

На основу члана 16., 61. став (1) и (2) Закона о управи ("Службени гласник БиХ", број 32/02 и 102/09), члана 14. став (1) и став (3) тачка а) и члана 95. став (4) Закона о ваздухопловству Босне и Херцеговине ("Службени гласник БиХ", број 39/09), генерални директор Дирекције за цивилно ваздухопловство Босне и Херцеговине доноси

## **ПРАВИЛНИК**

### **О УСПОСТАВЉАЊУ ПОПИСА ВАЗДУШНИХ ПРЕВОЗНИКА ЗАЈЕДНИЦЕ НА КОЈЕ СЕ ПРИМЈЕЊУЈЕ ЗАБРАНА ЛЕТЕЊА УНУТАР ЗАЈЕДНИЦЕ, О ИНФОРМИСАЊУ ПУТНИКА У ВАЗДУШНОМ САОБРАЋАЈУ О ИДЕНТИТЕТУ ВАЗДУШНОГ ПРЕВОЗНИКА КОЈИ ИЗВОДИ ЛЕТ**

#### Члан 1. (Предмет)

Овим Правилником утврђују се правила за успостављање и објављивање пописа Заједнице, на основу заједничких критеријума, оних превозника на које се због безбједносних разлога примјењује забрана летења у Заједници и за информисање путника у ваздушном саобраћају о идентитету ваздушног превозника који изводи летове на којима они путују.

#### Члан 2. (Подручје примјене)

(1) Овим Правилником примјењиваће се Додатак I уз овај Правилник и Прилог I уз Додатак I, Додатак II уз овај Правилник и Прилог А, Б и Ц уз Додатак II и Додатак III уз овај Правилник и Прилог А и Б уз Додатак III.

(2) Овај Правилник са свим Додацима из става (1) овог члана примјењиваће се на члан 16. Правилника о условима и начину провођења SAFA програма у БиХ и правилима везаним за листу заједнице са називима ваздушних превозника који су предмет оперативне забране ("Службени гласник БиХ", број 86/09).

#### Члан 3. (Појмови)

(1) Појам "ЕСАА споразум" означава Мултилатерални споразум између Европске заједнице и њених држава чланица, Републике Албаније, Босне и Херцеговине, Републике Бугарске, Републике Хрватске, Бивше Југословенске Републике Македоније, Републике Исланд, Републике Црне Горе, Краљевине Норвешке, Румуније, Републике Србије и Мисије привремене управе Уједињених нација на Косову (у складу са Резолуцијом Савјета безбједности УН 1244 од 10. јуна 1999) о успостављању Заједничког европског ваздухопловног подручја.

(2) Појмови "Заједница", "прописи Заједнице", и "држава чланица" који се користе у додацима овог Правилника тумаче се сагласно тачкама 2. и 3. Анекса II ЕСАА споразума и ставу (2) члана 3. Протокола II, Анекса V, ЕСАА Споразума.

(3) Појмови "надлежни орган", "надлежни орган државе чланице", "национална тијела за цивилно ваздухопловство" и "национална цивилна ваздухопловна власт" који се користе у додацима овог Правилника тумаче се као Дирекција за цивилно ваздухопловство Босне и Херцеговине (BHDSA).

(4) Појам "ваздушни превозник" који се користи у овом Правилнику тумачи се као ваздушни оператер.

(5) Појам "свједочанство" који се користи у додацима овог Правилника тумачи се као увјерење, потврда или сертификат.

Члан 4.  
(Надлежност за спровођење Правилника)

У смислу спровођења Уредби из Додатка I до III овог Правилника надлежна је Дирекција за цивилно ваздухопловство Босне и Херцеговине, у оквиру надлежности које има на основу Закона о ваздухопловству Босне и Херцеговине ("Службени гласник БиХ", број 39/09) и овога Правилника.

Члан 5.  
(Додаци)

(1) Додаци I до III чине саставни дио овог Правилника.

(2) Додатке из става (1) овог члана чине:

а) Додатак I овог Правилника је Уредба ЕЗ број 2111/2005 Европског парламента и Вијећа којом се успоставља попис ваздушних превозника Заједнице на које се примјењује забрана летења унутар Заједнице, о информисању путника у ваздушном саобраћају о идентитету ваздушног превозника који изводи лет и којом се укида члан 9. Директиве 2004/36/ЕЗ,

б) Додатак II овог Правилника је Уредба ЕЗ број 473/2006 Европског парламента и Вијећа којом се утврђују имплементирајућа правила за попис Заједнице који садржи ваздушне превознике на које се примјењује забрана летења унутар Заједнице из Поглавља II. Уредбе (ЕЗ-а) бр. 2111/2005 Европског парламента и Вијећа и

ц) Додатак III овог Правилника је Уредба ЕЗ број 474/2006 Европског парламента и Вијећа којом се успоставља попис Заједнице који садржи ваздушне превознике на које се примјењује забрана летења унутар Заједнице из Поглавља II Уредбе (ЕЗ-а) бр. 2111/2005 Европског парламента и Вијећа.

Члан 6.  
(Тумачење)

У случају нејасноћа у тумачењу и недостатака одредаба овога Правилника мјеродаван је текст Уредбе ЕЗ број 2111/2005 Европског парламента и Вијећа на енглеском језику, како је објављен у Службеном листу Европске уније.

Члан 7.  
(Ступање на снагу)

Овај Правилник ступа на снагу осмог дана од дана објављивања у "Службеном гласнику БиХ".

Број 1-3-02-1-1860-1/10  
26. јануара 2011. године  
Бања Лука

Генерални директор  
**Борђе Ратковица**, с. р.

## ДОДАТАК I

### УРЕДБА (ЕЗ-а) бр. 2111/2005 ЕВРОПСКОГ ПАРЛАМЕНТА И ВИЈЕЋА

од 14. децембра 2005.

о успостављању пописа ваздушних превозника Заједнице на које се примјењује забрана летења унутар Заједнице, о информисању путника у ваздушном саобраћају о идентитету ваздушног превозника који изводи лет и којом се укида члан 9. Директиве 2004/36/ЕЗ

(Текст значајан за Европски привредни простор)

ЕВРОПСКИ ПАРЛАМЕНТ И ВИЈЕЋЕ ЕВРОПСКЕ УНИЈЕ,

узимајући у обзир Уговор о оснивању Европске заједнице, а посебно њен члан 80. став 2.,

узимајући у обзир приједлог Комисије,

узимајући у обзир мишљење Европскога привредног и социјалнога одбора (1)

након савјетовања с Одбором регија,

дјелујући у складу с поступком утврђеним чланом 251. Уговора (2),

будући да:

(1) Дјеловање Заједнице у подручју ваздушног саобраћаја мора тежити, као приоритетном циљу, обезбјеђењу високог нивоа заштите путника од ризика безбједности. Штoviше, мора се у потпуности водити рачуна о захтјевима уопштене заштите потрошача.

(2) Путнике треба обавијестити о попису ваздушних превозника Заједнице који не задовољавају релевантне захтјеве безбједности како би се осигурао највиши степен транспарентности. Овај се попис Заједнице мора заснивати на заједничким критеријумима донесеним на нивоу Заједнице.

(1) Мишљење од 28. септембра 2005. (није још објављено у Службеном листу).

(2) Мишљење Европског парламента од 16. новембра 2005. (није још објављено у Службеном листу) и Одлука Вијећа од 5. децембра 2005.

(3) Ваздушним превозницима који се налазе на попису Заједнице треба забранити летење. Забране летења укључене у попис Заједнице морају се примјењивати на целокупном подручју држава чланица на које се примјењује Уговор.

(4) Ваздушни превозници који немају права саобраћања у једној или више држава чланица могу ипак летјети у и из Заједнице када њихове ваздухоплове, са или без посаде, унајме компаније које имају та права. Треба донијети одредбу да се забрана летења укључена у попис Заједнице примјењује једнако и на такве ваздушне превознике, јер би иначе они могли саобраћати у Заједници иако не задовољавају релевантне стандарде безбједности.

(5) Ваздушном превознику на којег се примјењује забрана летења могло би се допустити кориштење права саобраћања употребом ваздухоплова закупљеног с посадом од ваздушног превозника који нема забрану летења уз услов да су задовољени релевантни стандарди безбједности.

(6) Поступак ажурирања пописа Заједнице мора омогућавати да се одлуке доносе брзо како би се осигурале одговарајуће и ажурне информације путницима ваздухоплова и како би се гарантовало да се ваздушни превозници који су отклонили своје мањкавости у погледу безбједности, што је прије могуће, бришу с пописа. Истовремено, ови поступци морају уважавати права ваздушних превозника да се бране и не смију доводити у питање међународне споразуме и конвенције које су државе чланице или Заједница потписале, посебно Чикашку конвенцију о међународном цивилном ваздухопловству из 1944. Имплементационе мјере поступка, које доноси Комисија, морају посебно водити рачуна о овим захтјевима.

(7) Када ваздушни превозник добије забрану летења, морају се предузети одговарајуће мјере како би се том ваздушном превознику помогло при отклањању мањкавости због којих је улиједила забрана.

(8) У изузетним случајевима, државама чланицама треба омогућити доношење једностраних мјера. У хитним случајевима и кад су суочене с непредвиђеним проблемом безбједности, државе чланице морају имати могућност тренутне забране летења на свом властитом подручју. Осим тога, када Комисија одлучи да неког ваздушног превозника не стави на попис Заједнице, државе чланице такође морају имати могућност давања или одржавања забране летења ради проблема безбједности који не постоји у другим државама чланицама. Државе чланице би морале ове могућности употребљавати ограничено, водећи рачуна о интересу Заједнице, као и ради заузимања заједничког приступа у односу на безбједност у ваздухопловству. Овиме се не смије доводити у питање члан 8. Уредбе (ЕЕЗ-а) бр. 3922/91 од 16. децембра 1991. о усклађивању техничких захтјева и управних поступака у подручју

цивилног ваздухопловства (1), те члан 10. Уредбе (ЕЗ-а) бр. 1592/2002 Европскога парламента и Вијећа од 15. јануара 2002. о заједничким правилима у подручју цивилног ваздухопловства и о успостављању Европске агенције за безбједност ваздушног саобраћаја (2).

(9) Информације о безбједности ваздушних превозника требале би се објављивати на дјелотворан начин, као на примјер употребом Интернета.

(10) Како би конкурентни оквир у ваздушном саобраћају резултирао највећим могућим предностима за компаније и путнике, важно је да потрошачи добију потребне информације како би на основу њих могли извршити одабир.

(11) Идентитет ваздушног превозника или ваздушних превозника који стварно обављају лет битна је информација. Међутим, потрошачи који склапају уговор о превозу, који се може састојати од одласка и повратка, нису увијек информисани о идентитету ваздушног превозника или ваздушних превозника који стварно обављају дотични лет или летове.

(12) Директивом Вијећа 90/314/ЕЕЗ од 13. јуна 1990. године о пакет путовањима, пакет одморима и пакет турама (1) захтијева се да се одређене информације ставе на располагање потрошачима, али те информације не укључују идентитет ваздушног превозника који изводи лет.

(13) Уредбом Вијећа (ЕЕЗ-а) бр. 2299/89 од 24. јануара 1989. о кодексу понашања за систем резервација путем рачунара (CRS) (2) даје се потрошачима, који резервишу лет путем рачунара, право да буду информисани о идентитету ваздушног превозника који изводи лет. Међутим, чак и у редовном ваздушном превозу, постоје пословне праксе код резервације без CRS-а, као што су закуп ваздухоплова с посадом или code-sharing споразум, код којих ваздушни превозник који је продао лет под својим именом не изводи тај лет сам и за које тренутно не постоји законско право путника да буду информисани о идентитету ваздушног превозника који заиста пружа услугу.

