti ili spremnosti za rješavanje sigurnosnih manjkavosti.

(53) Reem Air se nije odgovarajuće i blagovremeno odazvao na upit nizozemskih nadležnih tijela za civilno zrakoplovstvo glede sigurnosnih aspekata njegove aktivnosti, čime je pokazao pomanjkanje transparentnosti i komunikacije, što je vidljivo iz izostanka odgovora na korespondenciju poslano iz ove države članice.

(54) Ne postoje dokazi o provedbi odgovarajućeg korektivnog akcijskog plana za ispravljanje utvrđenih ozbiljnih sigurnosnih manjkavosti koji je Reem Air predstavio kao odgovor na zahtjev Nizozemske.

(55) Nadležna tijela Kirgistana odgovorna za regulatorni nadzor nad Reem Airom nisu provela dovoljan nadzor nad ovim prijevoznikom u skladu s njihovim obvezama iz Čikaške konvencije, što je vidljivo iz ustrajanja ozbiljnih sigurnosnih manjkavosti. Osim toga, informacije koje je Reem Air dao Komisiji tokom saslušanja koje je tom poduzeću bilo odobreno pokazuju da, iako je svjedočanstvo o sposobnosti zračnog prijevoznika izdana u Kirgistanu, ovaj prijevoznik svoje glavno sjedište ima u Ujedinjenim Arapskim Emiratima (UAE), što je u suprotnosti sa zahtjevima iz Priloga 6. Čikaškoj konvenciji.

(56) Stoga je na osnovu zajedničkih kriterija ocijenjeno da Rem Air ne zadovoljava relevantne standarde sigurnosti.

Silverback Cargo Freighters

(57) Postoji provjereni dokaz o ozbiljnim sigurnosnim manjkavostima Silverback Cargo Freightersa. Ove je manjkavosti utvrdila Belgija tokom inspekcijskih pregleda na uzletištu obavljenih prema programu SAFA15[45].

(58) Silverback Cargo Freighters, koji takođe osigurava održavanje (A&B pregledi) svojih vlastitih zrakoplova, nije se odgovarajuće odazvao na upit nadležnih tijela za civilno zrakoplovstvo ove države članice glede sigurnosnih aspekata njegove aktivnosti, čime je pokazao pomanjkanje transparentnosti ili komunikacije, što je vidljivo iz nedostatka odgovarajućeg odgovora na zahtjeve ove države članice.

(59) Stoga je na osnovu zajedničkih kriterija ocijenjeno da Silverback Cargo Freighters ne zadovoljava relevantne standarde sigurnosti.

Zračni prijevoznici iz Demokratske Republike Kongo

(60) Uprkos svojim nastojanjima, nadležna tijela za civilno zrakoplovstvo Demokratske Republike Kongo ('DRC') imaju uporne poteškoće pri provođenju i uvođenju relevantnih standarda sigurnosti, što se vidi iz ICAO-USOAP sažetog revizijskog izvještaja Uprave za civilno zrakoplovstvo Demokratske Republike Kongo (Kinshasa, 11.-18. juni 2001.). Posebno, trenutno nije uspostavljen nikakav sistem za certifikaciju zračnih prijevoznika.

(61) Prema tome, nadležna tijela DRC-a, koja su odgovorna za regulatorni nadzor, pokazala su pomanjkanje sposobnosti za izvođenje odgovarajućeg nadzora sigurnosti.

(62) Za Central Air Express je uvedena zabrana letenja radi dokazanih manjkavosti u odnosu na međunarodne standarde sigurnosti i radi pomanjkanja saradnje s državom članicom.

(63) Belgija¹⁶[46] i Hewa Bora Airways (HBA) su dali informacije koje pokazuju da su, što se tiče HBA-a, manjkavosti koje su u prošlosti zapazila Belgijska nadležna tijela značajno popravljene glede određenog zrakoplova. Belgija je nadalje obavijestila Komisiju da namjerava provoditi sistemne inspekcijske preglede HBA-a na uzletištu. Radi toga se smatra da se ovom zračnom prijevozniku treba dopustiti nastavak sadašnje djelatnosti.

(64) Stoga je na osnovu zajedničkih kriterija ocijenjeno da sve zračne prijevoznike certificirane u Demokratskoj Republici Kongo (RDC) treba uključiti u Prilog A, s izuzetkom Hewa Nora Airwaysa (HBA) koji treba uključiti u Prilog B.

Zračni prijevoznici iz Ekvatorijalne Gvineje

(65) Nadležna tijela Ekvatorijalne Gvineje odgovorna za nadzor nisu u potpunosti sarađivali s nadležnim tijelom Ujedinjene Kraljevine za civilno zrakoplovstvo kada se postavilo pitanje sigurnosti rada prijevoznika koji su licencirani ili certificirani u toj državi. Ujedinjena Kraljevina je 27. marta 2002.¹⁷[47] u dopisu glavnom direktoru civilnog zrakoplovstva u Ekvatorijalnoj Gvineji zatražila pojašnjenje u vezi za sljedećim:

– značajan porast broja zrakoplova registrovanih u Ekvatorijalnoj Gvineji i navodi da Aircraft Registration Bureau (ARB) ili slična organizacija vjerovatno vodi registar,

– činjenica da određen broj prijevoznika koji imaju svjedočanstvo o sposobnosti zračnog prijevoznika (AOC) izdanu u Ekvatorijalnoj Gvineji, nemaju svoje glavno sjedište u Ekvatorijalnoj Gvineji.

U tom je dopisu Ujedinjena Kraljevina takođe obavijestila glavnog direktora za civilno zrakoplovstvo, da više neće moći dopustiti daljnje komercijalne letove prijevoznika iz Ekvatorijalne Gvineje na svom području, dok se nadležna tijela Ujedinjene Kraljevine ne uvjere da se nad tim zrakoplovima provodi zadovoljavajući nadzor. Ekvatorijalna Gvineja na ovaj dopis nije odgovorila.

(66) Nadležna tijela Ekvatorijalne Gvineje odgovorna za regulatorni nadzor nisu pokazala dovoljnu sposobnost za provođenje i uvođenje relevantnih standarda sigurnosti, što posebno pokazuju revizije i s njima povezani korektivni akcijski planovi uspostavljeni na osnovu ICAO-vog Univerzalnog programa za reviziju nadzora sigurnosti (USOAP). Ovakva USOAP revizija Ekvatorijalne Gvineje je obavljena u maju 2001., pri čemu je revizijski izvještaj^{18[48]} pokazalo da tijela civilnog zrakoplovstva u vrijeme revizije nisu imala sposobnost osiguravanja odgovarajućeg nadzora nad svojim prijevoznicima te osiguravanja da oni djeluju u skladu s ICAO standardima. Naime, nalazi ove revizije uključivali su sljedeće:

- nepostojanje organizacije koja bi bila sposobna preuzeti djelatnosti nadzora sigurnosti, posebno nedostatak specijaliziranog osoblja na područjima licenciranja, rada zrakoplova ili plovidbenosti,
- nemogućnost identificiranja broja zrakoplova u registru ili broja izdanih valjanih uvjerenja o plovidbenosti,
- nije uspostavljen strukturirani sistem za certifikaciju i nadzor nad zrakoplovnim prijevoznicima,
- nisu doneseni propisi za zrakoplovne operacije,
- nije izveden nadzor nad ovlaštenim prijevoznicima,
- nije uveden sistem za izvođenje osnovnih zadaća agencije za nadzor plovidbenosti.

Nadalje, glavna uprava civilnog zrakoplovstva Ekvatorijalne Gvineje nije nikad dostavila ICAO-u akcijski plan za rješavanje ovih revizijskih nalaza^{19[49]}, pa stoga nije provedena daljnja zadaća praćenja revizije.

(67) Nadležna tijela Ekvatorijalne Gvineje odgovorna za regulatorni nadzor pokazala su nedovoljnu sposobnost uvođenja i provođenja relevantnih standarda sigurnosti u skladu s njihovim obvezama iz Čikaške konvencije. U stvari, neki nosioci svjedočanstva o sposobnosti zračnog prijevoznika (AOC) izdane u Ekvatorijalnoj Gvineji nemaju glavno sjedište poslovanja u Ekvatorijalnoj Gvineji, što je u suprotnosti sa zahtjevima iz Priloga 6. Čikaškoj konvenciji^{20[50]}.

(68) Nadležna tijela Ekvatorijalne Gvineje koja su odgovorna za regulatorni nadzor sljedećih zračnih prijevoznika, pokazala su pomanjkanje sposobnosti za izvođenje odgovarajućeg nadzora sigurnosti tih prijevoznika: Air Consul SA, Avirex Guinée Equatoriale, COAGE – Compagnie Aeree de Guinée Equatorial, Ecuato Guineana de Aviación, Ecuatorial Cargo, GEASA – Guinea Ecuatorial Airlines SA, GETRA – Guinea Ecuatorial de Transportes Aéreos, Jetline Inc., King Transavia Cargo, Prompt Air GE SA, UTAGE – Unión de Transporte Aéreo de Guinea Ecuatorial.

(69) Stoga je na osnovu zajedničkih kriterija ocijenjeno da za sve zračne prijevoznike certificirane u Ekvatorijalnoj Gvineji treba uvesti zabranu letenja, te ih treba uključiti u Prilog A.

Zračni prijevoznici iz Liberije

(70) Postoji provjereni dokaz o ozbiljnim sigurnosnim manjkavostima kod International Air Services koji je certificiran u Liberiji. Ove je manjkavosti utvrdila Francuska tokom inspekcijskih pregleda na uzletištu obavljenih prema programu SAFA21[51].

(71) Nadležna tijela koja su odgovorna za regulatorni nadzor u Liberiji nisu u potpunosti sarađivali s nadležnim tijelima civilnog zrakoplovstva Ujedinjene Kraljevine (UK) kada su bila obaviještena o ozbiljnim sigurnosnim manjkavostima utvrđenim tokom inspekcijskog pregleda na uzletištu koji su 5. marta 1996. obavila nadležna tijela civilnog zrakoplovstva Ujedinjene Kraljevine na zrakoplovu registrovanom u Liberiji22[52]. Odmah je postavljeno pitanje sigurnosti prijevoznika licenciranih ili certificiranih u Liberiji, te je 12. marta 1996. nadležno tijelo za civilno zrakoplovstvo Ujedinjene Kraljevine obavijestilo Liberijski DCA da će biti odbijeni svi zahtjevi za dopuštenje za obnavljanje komercijalnih letova u Ujedinjenu Kraljevinu, dok Liberijska nadležna tijela ne dokažu postojanje djelotvornog regulatornog sistema za osiguravanje plovidbenosti zrakoplova koji se nalaze u liberijskom registru. Od Liberijskih nadležnih tijela nije nikada primljen nikakav odgovor. Slično tome, Liberijska nadležna tijela nisu u potpunosti sarađivali niti s francuskim nadležnim tijelima za civilno zrakoplovstvo, uskrativši odgovor kada je ova država članica izrazila zabrinutost glede sigurnosti letenja prijevoznika licenciranih i certificiranih u Liberiji.

(72) Nadležna tijela Liberije odgovorna za regulatorni nadzor pokazala su nedovoljnu sposobnost uvođenja i provođenja relevantnih standarda sigurnosti. Sama je vlada Liberije 1996.23[53] priznala da ne može održati regulatornu kontrolu nad zrakoplovima registrovanim u Liberiji zbog građanskog rata. Budući da je Opći mirovni sporazum potpisan 2003., a UN i prijelazna nacionalna vlada Liberije polagano uspostavljaju mjere za poboljšanje sigurnosti, nije vjerovatno da se od 1996. poboljšala sposobnost vlade da uredi svoj registar. Zbog sigurnosnih razloga, ICAO još nije izveo USOAP reviziju u Liberiji.