---

(1) СЛ Л 373, 31.12.1991., стр. 4. Уредба како је последњи пут измијењена и допуњена Уредбом Комисије (ЕЗ-а) бр. 2871/2000 (СЛ Л 333, 29.12.2000., стр. 47.).

(2) СЛ Л 240, 7.9.2002., стр. 1. Уредба како је последњи пут измијењена и допуњена Уредбом Комисије (ЕЗ-а) бр.1701/2003 (СЛ Л 243, 27.9.2003., стр. 5.).

(14) Ове праксе повећавају флексибилност и омогућавају боље пружање услуга корисницима. Штовише, становит број промјена у посљедњем тренутку је неизбежан, посебно због техничких разлога и доприноси безбједности ваздушног превоза. Ова флексибилност, међутим, мора бити у равнотежи с провјером да ли компаније које стварно изводе летове задовољавају захтјеве безбједности и с транспарентношћу за потрошаче како би им се гарантовало право да на основу њих могу извршити одабир. Треба тежити одговарајућој равнотежи између тржишне одрживости ваздушних превозника и приступа путника информацијама.

(15) Ваздушни превозници би према путницима морали водити политику транспарентности о информацијама повезаним са безбједношћу. Објављивање таквих информација допринијело би знању путника о поузданости ваздушних превозника у смислу безбједности.

(16) Ваздушни превозници су одговорни за извјештавање националних тијела за ваздушну безбједност о мањкавостима у погледу безбједности као и за рјешавање таквих мањкавости без одлагања. Од ваздушне и земаљске посаде се очекује предузимање одговарајуће акције када запазе мањкавости гледе безбједности. Било би у супротности с интересима безбједности ваздухопловства, када би особље било кажњено за такав поступак, као што слиједи из члана 8. става 4. Директиве 2003/42/ЕЗ Европског парламента и Вијећа од 13. јуна 2003. о извјештавању о изванредним догађајима у цивилном ваздухопловству.<sup>(3)</sup>

(17) Осим ситуација које покрива Уредба (ЕЗ-а) бр. 261/2004 Европског парламента и Вијећа од 11. фебруара 2004. којом се успостављају заједничка правила за надокнаду и помоћ путницима у случају ускраћеног укрцавања и отказивања или дуготрајног кашњења летова <sup>(4)</sup>, путницима се мора понудити право на поврат трошкова или на промјену руте у неким другим специфичним ситуацијама које спадају у подручје примјене ове Уредбе, ако постоји довољно блиска повезаност са Заједницом.

(18) Осим правила наведених у овој Уредби, импликације промјена идентитета превозника који изводе лет на испуњавање уговора о превозу подлијежу законима држава чланица који се примјењују на уговоре, те релевантном праву Заједнице, посебно Директивама Вијећа 90/314/ЕЕЗ и 93/13/ЕЕЗ од 5. априла 1993. о непоштеним условима у потрошачким уговорима <sup>(5)</sup>.

(19) Ова Уредба је дио законодавног процеса који слиједи дјелотворан и усклађен приступ учвршћивању ваздушне безбједности у Заједници, при чему Европска агенција за безбједност ваздушног саобраћаја има важну улогу. Проширењем надлежности ове

(1) СЛ Л 158, 23.6.1990., стр. 59.

(2) СЛ Л 220, 29.7.1989., стр. 1. Уредба како је посљедњи пут измијењена и допуњена Уредбом (ЕЗ-а) бр. 323/1999 (СЛ Л 40, 13.2.1999., стр.1.).

(3) СЛ Л 167, 4.7.2003., стр. 23.

(4) СЛ Л 46, 17.2.2004., стр. 1.

(5) СЛ Л 95, 21.4.1993., стр. 29.

Агенције, као на примјер на ваздухоплове трећих земаља, њена се улога овом Уредбом може додатно проширити. Посебну пажњу треба посветити даљем побољшању квалитета и количине контрола безбједности ваздухоплова и усклађивању тих контрола.

(20) Када постоји ризик безбједности који државе чланице којих се то тиче нису ријешиле на одговарајући начин, Комисија мора имати могућност усвајања тренутних привремених мјера. У таквим случајевима, одбор који помаже Комисији у њеном раду на основу ове Уредбе, мора дјеловати у складу са савјетодавним поступком предвиђеним у члану 3. Одлуке Вијећа 1999/468/ЕЗ од 28. јуна 1999. којом се прописује поступак кориштења имплементационих овлаштења које су пренесене на Комисију (1).

(21) У свим другим случајевима, одбор који помаже Комисији у њеном раду на основу ове Уредбе, мора дјеловати у складу с регулаторним поступком предвиђеним чланом 5. Одлуке 1999/468/ЕЗ.

(22) Будући да би у противном однос између ове Уредбе и члана 9. Директиве 2004/36/ЕЗ Европскога парламента и Вијећа од 21. априла 2004. о безбједности ваздухоплова трећих земаља који користе аеродрома Заједнице (2) био нејасан, тај члан треба укинути ради постизања правне безбједности.

(23) Државе чланице морају прописати правила о казнама које се примјењују за кршење одредаба Поглавља III. ове Уредбе те осигурати да се те казне примјењују. Казне, које могу бити цивилне или управне природе, морају бити дјелотворне, размјерне и одвраћајуће.

(24) Комисија мора анализирати примјену ове Уредбе и након довољног временског раздобља извјестити о дјелотворности њених одредаба.

(25) Било које надлежно тијело цивилног ваздухопловства у Заједници може одлучити да ваздушни превозници, укључујући оне који не лете на подручју држава чланица на које се примјењује Уговор, могу том надлежном тијелу уложити захтјев да се над њима проведу систематске контроле како би се провјерила њихова могућност усклађености с релевантним стандардима безбједности.

---

(1) СЛ Л 184, 17.7.1999., стр. 23.

(2) СЛ Л 143, 30.4.2004., стр. 76.

(26) Ова Уредба не би смјела спрјечавати државе чланице да у складу с правом Заједнице уведу систем означавања квалитета ваздушних превозника на националној нивоу, а критеријуми за то могу укључивати и друге аспекте осим оних који се односе на минималне захтјеве безбједности.

(27) Краљевина Шпанија и Уједињено Краљевство су заједничком изјавом министара иностраних послова обје државе 2. децембра 1987. у Лондону склопиле договор о повећаној сарадњи у кориштењу аеродрома Гибралтар. Овај се договор тек мора почети спроводити,

ДОНИЈЕЛИ СУ ОВУ УРЕДБУ:

## ПОГЛАВЉЕ I

### ОПШТЕ ОДРЕДБЕ

#### Члан 1.

#### Предмет

1. Овом се Уредбом утврђују правила:

(а) за успостављање и објављивање пописа Заједнице, на основу заједничких критеријума, оних превозника на које се због безбједносних разлога примјењује забрана летења у Заједници;

и

(б) за информисање путника у ваздушном саобраћају о идентитету ваздушног превозника који изводи летове на којима они путују.

2. Подразумијева се да примјена ове Уредбе на аеродром Гибралтар не доводи у питање одговарајуће правне позиције Краљевине Шпаније и Уједињеног Краљевства о спору око суверенитета над подручјем на којем је смјештен аеродром.

3. Примјена ове Уредбе на аеродром Гибралтар се одгађа док се не почне спроводити договор садржан у заједничкој изјави министара иностраних послова Краљевине Шпаније и Уједињеног Краљевства од 2. децембра 1987. Владе Шпаније и Уједињеног Краљевства ће обавијестити Вијеће о датуму почетка спровођења договора.

## Члан 2.

### Дефиниције

У смислу ове Уредбе примјењују се сљедеће дефиниције:

(а) 'ваздушни превозник' је предузеће за ваздушни превоз с ваљаном оперативном лиценцом или еквивалентном;

(б) 'уговор о превозу' је уговор о услугама ваздушног превоза, или уговор који такве услуге укључује, укључујући и такав уговор код којег се превоз састоји од два или више летова које изводе исти или различити ваздушни превозници;

(ц) 'уговарач ваздушног превоза' је превозник који склапа уговор о превозу с путником, или када се ради о пакет путовању, с организатором путовања. Сваки продавац карата се такође сматра уговарачем ваздушног превоза;

(д) 'продавац карата' је продавац ваздухопловних карата, који није ваздушни превозник нити организатор путовања, а који уређује уговор превозника с путником, било да он лети сам или у склопу пакет путовања;

(е) 'оперативни ваздушни превозник' је ваздушни превозник који изводи или намјерава извести лет у складу с уговором о путовању склопљеним с путником, или у име неке друге особе, физичке или правне, која је склопила уговор о путовању с тим путником;

(ф) 'допуштење за рад или техничка дозвола' је било какав законодавни или управни акт државе чланице којим се одређује да ваздушни превозник може изводити ваздушне превозе на њеним аеродромима и са њих, или да ваздушни превозник може летјети у њеном ваздушном простору или да ваздушни превозник може користити права превоза;

(г) 'забрана рада' је одбијање, обустава, опозивање или ограничавање допуштења за рад или техничке дозволе ваздушном превознику из безбједносних разлога, или су то било које друге еквивалентне безбједносне мјере у односу на ваздушног превозника који нема саобраћајна права у Заједници, а чији би ваздухоплов иначе могао летјети у Заједници на основу уговора о најму;

(х) 'пакет' значи услуге дефинисане у члану 2. ставу 1. Директиве 90/314/ЕЕЗ;

(и) 'резервација' је чињеница да путник има карту или неки други доказ који показује да је уговарач ваздушног превоза прихватио и регистровао резервацију;

(ј) 'релевантни стандарди безбједности' су међународни стандарди безбједности садржани у Чикашкој конвенцији и њеним Прилозима, као и, тамо гдје је то примјењиво, релевантно право Заједнице.

ПОГЛАВЉЕ II  
ПОПИС ЗАЈЕДНИЦЕ

Члан 3.

Успостављање пописа Заједнице

1. Ради побољшања ваздухопловне безбједности, успоставља се попис ваздушних превозника који имају забрану летења у Заједници (даље у тексту попис Заједнице). Свака држава чланица унутар свог подручја спроводи забране летења из пописа Заједнице у односу на ваздушне превознике на које се те забране односе.
2. Заједнички критеријуми за изрицање забране летења ваздушном превознику, који се заснивају на релевантним стандардима безбједности, изнесени су у Прилогу (и даље у тексту називају се заједнички критеријуми). Комисија може, у складу с поступком из члана 15. става 3., мијењати Прилог, посебно како би се у обзир узела научна и техничка достигнућа.
3. Ради успостављања првог пописа Заједнице, свака држава чланица мора до 16. фебруара 2006. доставити Комисији идентитет ваздушних превозника који имају забрану летења на њеном подручју, заједно с разлозима који су довели до изрицања таквих забрана и са свим другим релевантним информацијама. Комисија обавјештава друге државе чланице о тим забранама летења.
4. У року од једног мјесеца од пријема података које су послале државе чланице, Комисија ће на основу заједничких критеријума, у складу с поступком из члана 15. става 3., одлучити о одређивању забране летења за дотичне ваздушне превознике и саставити попис ваздушних превозника Заједнице којима је она одредила забрану летења.

Члан 4.

Ажурирање пописа Заједнице

1. Попис Заједнице се ажурира:
  - (а) како би се изрекла забрана рада ваздушном превознику и како би се тај ваздушни превозник укључио у попис Заједнице на основу заједничких критеријума;
  - (б) како би се ваздушни превозник уклонио с пописа Заједнице, уколико је отклоњена мањкавост (или мањкавости) о безбједности због којих је ваздушни превозник стављен на попис Заједнице, и нема никаквих других разлога утемељених на заједничким критеријумима да ваздушни превозник остане на попису Заједнице;
  - (ц) како би се промијенили услови за забрану летења изречену ваздушном превознику који је укључен у попис Заједнице.