(73) Nadležna tijela Liberije koja su odgovorna za regulatorni nadzor sljedećih zračnih prijevoznika, pokazala su pomanjkanje sposobnosti za izvođenje odgovarajućeg nadzora sigurnosti tih prijevoznika: International Air Services Inc., Satgur Air Transport Corp., Weasua Air Transport Co. Ltd.

(74) Stoga je na osnovu zajedničkih kriterija ocijenjeno da za sve zračne prijevoznike certificirane u Liberiji treba uvesti zabranu letenja, te ih treba uključiti u Prilog A.

Zračni prijevoznici iz Sierra Leonea

(75) Postoji provjereni dokaz o ozbiljnim sigurnosnim manjkavostima kod Air Universal Ltd. Ove je manjkavosti utvrdila Švedska tokom inspekcijskog pregleda na uzletištu obavljenom prema programu SAFA24[54].

(76) Nadležna tijela koja su odgovorna za regulatorni nadzor u Sierra Leoneu nisu u potpunosti sarađivali s nadležnim tijelima Švedske za civilno zrakoplovstvo kada se postavilo pitanje sigurnosti Air Universal Ltd. koji je certificiran u toj državi, što je vidljivo iz izostanka odgovora na korespondenciju iz te države članice.

(77) Ujedinjena Kraljevina je već ranije odbila ili opozvala odobrenje za rad ili tehničku dozvolu za sve prijevoznike pod nadzorom Sierra Leonea.

(78) Iako je svjedočanstvo o sposobnosti zračnog prijevoznika za Air Universal Ltd. izdana u Sierra Leoneu, postoji dokaz koji pokazuje da ovaj prijevoznik trenutno svoje glavno sjedište ima u Jordanu, što je u suprotnosti sa zahtjevima iz Priloga 6. Čikaškoj konvenciji.

(79) Nadležna tijela Sierra Leonea koja su odgovorna za regulatorni nadzor nad Air Universal Ltd., nisu obavila odgovarajući nadzor nad ovim prijevoznikom u skladu sa svojim obvezama iz Čikaške konvencije.

(80) Stoga je na osnovu zajedničkih kriterija ocijenjeno da Air Universal Ltd. ne zadovoljava relevantne standarde sigurnosti.

(81) Postoji provjereni dokaz o ozbiljnim sigurnosnim manjkavostima kod prijevoznika certificiranih u Sierra Leoneu. Ove su manjkavosti identificirale tri države članice, UK, Malta i Švedska tokom inspekcijskih pregleda na uzletištu obavljenih prema programu SAFA25[55].

(82) Nadležna tijela koja su odgovorna za regulatorni nadzor u Sierra Leoneu nisu u potpunosti sarađivali s nadležnim tijelima Švedske i Malte za civilno zrakoplovstvo kada se postavilo pitanje sigurnosti Air Universal Ltd. koji je certificiran u toj državi, što je vidljivo iz izostanka odgovora na korespondenciju iz te države članice.

(83) Nadležna tijela Sierra Leonea odgovorna za regulatorni nadzor pokazala su nedovoljnu sposobnost uvođenja i provođenja relevantnih standarda sigurnosti u skladu s njihovim obvezama iz Čikaške konvencije. Sierra Leone nema odgovarajući sistem za praćenje svojih zrakoplovnih operacija ili zrakoplova, i nema tehničkih mogućnosti niti resursa za obavljanje ovakvih zadaća. Neki nosioci svjedočanstva o sposobnosti zračnog prijevoznika (AOC) izdane u Sierra Leoneu nisu imali glavno sjedište poslovanja u Sierra Leoneu, što je u suprotnosti sa zahtjevima iz Priloga 6. Čikaškoj konvenciji.

(84) Smatra se da je korektivni akcijski plan Sierra Leonea neodgovarajući (ili nedovoljan) za popravljane utvrđenih ozbiljnih sigurnosnih manjkavosti. Nadležna tijela za civilno zrakoplovstvo Sierra Leonea sklopila su ugovor s privatnim poduzećem, International Aviation Surveyors (IAS), da u njihovo ime obavlja neke aktivnosti nadzora. Međutim, odredbe koje su obje strane uredile memorandumom o sporazumjevanju²⁶[56] ne osiguravaju odgovarajući sistem nadzora za zrakoplove u registru Sierra Leonea. To se posebno odnosi na sljedeće:

- Zrakoplovi/prijevoznici obuhvaćeni Memorandumom o saglasnosti nisu imali sjedište u Sierra Leoneu, a osoblje IAS-a nije imalo sjedište niti u Sierra Leoneu niti u državi u kojoj su sjedište imali zračni prijevoznici.

- Čini se da IAS nije imao nikakvih izvršnih ovlasti.

- IAS je preuzeo odgovornost za rutinske inspekcije određenih prijevoznika ali nije bila specificiran nivo njegove inspekcijske djelatnosti.

- Memorandumom o saglasnosti IAS-u je dan ugovorni odnos s dotičnim zračnim prijevoznicima.

– Čini se da Memorandum o saglasnosti nije na odgovarajući način regulisao nadzor letaćkih operacija.

(85) Nadležna tijela Sierra Leonea koja su odgovorna za regulatorni nadzor sljedećih zračnih prijevoznika, pokazala su pomanjkanje sposobnosti za izvođenje odgovarajućeg nadzora sigurnosti ovih prijevoznika: Aerolift Co. Ltd, Afrik Air Links, Air Leone Ltd, Air Rum Ltd, Air Salone Ltd, Air Universal Ltd, Destini Air Services Ltd, First Line Air (SL) Ltd, Heavylift Cargo, Paramount Airlines Ltd, Star Air Ltd, Teebah Airways, West Coast Airways Ltd.