2. У складу с поступком из члана 15. става 3., а на основу заједничких критеријума, Комисија на властиту иницијативу или на захтјев државе чланице одлучује о ажурирању пописа Заједнице чим је то, према ставу 1., потребно. Комисија најмање свака три мјесеца провјерава да ли је потребно ажурирати попис Заједнице.

3. Свака држава чланица и Европска агенција за безбједност ваздушног саобраћаја достављају Комисији све информације које могу бити релевантне у смислу ажурирања пописа Заједнице. Комисија просљеђује све релевантне информације другим државама чланицама.

#### Члан 5.

##### Привремене мјере за ажурирање пописа Заједнице

1. Када је очигледно да ће наставак дјеловања ваздушног превозника у Заједници вјероватно довести до озбиљног ризика безбједности, и да такав ризик дотична држава чланица (државе чланице) нису хитним мјерама ријешиле на задовољавајући начин у складу с чланом 6. ставом 1., Комисија може у складу с поступком из члана 15. става 2. привремено донијети мјере из члана 4. става 1. тачке (а) или тачке (ц).

2. Што је прије могуће, а најкасније у року од 10 радних дана, Комисија доставља предмет Одбору из члана 15. става 1., и у складу с поступком из члана 15. става 3. и одлучује да потврди, измијени и допуни, опозове или продужи мјеру коју је донијела у складу са ставом 1. овог члана.

#### Члан 6.

##### Ванредне мјере

1. У хитним случајевима ова Уредба не спрјечава државу чланицу да реагује на непредвиђени проблем безбједности изрицањем тренутне забране летења на свом властитом подручју, узимајући у обзир заједничке критерије.

2. Одлука Комисије, да не укључи неког ваздушног превозника на попис Заједнице у складу с поступком из члана 3. става 4. или члана 4. става 2., не спрјечава државу чланицу да уведе или настави забрану летења за дотичног ваздушног превозника ради проблема безбједности који је специфичан за ту државу чланицу.

3. У било којој од ситуација наведених у ставовима 1. и 2. дотична држава чланица одмах обавјештава Комисију која о томе обавјештава друге државе чланице. У случају из става 1., дотична држава чланица у складу с чланом 4. ставом 2. без одлагања доставља Комисији захтјев за ажурирање пописа Заједнице.

#### Члан 7.

##### Права на одбрану

Када донесе одлуке из члана 3. става 4., члана 4. става 2. и члана 5., Комисија обезбјеђује да се дотичном ваздушном превознику пружи могућност да га се саслуша, узимајући у обзир потребу за хитним поступком у неким случајевима.

#### Члан 8.

##### Имплементационе мјере

1. Дјелујући у складу с поступком из члана 15. става 3., Комисија доноси имплементационе мјере, тамо гдје је то прикладно, како би прописала детаљна правила у односу на поступке из овог Поглавља.
2. При одлучивању о овим мјерама, Комисија у потпуности уважава потребу да се одлуке о ажурирању пописа Заједнице доносе брзо, и ако је потребно, предвиђа могућност хитног поступка.

#### Члан 9.

##### Објава

1. Попис Заједнице и све његове промјене објављују се одмах у Службеном листу Европске уније.
2. Комисија и државе чланице предузимају потребне мјере за омогућавање јавне доступности пописа Заједнице с најновијим измјенама, посебно путем Интернета.
3. Уговарачи ваздушног превоза, национална тијела за цивилно ваздухопловство, Европска агенција за безбједност ваздушног саобраћаја и аеродрома на подручју држава чланица скрећу пажњу путника на попис Заједнице, било путем својих web страница, или када је то примјерено, у својим просторијама.

### ПОГЛАВЉЕ III

#### ИНФОРМИСАЊЕ ПУТНИКА

#### Члан 10.

##### Подручје примјене

1. Одредбе овог Поглавља се примјењују на ваздушни превоз путника, када је лет дио уговора о превозу и када тај превоз започиње у Заједници, и ако

(а) се ради о лету из аеродрома на подручју државе чланице на коју се примјењује Уговор;

или

(б) се ради о лету из аеродрома у трећој земљи и долази у аеродром на подручју државе чланице на коју се примјењује Уговор;

или

(ц) се ради о лету из аеродрома у трећој земљи и долази у други такав аеродром.

2. Одредбе овог Поглавља се примјењују без обзира на то да ли је лет редован или не, и да ли је лет дио пакет путовања или не.

3. Одредбе овог Поглавља не утичу на права путника из Директиве 90/314/ЕЕЗ и Уредбе (ЕЕЗ-а) бр. 2299/89.

#### Члан 11.

##### Информисање о идентитету оперативног ваздушног превозника

1. Након резервације, уговарач ваздушног превоза обавјештава путника о идентитету оперативног ваздушног превозника или оперативних ваздушних превозника, без обзира на начин на који је резервација обављена.

2. Када у вријеме резервације идентитет ваздушног превозника или ваздушних превозника још није познат, уговарач ваздушног превоза обезбјеђује да се путник обавијести о имену ваздушног превозника или именима ваздушних превозника, који ће вјероватно бити оперативни ваздушни превозник или превозници на дотичном лету или летовима. У таквом случају, уговарач ваздушног превоза обезбјеђује да се путник обавијести о идентитету оперативног ваздушног превозника или оперативних ваздушних превозника одмах чим се тај идентитет утврди.

3. Кадгод се оперативни ваздушни превозник или превозници промијене након резервације, уговарач ваздушног превоза, без обзира на разлог промјене, одмах предузима све потребне мјере како би осигурао да се путник што је прије могуће обавијести о тој промјени. У свим случајевима, путници се обавјештавају или при пријави, или при укрцају када пријава код повезујућег лета није потреба.

4. Ваздушни превозник или организатор путовања обезбјеђује да се релевантни уговарач ваздушног превоза обавијести о идентитету оперативног ваздушног превозника или оперативних ваздушних превозника чим је он познат, посебно у случају промјене таквог идентитета.

5. Ако продавац карата није обавијештен о идентитету оперативног ваздушног превозника, он не одговара за неиспуњавање обавеза предвиђених овим чланом.

6. Обавеза уговарача ваздушног превоза да обавијести путнике о идентитету оперативног ваздушног превозника, или оперативних ваздушних превозника, наводи се у општим условима продаје који се примјењују на уговор о превозу.

#### Члан 12.

##### Право на поврат трошкова или на промјену руте

1. Ова Уредба не утиче на право на поврат трошкова или промјену руте како је предвиђено Уредбом (ЕЗ-а) бр. 261/2004.

2. У случајевима на које се не примјењује Уредба (ЕЗ-а) бр. 261/2004, и

(а) када је оперативни ваздушни превозник о којем је путник обавијештен, стављен на попис Заједнице и изречена му је забрана летења која је довела до отказивања дотичног лета, или би довела до таквог отказивања када би се дотични лет одвијао у Заједници

или

(б) када је оперативни ваздушни превозник о којем је путник обавијештен замијењен другим оперативним ваздушним превозником који је стављен на попис Заједнице и изречена му је забрана летења која је довела до отказивања дотичног лета или би довела до таквог отказивања када би се дотични лет одвијао у Заједници,

уговарач ваздушног превоза који је уговорна страна у уговору о превозу мора понудити путнику право на поврат трошкова или на промјену руте, како је предвиђено чланом 8. Уредбе (ЕЗ-а) бр. 261/2004, ако путник у случају да лет није отказан одлучи да се не укрца на тај лет.

3. Став 2. овог члана примјењује се не доводећи у питање члан 13. Уредбе (ЕЗ-а) бр. 261/2004.

#### Члан 13.

##### Казне

Државе чланице гарантују поштовање правила наведених у овом Поглављу и прописују казне за кршење тих правила. Казне морају бити дјелотворне, размјерне и одвраћајуће.

ПОГЛАВЉЕ IV  
ЗАВРШНЕ ОДРЕДБЕ

Члан 14.

Обавјештавање и измјене и допуне

Комисија ће до 16. јануара 2009. извјестити Европски парламент и Вијеће о примјени ове Уредбе. Ако је потребно, извјештају ће бити приложени приједлози за измјене и допуне ове Уредбе.

Члан 15.

Одбор

1. Комисији помаже Одбор из члана 12. Уредбе (ЕЕЗ-а) бр. 3922/91 (Одбор).
2. Код упућивања на овај став, примјењују се чланови 3. и 7. Одлуке 1999/468/ЕЗ, узимајући у обзир одредбе њеног члана 8.
3. Код упућивања на овај став, примјењују се чланови 5. и 7. Одлуке 1999/468/ЕЗ, узимајући у обзир одредбе њеног члана 8.

Раздобље из члана 5. става 6. Одлуке 1999/468/ЕЗ износи три мјесеца.

4. Комисија се може савјетовати с Одбором о било којем другом питању које се односи на примјену ове Уредбе.
5. Одбор доноси свој пословник.

Члан 16.

Укидање

Овиме се укида члан 9. Директиве 2004/36/ЕЗ.

Члан 17.

Ступање на снагу

Ова Уредба ступа на снагу двадесети дан од њезине објаве у Службеном листу Европске уније.

Чланови 10., 11. и 12. се примјењују од 16. јануара 2006., а члан 13. се примјењује од 16. јануара 2007.

Ова Уредба у цијелости обвезује и непосредно се примјењује у свим државама чланицама.

Састављено у Страсбоургу 14. децембра 2005.

За Европски парламент

Предсједник

J.BORRELL FONTELLES

За Вијеће

Предсједник

C. CLARKE

## ПРИЛОГ I

### Заједнички критеријуми за разматрање забране летења због безбједносних разлога на нивоу Заједнице

Одлуке о мјерама на нивоу Заједнице доносе се узимајући у обзир посебности сваког појединачног случаја. Зависно о посебностима сваког појединог случаја, превозник или сви превозници који су сертификовани у истој држави, могу подлијегати мјерама на нивоу Заједнице.

При разматрању, да ли се ваздушном превознику треба забранити летење у потпуности или дјелимично, оцјењује се да ли ваздушни превозник задовољава релевантне стандарде безбједности узимајући у обзир сљедеће:

1. провјерени доказ о озбиљним мањкавостима безбједности код ваздушног превозника:

- извјештаји који показују озбиљне мањкавости безбједности или упорност превозника у томе да не отклања мањкавости које су утврђене при контролама на узлетишту која се проводе у оквиру програма SAFA, а о којима је превозник претходно обавијештен.

- Озбиљне мањкавости безбједности утврђене у оквиру одредаба о прикупљању информација из члана 3. Директиве 2004/36/ЕЗ о безбједности ваздухоплова трећих земаља.

- Забрана летења коју је превознику изрекла трећа земља ради доказа поткријепљених мањкавости у односу на међународне стандарде безбједности.

- Доказима поткријепљене информације повезане с несрећама или озбиљним угрожавањем безбједности које показују латентне системне мањкавости безбједности.

2. Помањкање могућности и/или спремности ваздушног превозника да приступи рјешавању мањкавости безбједности, које се показује:

- помањкањем транспарентности или одговарајућег или благовременог одговора превозника на упит надлежног тијела за ваздухопловство државе чланице, у односу на аспекте безбједности његовог рада.

- Неодговарајућим или недовољним планом корективних мјера као одговором на утврђену озбиљну мањкавост безбједности.

3. Помањкање могућности и/или спремности надлежних тијела одговорних за надзор ваздушног превозника у смислу рјешавања мањкавости безбједности, које се показује:

- помањкањем сарадње с тијелима цивилног ваздухопловства државе чланице од стране надлежних тијела друге државе при рјешавању проблема безбједности рада превозника који је лиценциран или сертификован у тој држави.

- Недовољном могућношћу надлежних тијела која имају законодавни надзор над превозником да проводе и учвршћују релевантне стандарде безбједности. Посебно треба уважавати сљедеће:

(а) ревизије и планови одговарајућих корективних мјера утврђених у складу с ИСАО-вим Општим програмом ревизије безбједносног надзора или у складу с било којим примјењивим законом Заједнице;

(б) да ли је допуштење за рад или техничку дозволу било којег превозника под надзором те државе раније одбила или опозвала нека друга држава;

(ц) сертификат ваздушном превознику није издало надлежно тијело државе у којој превозник има сједиште.