(86) Stoga je na osnovu zajedničkih kriterija ocijenjeno da za sve zračne prijevoznike certificirane u Sierra Leoneu treba uvesti zabranu letenja te ih treba uključiti u Prilog A.

Zračni prijevoznici iz Swazilanda

(87) Postoji provjereni dokaz o ozbiljnim sigurnosnim manjkavostima kod zračnog prijevoznika Jet Africa koji je certificiran u Swazilandu. Ove je manjkavosti utvrdila Nizozemska tokom inspekcijskog pregleda na uzletištu obavljenom prema programu SAFA27[57].

(88) Jet Africa se nije odgovarajuće i blagovremeno odazvao na upit nizozemskih nadležnih tijela za civilno zrakoplovstvo glede sigurnosnih aspekata njegove aktivnosti, čime je pokazao pomanjkanje transparentnosti ili komunikacije, što je vidljivo iz toga što nije odgovorio na korespondenciju poslano iz ove države članice.

(89) Ne postoji dokaz da je Jet Africa predstavio odgovarajući korektivni akcijski plan za ispravljanje ozbiljnih sigurnosnih manjkavosti kao odgovor na zahtjev Nizozemske.

(90) Nadležna tijela Swazilanda odgovorna za regulatorni nadzor nisu pokazala dovoljnu sposobnost za uvođenje i provođenje relevantnih standarda sigurnosti, što posebno pokazuje USOAP revizija obavljena u martu 1999. U revizijskom izvještaju je zaključeno da u vrijeme revizije Swaziland nije bio sposoban za zadovoljavajuće ispunjavanje odgovornosti glede nadzora sigurnosti svojih zračnih prijevoznika i zrakoplovnog registra. Takođe je navedeno da nije bilo moguće utvrditi točan broj zrakoplova u registru, radi toga što on nije bio ispravno vođen. Revizijski tim takođe nije mogao utvrditi stvarni broj važećih licenci koje je Swaziland izdao osoblju, budući da se o tome nije vodila evidencija. Nije provedena daljnja zadaća praćenja USOAP revizije budući da Swaziland nije dostavio ICAO-u informacije o napretku koji je postigao pri provođenju akcijskog plana za rješavanje problema utvrđenih revizijom.

(91) Nadležna tijela Swazilanda, koja su odgovorna za regulatorni nadzor sljedećih zračnih prijevoznika, pokazala su pomanjkanje sposobnosti za izvođenje odgovarajućeg nadzora sigurnosti ovih prijevoznika: Aero Africa (Pty) Ltd, African International Airways (Pty) Ltd, Airlink Swaziland Ltd, Northeast Airlines (Pty) Ltd, Scan Air Charter Ltd, Swazi Express Airways, Jet Africa.

(92) Stoga je na osnovu zajedničkih kriterija ocijenjeno da za sve zračne prijevoznike certificirane u Swazilandu treba uvesti zabranu letenja, te ih treba uključiti u Prilog A.

Opća razmatranja o zračnim prijevoznicima koji se nalaze na popisu

(93) Budući da se time ne bi ugrozila sigurnost, svim gore navedenim zračnim prijevoznicima se može dopustiti ostvarenje prava prometovanja tako da od zračnog prijevoznika koji nema zabranu letenja zakupe zrakoplov s posadom, uz uslov da su zadovoljeni relevantni standardi sigurnosti.

(94) Popis Zajednice se mora redovno ažurirati i čim je to potrebno, kako bi se uvažio razvoj sigurnosti u odnosu na predmetne zračne prijevoznike, te na osnovu daljnjih dokaza o poduzetim korektivnim mjerama.

Zračni prijevoznici koji se ne nalaze na popisu

(95) Na osnovu dokaza koje su podnijeli Tuninter i nadležna tijela Tunisa odgovorna za regulatorni nadzor, te na osnovu daljnje potvrde Italije, smatra se da postoje osnovani dokazi da je ovaj prijevoznik popravio sigurnosne manjkavosti utvrđene tokom inspeksijskog pregleda na licu mjesta.

(96) Na osnovu informacija dobivenih od Njemačke smatra se da više ne postoje osnovani dokazi o pomanjkanju sposobnosti ili spremnosti nadležnih tijela Tadžikistana odgovornih za regulatorni nadzor nad zračnim prijevoznicima certificiranim u ovoj državi.

(97) Na osnovu informacija dostavljenih Belgiji, koje pokazuju da su manjkavosti koje su dovele do nacionalne zabrane letenja za I.C.T.T.P.W i South Airlines u potpunosti otklonjene, smatra se da više ne postoje osnovani dokazi o ustrajanju ozbiljnih sigurnosnih manjkavosti kod ovih zračnih prijevoznika.

(98) Na osnovu informacija dobivenih od Njemačke, koje pokazuju da određeni zrakoplov zbog kojeg su uvedena ograničenja letenja za Atlanta Soyuz više nije dio njegove flote, smatra se da više ne postoje osnovani dokazi o ustrajanju ozbiljnih sigurnosnih manjkavosti kod ovog zračnog prijevoznika.

(99) Na osnovu informacija koje su u ovoj fazi na raspolaganju, smatra se da ne postoje osnovani dokazi o tome da Air Mauritanie nije otklonio ozbiljne sigurnosne manjkavosti. Uprkos tome, treba dalje ocjenjivati sposobnost nadležnih tijela Mauritanije odgovornih za regulatorni nadzor nad ovim zračnim prijevoznikom. U tu svrhu, uz pomoć nadležnih tijela svih zainteresiranih država članica, Komisija mora u roku od dva mjeseca provesti ocjenjivanje nadležnih tijela Mauritanije odgovornih za regulatorni nadzor nad ovim zračnim prijevoznikom i poduzeća pod njegovom odgovornošću.

(100) Mjere predviđene ovom Uredbom u skladu su s mišljenjem Odbora za sigurnost zračnog prometa,

DONIJELA JE OVU UREDBU:

Član 1.

PREDMET

Ovom se Uredbom uspostavlja popis Zajednice koji sadrži zračne prijevoznike na koje se primjenjuje zabrana letenja unutar Zajednice iz Poglavlja II. osnovne Uredbe.

Član 2.

ZABRANE LETENJA

1. Za zračne prijevoznike navedene u Prilogu A vrijedi zabrana za sve njihove letove unutar Zajednice.
2. Za zračne prijevoznike navedene u Prilogu B vrijede ograničenja letenja unutar Zajednice. Ova ograničenja se sastoje od zabrane upotrebe određenog zrakoplova ili određenih tipova zrakoplova navedenih u prilogu B.

Član 3.

PROVEDBA

Države članice obavještavaju Komisiju o svim mjerama poduzetim u skladu s članom 3. stavom 1. osnovne Uredbe, kako bi na svom području provele zabrane letenja koje su uključene u popis Zajednice, u odnosu na zračne prijevoznike na koje se te zabrane primjenjuju.

Član 4.

STUPANJE NA SNAGU

Ova Uredba stupa na snagu prvi dan nakon njezine objave u *Službenom listu Europske unije*.

Ova Uredba u cijelosti obvezuje i neposredno se primjenjuje u svim državama članicama.

Sastavljeno u Bruxellesu 22. marta 2006.

Za Komisiju
Jacques
BARROT
Potpredsjednik

PRILOG A

POPIS ZRAČNIH PRIJEVOZNIKA ZA KOJE VRIJEDI ZABRANA SVIH LETOVA UNUTAR
ZAJEDNICE1[58]

Naziv pravnog subjekta zračnog prijevoznika kako je naznačeno u AOC-u (i njegovo poslovno ime, ako je različito)	Broj Svjedočanstva o sposobnosti zračnog prijevoznika (AOC) ili broj operativne licencije	ICAO dezinacijska oznaka	Država operatora
Air Koryo	nepoznat	KOR	Demokratska Narodna Republika Koreja
Air Service Comores	nepoznat	nepoznata	Komori
Ariana Afghan Airlines ft	009	AFG	Afganistan
BGB Air	AK-0194-04	nepoznata	Kazahstan
GST Aero Air Company	AK 0203-04	BMK	Kazahstan
Phoenix Aviation	02	PHG	Kirgistan
Phuket Airlines	07/2544	VAP	Tajland
Reem Air	07	REK	Kirgistan
Silverback Cargo Freighters	nepoznat	VRB	Ruanda
Svi zračni prijevoznici certificirani od strane vlasti nadležnih za regulatorni nadzor Demokratske Republike Kongo, uključujući	nepoznat	nepoznata	Demokratska Republika Kongo
Africa One	409/CAB/MIN/TC/017/2005	CFR	Demokratska Republika Kongo
AFRICAN COMPANY AIRLINES	409/CAB/MIN/TC/017/2005	nepoznata	Demokratska Republika Kongo

AIGLE AVIATION	Potpis ministra	nepoznata	Demokratska Republika Kongo
AIR BOYOMA	Potpis ministra	nepoznata	Demokratska Republika Kongo
AIR KASAI	409/CAB/MIN/TC/010/2005	nepoznata	Demokratska Republika Kongo
AIR NAVETTE	409/CAB/MIN/TC/015/2005	nepoznata	Demokratska Republika Kongo
AIR TROPIQUES s.p.r.l.	409/CAB/MIN/TC/007/2005	nepoznata	Demokratska Republika Kongo
ATO — Air Transport Office	nepoznat	nepoznata	Demokratska Republika Kongo
BLUE AIRLINES	409/CAB/MIN/TC/038/2005	BUL	Demokratska Republika Kongo
BUSINESS AVIATION s.p.r.l.	409/CAB/MIN/TC/012/2005	nepoznata	Demokratska Republika Kongo
BUTEMBO AIRLINES	Potpis ministra	nepoznata	Demokratska Republika Kongo
CAA — Compagnie Africaine d'Aviation	409/CAB/MIN/TC/016/200 5	nepoznata	Demokratska Republika Kongo
CARGO BULL AVIATION	409/CAB/MIN/TC/032/2005	nepoznata	Demokratska Republika Kongo
CENTRAL AIR EXPRESS	409/CAB/MIN/TC/01 1/2005	CAX	Demokratska Republika Kongo

CETRACA AVIATION SERVICE	409/CAB/MIN/TC/037/2005	nepoznata	Demokratska Republika Kongo
CHC STELAVIA	Potpis ministra	nepoznata	Demokratska Republika Kongo
COMAIR	Potpis ministra	nepoznata	Demokratska Republika Kongo
COMPAGNIE AFRICAINNE D'AVIATION	409/CAB/MIN/TC/01 6/200 5	nepoznata	Demokratska Republika Kongo
C0-ZA AIRWAYS	Potpis ministra	nepoznata	Demokratska Republika Kongo
DAS AIRLINES	nepoznat	RKC	Demokratska Republika Kongo
DOREN AIRCARGO	409/CAB/MIN/TC/0168/2005	nepoznata	Demokratska Republika Kongo
ENTERPRISE WORLD AIRWAYS	409/CAB/MIN/TC/031/2005	EWS	Demokratska Republika Kongo
FILAIR	409/CAB/MIN/TC/014/2005	nepoznata	Demokratska Republika Kongo
FREE AIRLINES	409/CAB/MIN/TC/MNL/CM/ 014/2005	nepoznata	Demokratska Republika Kongo
GALAXY CORPORATION	409/CAB/MIN/TC/0002/MNL/ CM/014/2005	nepoznata	Demokratska Republika Kongo
GR AVIATION	409/CAB/MIN/TC/040 3/TW/ TK/2005	nepoznata	Demokratska Republika Kongo