- Недовољном могућношћу надлежних тијела државе у којој је регистрован ваздухоплов који превозник употребљава да надзире тај ваздухоплов у складу с обавезама које произлазе из Чикашке конвенције.

## ДОДАТАК II

### УРЕДБА КОМИСИЈЕ (ЕЗ-а) бр. 473/2006

од 22. марта 2006.

којом се утврђују имплементирајућа правила за попис Заједнице који садржи ваздушне превознике на које се примјењује забрана летења унутар Заједнице из Поглавља II. Уредбе (ЕЗ-а) бр. 2111/2005 Европског парламента и Вијећа

(Текст значајан за Европски привредни простор)

#### КОМИСИЈА ЕВРОПСКИХ ЗАЈЕДНИЦА,

узимајући у обзир Уговор о оснивању Европске заједнице,

узимајући у обзир Уредбу (ЕЗ-а) бр. 2111/2005 Европског парламента и Вијећа од 14. децембра 2005. о успостављању пописа Заједнице који садржи ваздушне превознике на које се примјењује забрана летења унутар Заједнице, о информисању путника у ваздушном саобраћају о идентитету ваздушног превозника који изводи лет, те којом се опозива члан 9. Директиве 2004/36/ЕЗ<sup>(1)</sup> ( даље у тексту 'основна Уредба'), а посебно њен члан 8.,

будући да:

- (1) У Поглављу II. основне Уредбе утврђују се поступци за ажурирање пописа Заједнице који садржи ваздушне превознике на које се примјењује забрана летења унутар Заједнице те поступци који државама чланицама омогућавају да у одређеним околностима усвоје ванредне мјере за увођење забране летења на њиховом подручју.
- (2) Примјерено је да се усвоје одређене имплементирајуће мјере како би се обезбједила детаљна правила у односу на ове поступке.
- (3) Посебно је примјерено да се спецификују информације које дају државе чланице када од Комисије захтијевају да у складу с чланом 4. ставом 2. основне Уредбе усвоји одлуку о ажурирању пописа Заједнице увођењем нове забране летења, укидањем постојеће забране или модификовањем приложених услова.
- (4) Потребно је утврдити услове за спровођење права обране оних превозника на које се односе одлуке које доноси Комисија како би ажурирала попис Заједнице.
- (5) У оквиру ажурирања пописа, основном Уредбом се од Комисије захтијева да уважава потребу да се одлуке о ажурирању пописа Заједнице доносе брзо, и да по потреби предвиди могућност хитног поступка.
- (6) Комисија мора добити одговарајуће информације о свакој забрани летења коју уведе државе чланице као ванредне мјере у складу с чланом 6. ставом 1. и чланом 6. ставом 2. основне Уредбе.

(1) СЛ Л 344, 27.12.2005., стр. 15.

(7) Мјере предвиђене овом Уредбом у складу су с мишљењем Одбора за безбједност ваздушног саобраћаја (1).

ДОНИЈЕЛА ЈЕ ОВУ УРЕДБУ:

Члан 1.

Предмет

Овом се Уредбом утврђују детаљна правила у односу на поступке из Поглавља II. основне Уредбе.

Члан 2.

Захтјеви држава чланица за ажурирање пописа Заједнице

1. Држава чланица која захтијева да Комисија ажурира попис Заједнице у складу с чланом 4. ставом 2. основне Уредбе, доставља Комисији информације наведене у Прилогу А овој Уредби.

2. Захтјеви из става 1. упућују се у писменом облику Главном секретаријату Комисије. Осим тога, информације описане у Прилогу А саопштавају се истовремено електронски надлежним службама Опште управе за енергетику и саобраћај Комисије. Ако на располагању не постоји одговарајући електронски поступак, исте се информације достављају на најбржи могући алтернативни начин.

3. Комисија обавјештава друге државе чланице путем њихових представника у Одбору за безбједност ваздушног саобраћаја у складу с поступцима утврђеним у интерним правилима Одбора, те Европску агенцију за безбједност ваздухопловства.

Члан 3.

Заједничко савјетовање с тијелима одговорним за регулаторни надзор над дотичним ваздушним превозником

1. Држава чланица која намјерава поднијети захтјев Комисији у складу с чланом 4. ставом 2. основне Уредбе, позива Комисију и друге државе чланице да учествују у свим савјетовањима с тијелима одговорним за регулаторни надзор над дотичним ваздушним превозником.

2. Доношењу одлука из члана 4. става 2. и члана 5. основне Уредбе, када је то прикладно и изводљиво, претходе савјетовања с тијелима одговорним за регулаторни надзор над дотичним ваздушним превозником. Кадгод је то могуће, савјетовања заједнички обављају Комисија и државе чланице.

3. У хитним случајевима заједничка се савјетовања могу одржати тек након доношења одлука из става 2. У таквом се случају надлежно тијело обавјештава да ће се донијети одлуке у складу с чланом 4. ставом 2. или чланом 5. ставом 1.

(1) Основан чланом 12. Уредбе Вијећа (ЕЕЗ-а) бр. 3922/91 од 16. децембра 1991. о усклађивању техничких захтјева и управних поступака у подручју цивилног ваздухопловства (СЛ Л 373, 31.12.1991., стр. 4.).

4. Заједничка савјетовања се могу обављати путем кореспонденције или за вријеме посјета на лицу мјеста како би се, тамо гдје је то прикладно, омогућило прикупљање доказа.

#### Члан 4.

##### Спровођење права превозника на одбрану

1. Када Комисија разматра доношење одлуке у складу с чланом 4. ставом 2. или чланом 5. основне Уредбе, она дотичног ваздушног превозника обавјештава о битним чињеницама и разматрањима која чине основу за такву одлуку. Дотичном ваздушном превознику се даје могућност да Комисији достави писмене коментаре у року од 10 радних дана од датума обавјештавања.
2. Комисија обавјештава друге државе чланице путем њихових представника у Одбору за безбједност ваздушног саобраћаја у складу с поступцима утврђеним у интерним правилима Одбора. Уколико тако захтијева, ваздушном превознику се омогућава да прије доношења одлуке усмено изнесе свој став. Када је то прикладно, овај се усмени исказ даје Одбору за безбједност ваздушног саобраћаја. Током саслушања, ваздушном превознику могу на његов захтјев помагати тијела одговорна за регулаторни надзор над њим.
3. У хитним случајевима, Комисија не мора испунити услове из става 1. прије доношења привремене мјере у складу с чланом 5. ставом 1. основне Уредбе.
4. Када Комисија донесе одлуку у складу с чланом 4. ставом 2. или чланом 5. основне Уредбе, она о томе одмах обавјештава дотичног превозника и тијела одговорна за регулаторни надзор над тим превозником.

#### Члан 5.

##### Имплементација

Државе чланице обавјештавају Комисију о свим мјерама предузетим за спровођење одлука које је донијела Комисија у складу с чланом 4. ставом 2. или чланом 5. основне Уредбе.

#### Члан 6.

##### Ванредне мјере које усваја држава чланица

1. Када држава чланица за неког ваздушног превозника уведе тренутну забрану летења на свом подручју у складу с чланом 6. ставом 1. основне Уредбе, она о томе одмах обавјештава Комисију и доставља информације наведене у Прилогу Б.
2. Када држава чланица за неког ваздушног превозника задржи или уведе забрану летења на свом подручју у складу с чланом 6. ставом 2. основне Уредбе, она о томе одмах обавјештава Комисију и доставља информације наведене у Прилогу Ц.
3. Информације наведене у ставовима 1. и 2. упућују се у писменом облику Главном секретаријату Комисије. Осим тога, информације описане у прилогу Б или Ц саопштавају се истовремено електронски надлежним службама Опште управе за енергетику и саобраћај Комисије. Ако на располагању не постоји одговарајући електронски поступак, исте се информације достављају на најбржи могући алтернативни начин.

4. Комисија обавјештава друге државе чланице путем њихових представника у Одбору за безбједност ваздушног саобраћаја у складу с поступцима утврђеним у интерним правилима Одбора.

Члан 7.

Ступања на снагу

Ова Уредба ступа на снагу први дан након њене објаве у *Службеном листу Европске уније*.

Ова Уредба у цијелости обвезује и непосредно се примјењује у свим државама чланицама.

Састављено у Бриселу 22. марта 2006.

*За Комисију*

Jacques BARROT

*Потпредсједник*

## ПРИЛОГ А

Информације које доставља држава чланица која подноси захтјев у складу с чланом 4. ставом 2. основне Уредбе

Држава чланица која на основу члана 4. става 2. подноси захтјев за ажурирање пописа Заједнице, доставља Комисији сљедеће информације:

Држава чланица која подноси захтјев

- име и функција службене особе за контакт
- e-mail или број телефона службене особе за контакт.

Превозник (превозници) и ваздухоплов

- Дотични превозник (превозници), укључујући име правног лица (наведено у свједочанству о способности ваздушног превозника или неком другом једнаковриједном документу), пословно име (ако је различито), број свједочанства о способности ваздушног превозника (ако је на располагању), ознака Међународне организације цивилног ваздухопловства (ако је позната) и потпуни подаци за контакт.
- Назив(и) и потпуни подаци за контакт надлежних тијела одговорних за регулаторни надзор над дотичним ваздушним превозником.
- Детаљи о типу (типovima) ваздухоплова, држави (државама) регистрације, регистарском броју (регистарским бројевима) и, ако су на располагању, конструкцијски серијски бројеви дотичног ваздухоплова.

Захтијевана одлука

- Тип одлуке која се захтијева: увођење забране летења, укидање забране летења или модификација услова забране летења.
- Обим захтијеване одлуке (одређени превозник (превозници) или сви превозници под надзором одређеног надлежног тијела, специфични ваздухоплов или тип (типови) ваздухоплова).

Захтјев за увођење забране летења

- Детаљан опис безбједносних разлога (нпр. резултати инспекције) који су довели до захтјева за потпуну или дјелимичну забрану летења (повезани редослиједом са сваким од релевантних заједничких критерија у Прилогу основној Уредби).
- Шири опис препорученог услова (препоручених услова) који допушта(ју) да се предложена забрана поништи или да се од ње одступи, као основа за припрему корективног акцијског плана уз савјетовање с надлежним тијелом (надлежним тијелима) одговорним за регулаторни надзор над дотичним ваздушним превозником (превозницима).

Захтјев за укидање забране летења или за модификацију услова за забрану

- Датум и детаљи договореног корективног акцијског плана, ако је то примјерено.
- Доказ о накнадној усклађености с договореним корективним планом, ако је то примјерено.

- Изричита писмена потврда надлежног (надлежних) тијела које је(су) одговорно(а) за регулаторни надзор над дотичним ваздушним превозником (превозницима), да се проводи корективни акцијски план.

Јавност

- Информација о томе да ли је држава чланица објавила свој захтјев.

## ПРИЛОГ Б

Саопштење државе чланице о изванредним мјерама предузетим у складу с чланом 6. ставом 1. основне Уредбе за увођење забране летења на свом подручју

Држава чланица која обавјештава да је на одређеног ваздушног превозника примијенила забрану летења на свом подручју у складу с чланом 6. ставом 1. основне Уредбе, доставља Комисији сљедеће информације:

Држава чланица која подноси извјештај

- име и функција службене особе за контакт
- e-mail или број телефона службене особе за контакт.

Превозник (превозници) и ваздухоплов

- Дотични превозник (превозници), укључујући име правног лица (наведено у свједочанству о способности ваздушног превозника или неком другом једнаковриједном документу), пословно име (ако је различито), број свједочанства о способности ваздушног превозника (ако је на располагању), ознака Међународне организације цивилног ваздухопловства (ако је позната) и потпуни подаци за контакт.
- Назив(и) и потпуни подаци за контакт надлежних тијела одговорних за регулаторни надзор над дотичним ваздушним превозником.
- Детаљи о типу (типovima) ваздухоплова, држави (државама) регистрације, регистарском броју (регистарским бројевима) и, ако су на располагању, конструкцијски серијски број(еви) дотичног ваздухоплова.

Одлука

- Датум, вријеме и трајање одлуке.
- Опис одлуке о одбијању, одгађању, повлачењу или увођењу ограничења у односу на одобрење за рад или техничку дозволу.
- Обим одлуке (одређени превозник (превозници) или сви превозници под надзором одређеног тијела, специфични ваздухоплов или тип (tipови) ваздухоплова).
- Опис услова који омогућавају да се поништи или одступи од одбијања, одгађања, повлачења или ограничења у односу на одобрење за рад или техничку дозволу коју је издала држава чланица.

Безбједносни разлози

- Детаљан опис безбједносних разлога (нпр. резултати инспекције) који су довели до одлуке о потпуној или дјелимичној забрани летења (повезани редослиједом са сваким од релевантних заједничких критерија у Прилогу основној Уредби).

Јавност

- Информација о томе да ли је држава чланица објавила своју забрану

## ПРИЛОГ Ц

Обавјештење државе чланице о изванредним мјерама предузетим у складу с чланом 6. ставом 2. основне Уредбе за одржавање или увођење забране летења на свом подручју када Комисија одлучи да сличне мјере не укључи у попис Заједнице

Држава чланица која обавјештава да је за одређеног ваздушног превозника задржала или увела забрану летења на свом подручју у складу с чланом 6. ставом 2. основне Уредбе, доставља Комисији сљедеће информације:

Држава чланица која подноси извјештај

- име и функција службене особе за контакт
- e-mail или број телефона службене особе за контакт.

Превозник (превозници) и ваздухоплов

- Дотични превозник (превозници), укључујући име правног лица (наведено у свједочанству о способности ваздушног превозника или неком другом једнаковриједном документу), пословно име (ако је различито), број свједочанства о способности ваздушног превозника (ако је на располагању), ознака Међународне организације цивилног ваздухопловства (ако је позната).

Упућивање на одлуку Комисије

- датум и упућивање на било које релевантне документе Комисије
- датум одлуке Комисије/Одбора за безбједност ваздушног саобраћаја.

Безбједносни проблем који посебно утиче на ту државу чланицу.

## ДОДАТАК III

### УРЕДБА КОМИСИЈЕ (ЕЗ-а) бр. 474/2006

од 22. марта 2006.

којом се успоставља попис Заједнице који садржи ваздушне превознике на које се примјењује забрана летења унутар Заједнице из Поглавља II. Уредбе (ЕЗ-а) бр. 2111/2005 Европског парламента и Вијећа  
(Текст значајан за Европски привредни простор)

#### КОМИСИЈА ЕВРОПСКИХ ЗАЈЕДНИЦА,

узимајући у обзир Уговор о оснивању Европске заједнице,

узимајући у обзир Уредбу (ЕЗ-а) бр. 2111/2005 Европског парламента и Вијећа од 14. децембра 2005. о успостављању пописа Заједнице који садржи ваздушне превознике на које се примјењује забрана летења унутар Заједнице, о информисању путника у ваздушном саобраћају о идентитету ваздушног превозника који изводи лет, те којом се опозива члан 9. Директиве 2004/36/ЕЗ1[31], а посебно њен члан 3.,

будући да:

(1) Поглављем II. Уредбе (ЕЗ-а) бр. 2111/2005 (даље у тексту 'основна Уредба') прописују се поступци за утврђивање пописа Заједнице који садржи ваздушне превознике на које се примјењује забрана летења унутар Заједнице као и поступци којима се државама чланицама омогућава да у одређеним околностима донесу ванредне мјере увођења забране летења на свом подручју.

(2) У складу с чланом 3. ставом 3. основне Уредбе свака је држава чланица доставила Комисији идентитет ваздушних превозника који имају забрану летења на њеном подручју, заједно с разлозима који су довели до изрицања таквих забрана и са свим другим релевантним информацијама.

(3) Комисија је обавијестила све ваздушне превознике којих се то тиче директно, или када то није било изводљиво, путем тијела одговорних за њихов регулаторни надзор наводећи битне чињенице и разматрања који чине основу за доношење одлуке да се за њих уведе забрана летења унутар Заједнице.

(4) У складу с чланом 7. основне Уредбе, Комисија је дотичним ваздушним превозницима дала могућност увида у документе које су доставиле државе чланице као и могућност да у року од 10 радних дана поднесу писмене примједбе и дају усмени поднесак Комисији и Одбору за безбједност ваздушног саобраћаја2[32].

(5) Заједнички критеријуми за разматрање забране летења због безбједносних разлога на нивоу Заједнице наведени су у Прилогу основној Уредби.

## Air Bangladesh

(6) Постоји провјерени доказ о озбиљним безбједносним недостацима Air Bangladesha у односу на одређени ваздухоплов из његове флоте. Ове су недостатака утврђене током инспекцијских прегледа на узлетишту које је према програму SAFA обавила Њемачка<sup>3</sup>[33].

(7) Air Bangladesh се није одговарајуће и благовремено одазвао на упит њемачких надлежних тијела за цивилно ваздухопловство у погледу безбједносних аспеката његове активности, чиме је показао помањкање транспарентности или комуникације, што је видљиво из тога што није одговорио на кореспонденцију из ове државе чланице. Њемачка до данашњег дана није имала могућност провјерити да ли су безбједносне недостатака поправљене.

(8) Надлежна тијела Бангладеша која су одговорна за регулаторни надзор над Air Bangladeshom, над једним одређеним ваздухопловом овог превозника, нису обавила одговарајући надзор у складу са својим обавезама из Чикашке конвенције.

(9) Стога је на основу заједничких критеријума оцијењено да се на Air Bangladesh морају примјењивати строга ограничења летења те да се он ставља на попис у Прилогу Б.

## Air Koryo

(10) Постоји провјерени доказ о озбиљним безбједносним недостацима Air Koryoa. Ове су недостатака утврдиле Француска и Њемачка током инспекцијских прегледа на узлетишту према програму SAFA<sup>4</sup>[34].

(11) Током других инспекцијских прегледа на узлетишту обављених према програму SAFA<sup>5</sup>[35] утврђено је да Air Koryo упорно не отклања недостатака о којима је раније саопштила Француска.

(12) Основане информације повезане с озбиљним инцидентима које је саопштила Француска указују на латентне системне безбједносне недостатака Air Koryo.

(13) Air Koryo је показао помањкање способности за рјешавање ових безбједносних недостатака.

(14) Air Koryo се није одговарајуће и благовремено одазвао на упит француских надлежних тијела за цивилно ваздухопловство у погледу безбједносних аспеката његове активности, чиме је показао помањкање транспарентности или комуникације, што је видљиво из тога што није одговорио на захтјев ове државе чланице.

(15) Корективни акцијских план који је Air Koryo доставио на захтјев Француске није био примјерен и довољан за исправљање утврђених озбиљних безбједносних недостатака.

(16) Надлежна тијела Демократске Народне Републике Кореје која су одговорна за регулаторни надзор над Air Koryo-ом нису обавила одговарајући надзор над овим превозником у складу са својим обавезама из Чикашке конвенције.

(17) Стога је на основу заједничких критеријума оцијењено да Air Koryo не задовољава релевантне стандарде безбједности.

#### Ariana Afghan Airlines

(18) Постоји провјерени доказ о озбиљним безбједносним недостацима одређеног ваздухоплова који користи Ariana Afghan Airlines. Ове је недостатка утврдила Њемачка током инспекцијских прегледа на узлетишту обављених према програму SAFA6[36].

(19) Ariana Afghan Airlines је показао мањањање способности за рјешавање ових безбједносних недостатака.

(20) Ariana Afghan Airlines се није одговарајуће и благовремено одазвао на упит њемачких надлежних тијела за цивилно ваздухопловство у погледу безбједносних аспеката његове активности, чиме је показао мањањање комуникације, што је видљиво из недостатка одговарајућег одговора на кореспонденцију из ове државе чланице.

(21) Надлежна тијела Афганистана, гдје је регистрован ваздухоплов који користи Ariana Afghan Airlines, нису обавила потпуно одговарајући надзор над ваздухопловом којег користи овај превозник у складу са својим обавезама из Чикашке конвенције.

(22) Стога је на основу заједничких критеријума оцијењено да Ariana Afghan не задовољава релевантне стандарде безбједности за све ваздухоплове које користи, осим ваздухоплова А310 с регистарском ознаком F-GYYY, који је регистрован у Француској и подлијеже надзору француских надлежних тијела.

#### BGB Air

(23) Постоји провјерени доказ о озбиљним безбједносним недостацима БГБ Аира. Ове је недостатка утврдила Италија током инспекцијских прегледа на узлетишту обављених према програму САФА7[37].

(24) BGB Air је показао мањањање способности или спремности за рјешавање безбједносних недостатака, што показује достављена самооцјена у односу на ICAO стандарде на основу контролне листе за стране операторе коју је примијенила Италија, а за коју је утврђено да није у складу с каснијим налазом SAFA инспекцијских прегледа.

(25) BGB Air се није одговарајуће одазвао на упит италијанских надлежних тијела за цивилно ваздухопловство гледе безбједносних аспеката његове активности, чиме је показао мањањање транспарентности и комуникације, што је видљиво из изостанка одговора на одређену кореспонденцију из ове државе чланице.

(26) Не постоје докази о имплементацији одговарајућег корективног акцијског плана за исправљање озбиљних безбједносних недостатака који је као одговор на захтјев Италије представио BGB Air.

(27) Надлежна тијела Казахстана која су одговорна за регулаторни надзор над BGB Airom нису у потпуности сарађивали с надлежним тијелима Италије за цивилно ваздухопловство када се поставило питање безбједности рада BGB Aira сертификованог у тој држави, што је видљиво из изостанка одговора на кореспонденцију послану из ове државе чланице.

(28) Стога је на основу заједничких критеријума оцијењено да BGB Air не задовољава релевантне стандарде безбједности.

#### Buraq Air

(29) Постоји провјерени доказ о озбиљним безбједносним недостацима Buraq Air-а што се тиче његове дјелатности превоза терета. Ове су недостатке утврдили Шведска и Холандија током инспекцијских прегледа на узлетишту обављених према програму SAFA8[38].

(30) Buraq Air се није одговарајуће и благовремено одазвао на упит њемачких надлежних тијела за цивилно ваздухопловство у погледу безбједносних аспеката његове активности превоза терета, чиме је показао мањкање транспарентности или комуникације, што је видљиво из тога што није одговорио на кореспонденцију из ове државе чланице.

(31) Надлежна тијела Либије, која су одговорна за регулаторни надзор над Buraq Air-ом, нису обавила одговарајући надзор над активношћу превоза терета овог превозника у складу са својим обавезама из Чикашке конвенције.

(32) Стога је на основу заједничких критеријума оцијењено да се на Бурақ Аир морају примјењивати строга ограничења летења те да се он ставља на попис у Прилогу Б.

#### Air Service Comores

(33) Постоји провјерени доказ о озбиљним безбједносним недостацима Air Service Comores-а. Ове је недостатке утврдила држава чланица Француска током инспекцијских прегледа на узлетишту обављених према програму SAFA9[39].

(34) Не постоје докази о имплементацији одговарајућег корективног акцијског плана за исправљање утврђених озбиљних безбједносних недостатака који је Air Service Comores представио као одговор на захтјев Француске.

(35) Надлежна тијела која су одговорна за регулаторни надзор над Air Service Comores-ом показала су мањкање способности за рјешавање безбједносних недостатака.