GLOBAL AIRWAYS	409/CAB/MIN/TC/029/2005	BSP	Demokratska Republika Kongo
GOMA EXPRESS	Potpis ministra	nepoznata	Demokratska Republika Kongo
GREAT LAKE BUSINESS COMPANY	Potpis ministra	nepoznata	Demokratska Republika Kongo
I.T.A.B. — International Trans Air Business	409/CAB/MIN/TC/0022/2005	nepoznata	Demokratska Republika Kongo
JETAIR — Jet Aero Services, s.p.r.l.	nepoznat	nepoznata	Demokratska Republika Kongo
KINSHASA AIRWAYS, s.p.r.l	nepoznat	KNS	Demokratska Republika Kongo
KIVU AIR	Potpis ministra	nepoznata	Demokratska Republika Kongo
LAC — Lignes Aériennes Congolaises	Unknown	LCG	Demokratska Republika Kongo
MALU AVIATION	409/CAB/MIN/TC/013/2005	nepoznata	Demokratska Republika Kongo
Malila Airlift	409/CAB/MIN/TC/008/2005	nepoznata	Demokratska Republika Kongo
MANGO MAT	Potpis ministra	nepoznata	Demokratska Republika Kongo
RWABIKA EXPRESS' 'BUSHI	nepoznat	nepoznata	Demokratska Republika Kongo

SAFARI LOGISTICS	409/CAB/MIN/TC/0760/V/ KK//2005	nepoznata	Demokratska Republika Kongo
SERVICES AIR	409/CAB/MIN/TC/0 34/200 5	nepoznata	Demokratska Republika Kongo
TEMBO AIR SERVICES	409/CAB/VC-MIN/TC/0405/ 2006	nepoznata	Demokratska Republika Kongo
THOM'S AIRWAYS	409/CAB/MIN/TC/0033/2005	nepoznata	Demokratska Republika Kongo
TMK AIR COMMUTER	409/CAB/MIN/TC/020/2005	nepoznata	Demokratska Republika Kongo
TRACEP	nepoznat	nepoznata	Demokratska Republika Kongo
TRANS AIR CARGO SERVICES	409/CAB/MIN/TC/035/2005	nepoznata	Demokratska Republika Kongo
TRANSPORTS AERIENNES CONGOLAIS (TRACO)	409/CAB/MIN/TC/0 34/200 5	nepoznata	Demokratska Republika Kongo
UHURU AIRLINES	409/CAB/MIN/TC/039/2005	nepoznata	Demokratska Republika Kongo
VIRUNGA AIR CHARTER	409/CAB/MIN/TC/018/2005	nepoznata	Demokratska Republika Kongo
WALTAIR AVIATION	409/CAB/MIN/TC/036/2005	nepoznata	Demokratska Republika Kongo
WIMBI DIRI AIRWAYS	409/CAB/MIN/TC/005/2005	nepoznata	Demokratska Republika Kongo

Svi zračni prijevoznici certificirani od strane vlasti nadležnih za regulatorni nadzor Ekvatorijalne Gvineje, uključujući	nepoznat	nepoznata	Ekvatorijalna Gvineja
Air Consul SA	nepoznat	RCS	Ekvatorijalna Gvineja
Avirex Guinee Equatoriale	nepoznat	AXG	Ekvatorijalna Gvineja
COAGE — Compagnie Aeree de Guinee Equatorial	nepoznat	COG	Ekvatorijalna Gvineja
Ecuato Guineana de Aviacion	nepoznat	ECV	Ekvatorijalna Gvineja
Ecuatorial Cargo	nepoznat	EQC	Ekvatorijalna Gvineja
GEASA — Guinea Ecuatorial Airlines SA	nepoznat	GEA	Ekvatorijalna Gvineja
GETRA — Guinea Ecuatorial de Transportes Aereos	nepoznat	GET	Ekvatorijalna Gvineja
Jetline Inc.	nepoznat	JLE	Ekvatorijalna Gvineja
KNG Transavia Cargo	nepoznat	VCG	Ekvatorijalna Gvineja
Prompt Air GE SA	nepoznat	POM	Ekvatorijalna Gvineja
UTAGE — Union de Transport Aereo de Guinea Ecuatorial	nepoznat	UTG	Ekvatorijalna Gvineja
Svi zračni prijevoznici certificirani od strane vlasti nadležnih za regulatorni nadzor Liberije, uključujući	nepoznat	nepoznata	Liberija

International Air Services	nepoznat	IAX	Liberija
SATGUR AIR TRANSPORT, Corp.	nepoznat	TGR	Liberija
WEASUA AIR TRANSPORT, Co. Ltd	nepoznat	WTC	Liberija
Svi zračni prijevoznici certificirani od strane vlasti nadležnih za regulatorni nadzor Sierra Leonea, uključujući	nepoznat	nepoznata	Sierra Leone
AEROLIFT, Co. Ltd	nepoznat	LFT	Sierra Leone
AFRIK AIR LINKS	nepoznat	AFK	Sierra Leone
AIR LEONE, Ltd	nepoznat	RLL	Sierra Leone
AIR RUM, Ltd	nepoznat	RUM	Sierra Leone
AIR SALONE, Ltd	nepoznat	RNE	Sierra Leone
AIR UNIVERSAL, Ltd	00007	uvs	Sierra Leone
DESTINY AIR SERVICES, Ltd	nepoznat	DTY	Sierra Leone
FIRST LINE AIR (SL), Ltd	nepoznat	FIR	Sierra Leone
HEAVYLIFT CARGO	nepoznat	nepoznata	Sierra Leone
PARAMOUNT AIRLINES, Ltd	nepoznat	PRR	Sierra Leone
STAR AIR, Ltd	nepoznat	SIM	Sierra Leone
TEEBAH AIRWAYS	nepoznat	nepoznata	Sierra Leone
WEST COAST AIRWAYS Ltd	nepoznat	WCA	Sierra Leone
Svi zračni prijevoznici certificirani od strane vlasti nadležnih za regulatorni nadzor Swazilanda, uključujući	nepoznat	nepoznata	Swaziland