(36) Надлежна тијела Комореса која су одговорна за регулаторни надзор нису благовремено сарађивали с надлежним тијелима Француске за цивилно ваздухопловство када се поставило питање безбједности рада превозника који је лиценциран или сертификован у тој држави.

(37) Стога је на основу заједничких критеријума оцијењено да Air Service Comores не задовољава релевантне стандарде безбједности.

#### GST Aero Air Company

(38) Постоји провјерени доказ о озбиљним безбједносним недостацима GST Aero Air Company. Ове је недостатке утврдила Италија током инспекцијских прегледа на узлетишту према програму SAFA10[40].

(39) GST Aero Air Company је показао мањкање способности или спремности за рјешавање безбједносних недостатака.

(40) GST Aero Air Company се није одговарајуће и благовремено одазвала на упит италијанских надлежних тијела за цивилно ваздухопловство у погледу безбједносних аспеката његове активности, чиме је показала мањкање транспарентности или комуникације, што је видљиво из тога што није одговорила на кореспонденцију послану из ове државе чланице.

(41) Не постоје докази о имплементацији одговарајућег корективног акцијског плана за исправљање озбиљних безбједносних недостатака који је GST Aero Air Company представила као одговор на захтјев Италије.

(42) Надлежна тијела Казахстана која су одговорна за регулаторни надзор над GST Aero Air Company нису у потпуности сарађивали с надлежним тијелима Италије за цивилно ваздухопловство када се поставило питање безбједности рада превозника који је лиценциран или сертификован у тој држави, што је видљиво из изостанка одговора на кореспонденцију послану из Италије.

(43) Стога је на основу заједничких критеријума оцијењено да GST Aero Air Company не задовољава релевантне стандарде безбједности.

#### Phoenix Aviation

(44) Надлежна тијела Киргистана одговорна за регулаторни надзор нису показала довољну способност за провођење и увођење релевантних стандарда безбједности у односу на Phoenix Aviation. Иако је свједочанство о способности ваздушног превозника за Phoenix Aviation издана у Киргистану, постоји доказ који показује да овај превозник своје главно сједиште има у Уједињеним Арапским Емиратима (УАЕ), што је у супротности са захтјевима из Прилога 6. Чикашкој конвенцији. Чињенични извјештај Националног одбора за безбједност саобраћаја САД-а11[41] о несрећи при лету 904 Kim Air, којим је управљао Phoenix Aviation, наводи да Phoenix Aviation има сједиште у УЕА-у.

(45) Стога је на основу заједничких критеријума оцијењено да Phoenix Aviation не задовољава релевантне стандарде безбједности.

#### Phuket Airlines

(46) Постоји провјерени доказ о озбиљним безбједносним недостацима Phuket Airlines-а. Ове су недостатке утврдиле државе чланице, Уједињена Краљевина и Холандија током инспекцијских прегледа на узлетишту према програму SAFA12[42].

(47) Phuket Airlines је показао мањкање способности за благовремено и одговарајуће рјешавање ових безбједносних недостатака.

(48) Надлежна тијела која су одговорна за регулаторни надзор у Тајланду нису у потпуности сарађивали с надлежним тијелима Холандије за цивилно ваздухопловство када се поставило питање безбједности Phuket Airlinesa који је сертификован у тој држави, што је видљиво из изостанка одговарајућих одговора на кореспонденцију из те државе чланице.

(49) Стога је на основу заједничких критеријума оцијењено да Phuket Airlines не задовољава релевантне стандарде безбједности.

Reem Air

(50) Постоји провјерени доказ о озбиљним безбједносним недостацима Reem Air-a. Ове је недостатке првобитно утврдила Холандија током инспекцијских прегледа на узлетишту према програму SAFA13[43].

(51) Током каснијих инспекцијских прегледа на узлетишту, на једном одређеном ваздухоплову изведених према програму SAFA14[44], Холандија је потврдила да Reem Air упорно не отклања недостатке.

(52) Reem Air је показао мањкање способности или спремности за рјешавање безбједносних недостатака.

(53) Reem Air се није одговарајуће и благовремено одазвао на упит холандских надлежних тијела за цивилно ваздухопловство у погледу безбједносних аспеката његове активности, чиме је показао мањкање транспарентности и комуникације, што је видљиво из изостанка одговора на кореспонденцију послану из ове државе чланице.

(54) Не постоје докази о имплементацији одговарајућег корективног акцијског плана за исправљање утврђених озбиљних безбједносних недостатака који је Reem Air представио као одговор на захтјев Холандије.

(55) Надлежна тијела Киргистана одговорна за регулаторни надзор над Reem Air-ом нису провела довољан надзор над овим превозником у складу с њиховим обавезама из Чикашке конвенције, што је видљиво из устарајања озбиљних безбједносних недостатака. Осим тога, информације које је Reem Air дао Комисији током саслушања које је том подuzeћу било одобрено показују да, иако је свједочанство о способности ваздушног превозника издато у Киргистану, овај превозник своје главно сједиште има у Уједињеним Арапским Емиратима (УАЕ), што је у супротности са захтјевима из Прилога 6. Чикашкој конвенцији.

(56) Стога је на основу заједничких критеријума оцијењено да Reem Air не задовољава релевантне стандарде безбједности.

#### Silverback Cargo Freighters

(57) Постоји провјерени доказ о озбиљним безбједносним недостацима Silverback Cargo Freighters-а. Ове је недостатке утврдила Белгија током инспекцијских прегледа на узлетишту обављених према програму SAFA15[45].

(58) Silverback Cargo Freighters, који такође осигурава одржавање (A&B прегледи) својих властитих ваздухоплова, није се одговарајуће одазвао на упит надлежних тијела за цивилно ваздухопловство ове државе чланице у погледу безбједносних аспеката његове активности, чиме је показао помањкање транспарентности или комуникације, што је видљиво из недостатка одговарајућег одговора на захтјеве ове државе чланице.

(59) Стога је на основу заједничких критеријума оцијењено да Silverback Cargo Freighters не задовољава релевантне стандарде безбједности.

#### Ваздушни превозници из Демократске Републике Конго

(60) Упркос својим настојањима, надлежна тијела за цивилно ваздухопловство Демократске Републике Конго ('DRC') имају упорне потешкоће при провођењу и увођењу релевантних стандарда безбједности, што се види из ICAO-USOAP сажетог ревизијског извјештаја Управе за цивилно ваздухопловство Демократске Републике Конго (Киншаса, 11.-18. јуни 2001.). Посебно, тренутно није успостављен никакав систем за сертификацију ваздушних превозника.

(61) Према томе, надлежна тијела DRC-а, која су одговорна за регулаторни надзор, показала су помањкање способности за извођење одговарајућег надзора безбједности.

(62) За Central Air Express је уведена забрана летења ради доказаних недостатака у односу на међународне стандарде безбједности и ради помањкања сарадње с државом чланицом.

(63) Белгија<sup>16</sup>[46] и Nawa Nona Airways (НВА) су дали информације које показују да су, што се тиче НВА-а, недостатака које су у прошлости запазила Белгијска надлежна тијела значајно поправљене у погледу одређеног ваздухоплова. Белгија је надаље обавијестила Комисију да намјерава провести системне инспекцијске прегледе НВА-а на узлетишту. Ради тога се сматра да се овом ваздушном превознику треба допустити наставак садашње дјелатности.

(64) Стога је на основу заједничких критеријума оцијењено да све ваздушне превознике сертифициване у Демократској Републици Конго (RDC) треба укључити у Прилог А, с изузетком Nawa Nona Airwaysa (НВА) који треба укључити у Прилог Б.

#### Ваздушни превозници из Екваторијалне Гвинеје

(65) Надлежна тијела Екваторијалне Гвинеје одговорна за надзор нису у потпуности сарађивали с надлежним тијелом Уједињене Краљевине за цивилно ваздухопловство када се поставило питање безбједности рада превозника који су лиценцирани или сертифицивани у тој држави. Уједињена Краљевина је 27. марта 2002.17[47] у допису

главном директору цивилног ваздухопловства у Екваторијалној Гвинеји затражила појашњење у вези за сљедећим:

- значајан пораст броја ваздухоплова регистрованих у Екваторијалној Гвинеји и наводи да Aircraft Registration Bureau (ARB) или слична организација вјероватно води регистар,
- чињеница да одређен број превозника који имају свједочанство о способности ваздушног превозника (АОС) издату у Екваторијалној Гвинеји, немају своје главно сједиште у Екваторијалној Гвинеји.

У том је допису Уједињена Краљевина такође обавијестила главног директора за цивилно ваздухопловство, да више неће моћи допустити даље комерцијалне летове превозника из Екваторијалне Гвинеје на свом подручју, док се надлежна тијела Уједињене Краљевине не увјере да се над тим ваздухопловима проводи задовољавајући надзор. Екваторијална Гвинеја на овај допис није одговорила.

(66) Надлежна тијела Екваторијалне Гвинеје одговорна за регулаторни надзор нису показала довољну способност за провођење и увођење релевантних стандарда безбједности, што посебно показују ревизије и с њима повезани корективни акцијски планови успостављени на основу ICAO-вог Универзалног програма за ревизију надзора безбједности (USOAP). Оваква USOAP ревизија Екваторијалне Гвинеје је обављена у мају 2001., при чему је ревизијски извјештај<sup>18[48]</sup> показало да тијела цивилног ваздухопловства у вријеме ревизије нису имала способност осигуравања одговарајућег надзора над својим превозницима те осигуравања да они дјелују у складу с ICAO стандардима. Наиме, налази ове ревизије укључивали су сљедеће:

- непостојање организације која би била способна преузети дјелатности надзора безбједности, посебно недостатак специјализованог особља на подручјима лиценцирања, рада ваздухоплова или пловидбености,
- немогућност идентификовања броја ваздухоплова у регистру или броја издатих ваљаних увјерења о пловидбености,
- није успостављен структурирани систем за сертификацију и надзор над ваздухопловним превозницима,
- нису донесени прописи за ваздухопловне операције,
- није изведен надзор над овлаштеним превозницима,
- није уведен систем за извођење основних задатака агенције за надзор пловидбености.

Надаље, главна управа цивилног ваздухопловства Екваторијалне Гвинеје није никад доставила ICAO-у акцијски план за рјешавање ових ревизијских налаза<sup>19[49]</sup>, па стога није проведена даљи задатак праћења ревизије.

(67) Надлежна тијела Екваторијалне Гвинеје одговорна за регулаторни надзор показала су недовољну способност увођења и провођења релевантних стандарда безбједности у

складу с њиховим обавезама из Чикашке конвенције. У ствари, неки носиоци свједочанства о способности ваздушног превозника (АОС) издане у Екваторијалној Гвинеји немају главно сједиште пословања у Екваторијалној Гвинеји, што је у супротности са захтјевима из Прилога 6. Чикашкој конвенцији<sup>20</sup>[50].

(68) Надлежна тијела Екваторијалне Гвинеје која су одговорна за регулаторни надзор сљедећих ваздушних превозника, показала су помањкање способности за извођење одговарајућег надзора безбједности тих превозника: 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) Стога је на основу заједничких критеријума оцијењено да за све ваздушне превознике сертификоване у Екваторијалној Гвинеји треба увести забрану летења, те их треба укључити у Прилог А.

#### Ваздушни превозници из Либериије

(70) Постоји провјерени доказ о озбиљним безбједносним недостацима код International Air Services који је сертификован у Либериији. Ове је недостатке утврдила Француска током инспекцијских прегледа на узлетишту обављених према програму SAFA21[51].