AFRICAN INTERNATIONAL AIRWAYS, (Pty) Ltd	nepoznat	AIA	Swaziland
AIRLINK SWAZILAND, Ltd	nepoznat	SZL	Swaziland
Jet Africa	nepoznat	OSW	Swaziland
NORTHEAST AIRLINES, (Pty) Ltd	nepoznat	NEY	Swaziland
SCAN AIR CHARTER, Ltd	nepoznat	nepoznata	Swaziland
SWAZI EXPRESS AIRWAYS	nepoznat	SWX	Swaziland

Zabrana za Ariana Afghan Airlines primjenjuje se na sve zrakoplove kojima operira ovaj zračni prijevoznik osim na A310 registarski broj F-GYYY.

PRILOG B

POPIS ZRAČNIH PRIJEVOZNIKA ZA KOJE VRIJEDE OGRANIČENJA LETENJA UNUTAR
ZAJEDNICE¹[59]

Naziv pravnog subjekta zračnog prijevoznika kako je naznačeno u AOC-u (i njegovo poslovno ime, ako je različito)	Broj Svjedočanstva o sposobnosti zračnog prijevoznika (AOC) ili broj operativne licence	ICAO dezinacijska oznaka	Država operatora	Tip zrakoplova	Registarski broj(evi) i kada je dostupno, serijski broj(evi)	Država registracije
Air Bangladesh	17	BGD	Bangladeš	B747-269B	S2-ADT	Bangladeš
Buraq Air	002/01	BRQ	Libija	IL-76	— UN-76007 (ser. br. 0003426765) — 5a-DNA (ser. br. 0023439140) — 5A-DMQ (ser. br. 73479392) — UN-76008 (ser. br. 0033448404)	Libija
Buraq Air	002/01	BRQ	Libija	Let L-410	5A-DMT (ser. br. 871928)	Libija
HBA ft	416/dac/tc/se	ALX	Demokratsk	Cijela	Cijela flota	Demokratsk

	c/ 087/2005		a Republika Kongo	flota osim L-101	osim 9Q- CHC (ser. br. 193H- 1206)	a Republika Kongo
--	-------------	--	----------------------	---------------------	---	----------------------

Hewa Bora Airways jedina smije koristiti specifične zrakoplove namijenjene za svoje trenutne operacije unutar Europske zajednice.

[1] SL C 103 E, 30.4.2002., str. 351.

[2] SL C 241, 7.10.2002., str. 33.

[3] Mišljenje Europskoga parlamenta od 3. septembra 2002. (SL C 272 E, 13.11.2003., str. 343.), zajednički stav Vijeća od 13. juna 2003. (SL C 233 E, 30.9.2003., str. 12.) i stajalište Europskoga parlamenta od 9. oktobra 2003. (još nije objavljena u Službenom listu). Zakonodavna rezolucija Europskoga parlamenta od 1. aprila 2004 i Odluka Vijeća od 30. marta 2004.

[4] SL C 65, 4.3.1996., str. 172.

[5] SL L 145, 31.5.2001., str. 43.

[6] SL L 373, 31.12.1991., str. 4. Uredba kako je posljednji put izmijenjena i dopunjena Uredbom (EZ-a) br. 1592/2002 Europskoga parlamenta i Vijeća (SL L 240, 7.9.2002., str. 1.).

[7] SL L 184, 17.7.1999., str. 23.

[8]1 SL L 143, 30. 4. 2004., str. 76.

[9]2 SL L 240, 7. 9. 2002., str. 1. Uredba kako je posljednji put izmijenjena i dopunjena Uredbom (EZ-a) br. 1643/2003 (SL L 245, 29.9.2003., str. 7.).

[10]3 SL L 373, 31. 12. 1991., str. 4. Uredba kako je posljednji put izmijenjena i dopunjena Uredbom (EZ-a) br. 1592/2002 (SL L 240, 7.9.2002., str. 1.).

[11]1 SL L 143, 30. 4. 2004., str. 76. Direktiva kako se izmjenjuje i dopunjuje Uredbom (EZ-a) br. 2111/2005 (SL L 344, 27.12.2005., str. 15).

[12]2 SL L 134, 20. 5. 2006., str. 16.

[13]3 SL L 373, 31. 12. 1991., str. 4. Direktive kako je posljednji put izmijenjena i dopunjena Uredbom (EZ-a) br. 216/2008 Europskoga parlamenta i Vijeća (SL L 79, 19.3.2008., str. 1.).

[14]1 SL L 129, 17. 5. 2006., str. 10.

[15]1 SL L 143, 30. 4. 2004., str. 76. Direktiva kako je posljednji put izmijenjena i dopunjena Uredbom (EZ-a) br. 2111/2005 (SL L 344, 27.12.2005., str. 15).

[16]2 SL L 373, 31.12.1991., str. 4. Uredba kako je posljednji put izmijenjena i dopunjena Uredbom (EZ-a) br. 216/2008 Europskoga parlamenta i Vijeća (SL L 79, 19. 3. 2008., str. 1.).

[17]3 SL L 344, 27.12.2005., str. 15.

[18]1 Mišljenje od 28. septembra 2005. (nije još objavljeno u Službenom listu).

[19]2 Mišljenje Europskoga parlamenta od 16. novembra 2005. (nije još objavljeno u Službenom listu) i Odluka Vijeća od 5. decembra 2005.

[20]3 SL L 373, 31. 12. 1991., str. 4. Uredba kako je posljednji put izmijenjena i dopunjena Uredbom Komisije (EZ-a) br. 2871/2000 (SL L 333, 29. 12. 2000., str. 47.).

[21]4 SL L 240, 7. 9. 2002., str. 1. Uredba kako je posljednji put izmijenjena i dopunjena Uredbom Komisije (EZ-a) br.1701/2003 (SL L 243, 27. 9. 2003., str. 5.).

[22]5 SL L 158, 23. 6. 1990., str. 59.

[23]6 SL L 220, 29. 7. 1989., str. 1. Uredba kako je posljednji put izmijenjena i dopunjena Uredbom (EZ-a) br. 323/1999 (SL L 40, 13.2.1999., str. 1.).

[24]7 SL L 167, 4.7.2003., str. 23.

[25]8 SL L 46, 17.2.2004., str. 1.

[26]99 SL L 95, 21.4.1993., str. 29.

[27]10 SL L 184, 17.7.1999., str. 23.

[28]11 SL L 143, 30.4.2004., str. 76.

[29]1 SL L 344, 27. 12. 2005., str. 15.

[30]2 Osnovan članom 12. Uredbe Vijeća (EEZ-a) br. 3922/91 od 16. decembra 1991. o usklađivanju tehničkih zahtjeva i upravnih postupaka u području civilnog zrakoplovstva (SL L 373, 31. 12. 1991., str. 4.).

[31]1 SL L 344, 27. 12. 2005., str. 15.

[32]2 Osnovan članom 12. Uredbe Vijeća (EEZ-a) br. 3922/91 od 16. decembra 1991. o usklađivanju tehničkih zahtjeva i upravnih postupaka u području civilnog zrakoplovstva (SL L 373, 31. 12. 1991., str. 4.).

[33]3 LBA-D-2005-0003

LBA-D-2005-0004

LBA-D-2005-0004

[34]4 DGAC/F 2000-210

Nema navoda za drugi inspekcijski pregled SAFA koji je obavila Njemačka.

[35]5 DGAC/F-2000-895

[36]6 LBA-D-2004-269

LBA-D-2004-341

LBA-D-2004-374

LBA-D-2004-597

[37]7 ENAC-IT-2005-237

[38]8 LFV-S-2004-2004-52

CAA-NL-2005-47

[39]9 DGAC/F-2005-1222

[40]10 ENAC-IT-2005-170

ENAC-IT-2005-370

[41]11 Činjenično zrakoplovni izvještaj, SAD – Nacionalni odbor za sigurnost prometa, 2. 3. 2005., (NTSB ID: DCA05RA033).

[42]12 CAA-UK-2005-40

CAA-UK-2005-41

CAA-UK-2005-42

CAA-UK-2005-46

CAA-UK-2005-47

CAA-UK-2005-48

CAA-NL-2005-49

CAA-NL-2005-51

CAA-NL-2005-54

CAA-NL-2005-55

CAA-NL-2005-56

[43]13 CAA-NL-2005-119

CAA-NL-2005-122

CAA-NL-2005-128

CAA-NL-2005-171

CAA-NL-2005-176

CAA-NL-2005-177

CAA-NL-2005-191

CAA-NL-2005-195

CAA-NL-2005-196

[44]14 CAA-NL-2005-230

CAA-NL-2005-234

CAA-NL-2005-235

[45]15 BCAA-2005-36

[46]16 SAFA inspekcijski pregled na uzletištu koji su 11. marta 2006. obavila nadležna tijela Belgije u Bruxellesu.

[47]17 Korespondencija između Ministarstva prometa Ujedinjene Kraljevine i DGCA-Ekvatorijalne Gvineje o 'Registru zrakoplova Ekvatorijalne Gvineje' (27. mart 2002.)

[48]18 ICAO-USOAP sažet izvještaj – revizija uprave civilnog zrakoplovstva Republike Ekvatorijalne Gvineje (Malabo 14.-18. maja 2001.)

[49]19 Radni dokument C-WP/12471 Vijeća ICAO-a

[50]20 Korespondencija između Ministarstva prometa Ujedinjene Kraljevine i ECAC-a o 'Izdavanju dokumentacije za zrakoplove od strane neodobrenih kompanija' (6. avgust 2003.).

[51]21 DGAC/F-2004, br. 315, 316

[52]22 UK-CAA Regulatorna skupina – Izvještaj o pregledu zrakoplova, 5. mart 1996. (Šifra ureda: 223).

[53]23 Korespondencija između Ministarstva prometa Liberije i UK DGCA o 'nemogućnosti održavanja regulatorne kontrole nad zrakoplovima registrovanim u Liberiji zbog građanskog rata u Liberiji', 28. avgust 1996.

[54]24 LFV-S-04-0037

[55]25 CAA-UK-2003-103

CAA-UK-2003-111

CAA-UK-2003-136

CAA-UK-2003-198

CAA-MA-2003-4

LFV-2004-37

[56]26 Memorandum o saglasnosti između DCA Sierra Leone i 'FAST International Aviation Surveyors o inspekcijskom pregledu, nadzoru i pružanju regulatornih usluga za izvanregionalne zračne prijevoznike' (IAS/SL DCA MOA 201101).

[57]27 CAA/NL-2004-98

[58]1 Zračnim prijevoznicima navedenim u Prilogu A može se dopustiti ostvarenje prava prometovanja tako da od zračnog prijevoznika koji nema zabranu letenja zakupe zrakoplov s posadom, uz uslov da su zadovoljeni relevantni standardi sigurnosti.

[59]1 Zračnim prijevoznicima navedenim u Prilogu B može se dopustiti ostvarenje prava prometovanja tako da od zračnog prijevoznika koji nema zabranu letenja zakupe zrakoplov s posadom, uz uslov da su zadovoljeni relevantni standardi sigurnosti.