(71) Надлежна тијела која су одговорна за регулаторни надзор у Либериији нису у потпуности сарађивали с надлежним тијелима цивилног ваздухопловства Уједињене Краљевине (УК) када су била обавијештена о озбиљним безбједносним недостацима утврђеним током инспекцијског прегледа на узлетишту који су 5. марта 1996. обавила надлежна тијела цивилног ваздухопловства Уједињене Краљевине на ваздухоплову регистрованом у Либериији<sup>22</sup>[52]. Одмах је постављено питање безбједности превозника лиценцираних или сертификованих у Либериији, те је 12. марта 1996. надлежно тијело за цивилно ваздухопловство Уједињене Краљевине обавијестило Либериијски DCA да ће бити одбијени сви захтјеви за допуштење за обнављање комерцијалних летова у Уједињену Краљевину, док Либериијска надлежна тијела не докажу постојање дјелотворног регулаторног система за осигуравање пловидбености ваздухоплова који се налазе у либериијском регистру. Од Либериијских надлежних тијела није никада примљен никакав одговор. Слично томе, Либериијска надлежна тијела нису у потпуности сарађивали нити с француским надлежним тијелима за цивилно ваздухопловство, ускративши одговор када је ова држава чланица изразила забринутост у погледу безбједности летења превозника лиценцираних и сертификованих у Либериији.

(72) Надлежна тијела Либериије одговорна за регулаторни надзор показала су недовољну способност увођења и провођења релевантних стандарда безбједности. Сама је влада Либериије 1996.<sup>23</sup>[53] признала да не може одржати регулаторну контролу над ваздухопловима регистрованим у Либериији због грађанског рата. Будући да је Општи мировни споразум потписан 2003., а УН и пријелазна национална влада Либериије полагано успостављају мјере за побољшање безбједности, није вјероватно да се од 1996. побољшала способност владе да уреди свој регистар. Због безбједносних разлога, ICAO још није извео USOAP ревизију у Либериији.

(73) Надлежна тијела Либерии која су одговорна за регулаторни надзор сљедећих ваздушних превозника, показала су мањкање способности за извођење одговарајућег надзора безбједности тих превозника: International Air Services Inc., Satgur Air Transport Corp., Weasua Air Transport Co. Ltd.

(74) Стога је на основу заједничких критеријума оцијењено да за све ваздушне превознике сертификоване у Либерии треба увести забрану летења, те их треба укључити у Прилог А.

Ваздушни превозници из Сијера Леонеа

(75) Постоји провјерени доказ о озбиљним безбједносним недостацима код Air Universal Ltd. Ове је недостатка утврдила Шведска током инспекцијског прегледа на узлетишту обављеном према програму SAFA24[54].

(76) Надлежна тијела која су одговорна за регулаторни надзор у Sierra Leone-у нису у потпуности сарађивали с надлежним тијелима Шведске за цивилно ваздухопловство када се поставило питање безбједности Air Universal Ltd. који је сертификован у тој држави, што је видљиво из изостанка одговора на кореспонденцију из те државе чланице.

(77) Уједињена Краљевина је већ раније одбила или опозвала одобрење за рад или техничку дозволу за све превознике под надзором Sierra Leone-а.

(78) Иако је свједочанство о способности ваздушног превозника за Air Universal Ltd. издана у Sierra Leone-у, постоји доказ који показује да овај превозник тренутно своје главно сједиште има у Јордану, што је у супротности са захтјевима из Прилога 6. Чикашкој конвенцији.

(79) Надлежна тијела Сијера Леонеа која су одговорна за регулаторни надзор над Air Universal Ltd., нису обавила одговарајући надзор над овим превозником у складу са својим обавезама из Чикашке конвенције.

(80) Стога је на основу заједничких критеријума оцијењено да Air Universal Ltd. не задовољава релевантне стандарде безбједности.

(81) Постоји провјерени доказ о озбиљним безбједносним недостацима код превозника сертификованих у Сијера Леоне-у. Ове су недостатке идентификовале три државе чланице, УК, Малта и Шведска током инспекцијских прегледа на узлетишту обављених према програму SAFA25[55].

(82) Надлежна тијела која су одговорна за регулаторни надзор у Сијера Леонеу нису у потпуности сарађивали с надлежним тијелима Шведске и Малте за цивилно ваздухопловство када се поставило питање безбједности Air Universal Ltd. који је сертификован у тој држави, што је видљиво из изостанка одговора на кореспонденцију из те државе чланице.

(83) Надлежна тијела Сијера Леонеа одговорна за регулаторни надзор показала су недовољну способност увођења и провођења релевантних стандарда безбједности у

складу с њиховим обавезама из Чикашке конвенције. Сијера Леоне нема одговарајући систем за праћење својих ваздухопловних операција или ваздухоплова, и нема техничких могућности нити ресурса за обављање оваквих задатака. Неки носиоци свједочанства о способности ваздушног превозника (АОС) издатог у Сијера Леонеу нису имали главно сједиште пословања у Сијера Леонеу, што је у супротности са захтјевима из Прилога 6. Чикашкој конвенцији.

(84) Сматра се да је корективни акцијски план Сијера Леонеа неодговарајући (или недовољан) за поправљање утврђених озбиљних безбједносних недостатака. Надлежна тијела за цивилно ваздухопловство Сијера Леонеа склопила су уговор с приватним предузећем, International Aviation Surveyors (IAS), да у њихово име обавља неке активности надзора. Међутим, одредбе које су обје стране уредиле меморандумом о споразумјевању<sup>26[56]</sup> не осигуравају одговарајући систем надзора за ваздухоплове у регистру Сијера Леонеа. То се посебно односи на сљедеће:

– Ваздухоплови/превозници обухваћени Меморандумом о сагласности нису имали сједиште у Сијера Леонеу, а особље IAS-а није имало сједиште нити у Сијера Леонеу нити у држави у којој су сједиште имали ваздушни превозници.

– Чини се да IAS није имао никаквих извршних овласти.

– IAS је преузео одговорност за рутинске инспекције одређених превозника али није био спецификован ниво његове инспекцијске дјелатности.

– Меморандумом о сагласности IAS-у је дати уговорни однос с дотичним ваздушним превозницима.

– Чини се да Меморандум о сагласности није на одговарајући начин регулисао надзор летачких операција.

(85) Надлежна тијела Сијера Леонеа која су одговорна за регулаторни надзор сљедећих ваздушних превозника, показала су помањкање способности за извођење одговарајућег надзора безбједности ових превозника: 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) Стога је на основу заједничких критеријума оцијењено да за све ваздушне превознике сертификоване у Сијера Леонеу треба увести забрану летења те их треба укључити у Прилог А.

Ваздушни превозници из Свазиленда

(87) Постоји провјерени доказ о озбиљним безбједносним недостацима код ваздушног превозника Jet Africa који је сертификован у Swaziland-у. Ове је недостатке утврдила Холандија током инспекцијског прегледа на узлетишту обављеном према програму SAFA27<sup>[57]</sup>.

(88) Jet Africa се није одговарајуће и благовремено одазвао на упит холандских надлежних тијела за цивилно ваздухопловство у погледу безбједносних аспеката његове активности, чиме је показао помањкање транспарентности или комуникације, што је видљиво из тога што није одговорио на кореспонденцију послану из ове државе чланице.

(89) Не постоји доказ да је Jet Africa представио одговарајући корективни акцијски план за исправљање озбиљних безбједносних недостатака као одговор на захтјев Холандије.

(90) Надлежна тијела Свазиленда одговорна за регулаторни надзор нису показала довољну способност за увођење и провођење релевантних стандарда безбједности, што посебно показује USOAP ревизија обављена у марту 1999. У ревизијском извјештају је закључено да у вријеме ревизије Свазиленд није био способан за задовољавајуће испуњавање одговорности у погледу надзора безбједности својих ваздушних превозника и ваздухопловног регистра. Такође је наведено да није било могуће утврдити тачан број ваздухоплова у регистру, ради тога што он није био исправно вођен. Ревизијски тим такође није могао утврдити стварни број важећих лиценци које је Свазиленд издао особљу, будући да се о томе није водила евиденција. Није проведен даљи задатак праћења USOAP ревизије будући да Свазиленд није доставио ICAO-у информације о напретку који је постигао при провођењу акцијског плана за рјешавање проблема утврђених ревизијом.

(91) Надлежна тијела Свазиленда, која су одговорна за регулаторни надзор сљедећих ваздушних превозника, показала су помањкање способности за извођење одговарајућег надзора безбједности ових превозника: 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) Стога је на основу заједничких критеријума оцијењено да за све ваздушне превознике сертифициване у Свазиленду треба увести забрану летења, те их треба укључити у Прилог А.

Општа разматрања о ваздушним превозницима који се налазе на попису

(93) Будући да се тиме не би угрозила безбједност, свим горе наведеним ваздушним превозницима се може допустити остварење права саобраћања тако да од ваздушног превозника који нема забрану летења закупе ваздухоплов с посадом, уз услов да су задовољени релевантни стандарди безбједности.

(94) Попис Заједнице се мора редовно ажурирати и чим је то потребно, како би се уважио развој безбједности у односу на предметне ваздушне превознике, те на основу даљих доказа о предузетим корективним мјерама.

Ваздушни превозници који се не налазе на попису

(95) На основу доказа које су поднијели Тунинтер и надлежна тијела Туниса одговорна за регулаторни надзор, те на основу даље потврде Италије, сматра се да постоје

основани докази да је овај превозник поправио безбједносне недостатке утврђене током инспекцијског прегледа на лицу мјеста.

(96) На основу информација добијених од Њемачке сматра се да више не постоје основани докази о помањкању способности или спремности надлежних тијела Таџикистана одговорних за регулаторни надзор над ваздушним превозницима сертификованим у овој држави.

(97) На основу информација достављених Белгији, које показују да су недостаци који су довели до националне забране летења за I.C.T.P.W и South Airlines у потпуности отклоњене, сматра се да више не постоје основани докази о истрајавању озбиљних безбједносних недостатака код ових ваздушних превозника.

(98) На основу информација добијених од Њемачке, које показују да одређени ваздухоплов због којег су уведена ограничења летења за Atlanta Soyuz више није дио његове флоте, сматра се да више не постоје основани докази о истрајавању озбиљних безбједносних недостатака код овог ваздушног превозника.

(99) На основу информација које су у овој фази на располагању, сматра се да не постоје основани докази о томе да Air Mauritanie није отклонио озбиљне безбједносне недостатке. Упркос томе, треба даље оцјењивати способност надлежних тијела Мауританије одговорних за регулаторни надзор над овим ваздушним превозником. У ту сврху, уз помоћ надлежних тијела свих заинтересованих држава чланица, Комисија мора у року од два мјесеца провести оцјењивање надлежних тијела Мауританије одговорних за регулаторни надзор над овим ваздушним превозником и предузећа под његовом одговорношћу.

(100) Мјере предвиђене овом Уредбом у складу су с мишљењем Одбора за безбједност ваздушног саобраћаја,

ДОНИЈЕЛА ЈЕ ОВУ УРЕДБУ:

Члан 1.

ПРЕДМЕТ

Овом се Уредбом успоставља попис Заједнице који садржи ваздушне превознике на које се примјењује забрана летења унутар Заједнице из Поглавља II. основне Уредбе.

Члан 2.

ЗАБРАНЕ ЛЕТЕЊА

1. За ваздушне превознике наведене у Прилогу А вриједи забрана за све њихове летове унутар Заједнице.

2. За ваздушне превознике наведене у Прилогу Б вриједе ограничења летења унутар Заједнице. Ова ограничења се састоје од забране употребе одређеног ваздухоплова или одређених типова ваздухоплова наведених у прилогу Б.

Члан 3.

#### ИМПЛЕМЕНТАЦИЈА

Државе чланице обавјештавају Комисију о свим мјерама предузетим у складу с чланом 3. ставом 1. основне Уредбе, како би на свом подручју провеле забране летења које су укључене у попис Заједнице, у односу на ваздушне превознике на које се те забране примјењују.

Члан 4.

#### СТУПАЊЕ НА СНАГУ

Ова Уредба ступа на снагу први дан након њене објаве у *Службеном листу Европске уније*.

Ова Уредба у цијелости обвезује и непосредно се примјењује у свим државама чланицама.

Састављено у Бриселу 22. марта 2006.

За Комисију  
Jacques  
BARROT  
Потпредсједник

ПРИЛОГ А

ПОПИС ВАЗДУШНИХ ПРЕВОЗНИКА ЗА КОЈЕ ВРИЈЕДИ ЗАБРАНА СВИХ ЛЕТОВА  
УНУТАР ЗАЈЕДНИЦЕ1[58]

Назив правног субјекта ваздушног превозника како је назначено у АОС-у (и његово пословно име, ако је различито)	Број Свједочанства о способности ваздушног превозника (АОС) или број оперативне лиценце	ICAO дезинацијска ознака	Држава оператора
Air Koryo	непознат	KOR	Демократска Народна Република Кореја
Air Service Comores	непознат	непозната	Комори
Ariana Afghan Airlines ft	009	AFG	Афганистан
BGB Air	AK-0194-04	непозната	Казахстан
GST Aero Air Company	AK 0203-04	BMK	Казахстан
Phoenix Aviation	02	PHG	Киргистан
Phuket Airlines	07/2544	VAP	Тајланд
Reem Air	07	REK	Кргистан
Silverback Cargo Freighters	непознат	VRB	Руанда
Сви ваздушни превозници сертификовани од стране власти надлежних за регулаторни надзор Демократске Републике Конго, укључујући	непознат	непозната	Демократска Република Конго
Africa One	409/CAB/MIN/TC/017/2005	CFR	Демократска Република Конго

AFRICAN COMPANY AIRLINES	409/CAB/MIN/TC/017/2005	непозната	Демократска Република Конго
AIGLE AVIATION	Потпис министра	непозната	Демократска Република Конго
AIR BOYOMA	Потпис министра	непозната	Демократска Република Конго
AIR KASAI	409/CAB/MIN/TC/010/2005	непозната	Демократска Република Конго
AIR NAVETTE	409/CAB/MIN/TC/015/2005	непозната	Демократска Република Конго
AIR TROPICQUES s.p.r.l.	409/CAB/MIN/TC/007/2005	непозната	Демократска Република Конго
ATO — Air Transport Office	nepoznat	непозната	Демократска Република Конго
BLUE AIRLINES	409/CAB/MIN/TC/038/2005	BUL	Демократска Република Конго
BUSINESS AVIATION s.p.r.l.	409/CAB/MIN/TC/012/2005	непозната	Демократска Република Конго
BUTEMBO AIRLINES	Потпис министра	непозната	Демократска Република Конго
CAA — Compagnie Africaine d'Aviation	409/CAB/MIN/TC/016/200 5	непозната	Демократска Република Конго
CARGO AVIATION BULL	409/CAB/MIN/TC/032/2005	непозната	Демократска Република Конго

CENTRAL EXPRESS	AIR	409/CAB/MIN/TC/01 1/2005	CAX	Демократска Република Конго
CETRACA SERVICE	AVIATION	409/CAB/MIN/TC/037/2005	непозната	Демократска Република Конго
CHC STELAVIA		Потпис министра	непозната	Демократска Република Конго
COMAIR		Потпис министра	непозната	Демократска Република Конго
COMPAGNIE AFRICAINE D'AVIATION		409/CAB/MIN/TC/01 6/200 5	непозната	Демократска Република Конго
CO-ZA AIRWAYS		Потпис министра	непозната	Демократска Република Конго
DAS AIRLINES		непознат	RKC	Демократска Република Конго
DOREN AIRCARGO		409/CAB/MIN/TC/0168/2005	непозната	Демократска Република Конго
ENTERPRISE WORLD AIRWAYS		409/CAB/MIN/TC/031/2005	EWS	Демократска Република Конго
FILAIR		409/CAB/MIN/TC/014/2005	непозната	Демократска Република Конго
FREE AIRLINES		409/CAB/MIN/TC/MNL/CM/014/2005	непозната	Демократска Република Конго
GALAXY CORPORATION		409/CAB/MIN/TC/0002/MNL/CM/014/2005	непозната	Демократска Република Конго

GR AVIATION	409/CAB/MIN/TC/040 3/TW/ TK/2005	непозната	Демократска Република Конго
GLOBAL AIRWAYS	409/CAB/MIN/TC/029/2005	BSP	Демократска Република Конго
GOMA EXPRESS	Потпис министра	непозната	Демократска Република Конго
GREAT LAKE BUSINESS COMPANY	Потпис министра	непозната	Демократска Република Конго
I.T.A.B. — International Trans Air Business	409/CAB/MIN/TC/0022/2005	непозната	Демократска Република Конго
JETAIR — Jet Aero Services, s.p.r.l.	непознат	непозната	Демократска Република Конго
KINSHASA AIRWAYS, s.p.r.l	непознат	KNS	Демократска Република Конго
KIVU AIR	Потпис министра	непозната	Демократска Република Конго
LAC — Lignes Aériennes Congolaises	Unknown	LCG	Демократска Република Конго
MALU AVIATION	409/CAB/MIN/TC/013/2005	непозната	Демократска Република Конго
Malila Airlift	409/CAB/MIN/TC/008/2005	непозната	Демократска Република Конго
MANGO MAT	Потпис министра	непозната	Демократска Република Конго

RWABIKA EXPRESS	'BUSHI	непознат	непозната	Демократска Република Конго
SAFARI LOGISTICS		409/CAB/MIN/TC/0760/V/KK/2005	непозната	Демократска Република Конго
SERVICES AIR		409/CAB/MIN/TC/0 34/200 5	непозната	Демократска Република Конго
TEMBO AIR SERVICES		409/CAB/VC-MIN/TC/0405/2006	непозната	Демократска Република Конго
THOM'S AIRWAYS		409/CAB/MIN/TC/0033/2005	непозната	Демократска Република Конго
TMK AIR COMMUTER		409/CAB/MIN/TC/020/2005	непозната	Демократска Република Конго
TRACEP		непознат	непозната	Демократска Република Конго
TRANS AIR CARGO SERVICES		409/CAB/MIN/TC/035/2005	непозната	Демократска Република Конго
TRANSPORTS AERIENNES CONGOLAIS (TRACO)		409/CAB/MIN/TC/0 34/200 5	непозната	Демократска Република Конго
UHURU AIRLINES		409/CAB/MIN/TC/039/2005	непозната	Демократска Република Конго
VIRUNGA CHARTER	AIR	409/CAB/MIN/TC/018/2005	непозната	Демократска Република Конго
WALTAIR AVIATION		409/CAB/MIN/TC/036/2005	непозната	Демократска Република Конго

WIMBI DIRI AIRWAYS	409/CAB/MIN/TC/005/2005	непозната	Демократска Република Конго
Сви ваздушни превозници сертификовани од стране власти надлежних за регулаторни надзор Екваторијалне Гвинеје, укључујући	непознат	непозната	Екваторијална Гвинеја
Air Consul SA	непознат	RCS	Екваторијална Гвинеја
Avirex Guinee Equatoriale	непознат	AXG	Екваторијална Гвинеја
COAGE — Compagnie Aeree de Guinee Equatorial	непознат	COG	Екваторијална Гвинеја
Ecuato Guineana de Aviacion	непознат	ECV	Екваторијална Гвинеја
Ecuatorial Cargo	непознат	EQC	Екваторијална Гвинеја
GEASA — Guinea Ecuatorial Airlines SA	непознат	GEA	Екваторијална Гвинеја
GETRA — Guinea Ecuatorial de Transportes Aereos	непознат	GET	Екваторијална Гвинеја
Jetline Inc.	непознат	JLE	Екваторијална Гвинеја
KNG Transavia Cargo	непознат	VCG	Екваторијална Гвинеја
Prompt Air GE SA	непознат	POM	Екваторијална Гвинеја
UTAGE — Union de Transport Aereo de Guinea Ecuatorial	непознат	UTG	Екваторијална Гвинеја

Сви ваздушни превозници сертификовани од стране власти надлежних за регулаторни надзор Либериие, укључујући	непознат	непозната	Либерииа
International Air Services	непознат	IAX	Либерииа
SATGUR AIR TRANSPORT, Corp.	непознат	TGR	Либерииа
WEASUA AIR TRANSPORT, Co. Ltd	непознат	WTC	Либерииа
Сви ваздушни превозници сертификовани од стране власти надлежних за регулаторни надзор Сиера Леоне-а, укључујући	непознат	непозната	Sierra Leone
AEROLIFT, Co. Ltd	непознат	LFT	Sierra Leone
AFRIK AIR LINKS	непознат	AFK	Sierra Leone
AIR LEONE, Ltd	непознат	RLL	Sierra Leone
AIR RUM, Ltd	непознат	RUM	Sierra Leone
AIR SALONE, Ltd	непознат	RNE	Sierra Leone
AIR UNIVERSAL, Ltd	00007	uvs	Sierra Leone
DESTINY AIR SERVICES, Ltd	непознат	DTY	Sierra Leone
FIRST LINE AIR (SL), Ltd	непознат	FIR	Sierra Leone
HEAVYLIFT CARGO	непознат	непозната	Sierra Leone
PARAMOUNT AIRLINES, Ltd	непознат	PRR	Sierra Leone

STAR AIR, Ltd	непознат	SIM	Sierra Leone
TEEBAH AIRWAYS	непознат	непозната	Sierra Leone
WEST COAST AIRWAYS Ltd	непознат	WCA	Sierra Leone
Сви ваздушни превозници сертификовани од стране власти надлежних за регулаторни надзор Swazilanda, укључујући	непознат	непозната	Swaziland
AFRICAN INTERNATIONAL AIRWAYS, (Pty) Ltd	непознат	AIA	Swaziland
AIRLINK SWAZILAND, Ltd	непознат	SZL	Swaziland
Jet Africa	непознат	OSW	Swaziland
NORTHEAST AIRLINES, (Pty) Ltd	непознат	NEY	Swaziland
SCAN AIR CHARTER, Ltd	непознат	непозната	Swaziland
SWAZI EXPRESS AIRWAYS	непознат	SWX	Swaziland

Забрана за Ariana Afghan Airlines примјењује се на све ваздухоплове којима оперише овај ваздушни превозник осим на А310 регистарски број F-GYYY.

ПРИЛОГ Б

ПОПИС ВАЗДУШНИХ ПРЕВОЗНИКА ЗА КОЈЕ ВРИЈЕДЕ ОГРАНИЧЕЊА ЛЕТЕЊА УНУТАР ЗАЈЕДНИЦЕ<sup>1</sup>[59]

Назив правног субјекта ваздушног превозника како је назначено у АОС-у (и његово пословно име, ако је различито)	Број Свједочанства о способности ваздушног превозника (АОС) или број оперативне лиценце	ICAO дезинацијска ознака	Држава оператора	Тип ваздухоплова	Регистарски број(еви) и када је доступно, серијски број(еви)	Држава регистрације
Air Bangladesh	17	BGD	Бангладеш	B747-269B	S2-ADT	Бангладеш
Buraq Air	002/01	BRQ	Либија	IL-76	— UN-76007 (сер. бр. 0003426765) — 5a-DNA (сер. бр. 0023439140) — 5A-DMQ (сер. бр. 73479392) — UN-76008 (сер. бр. 0033448404)	Либија
Buraq Air	002/01	BRQ	Либија	Лет L-410	5A-DMT	Либија

					(сер. бр. 871928)	
HBA ft	416/дац/тц/с ец/ 087/2005	ALX	Демократс ка Република Конго	Цијела флота осим L-101	Цијела флота осим 9Q- СНС (сер. бр. 193X- 1206)	Демократс ка Република Конго

Нева Вога Airways једина смије користити специфичне ваздухоплове намијењене за своје тренутне операције унутар Европске заједнице.

[1] СЛ Ц 103 Е, 30.4.2002., стр. 351.

[2] СЛ Ц 241, 7.10.2002., стр. 33.

[3] Мишљење Европског парламента од 3. септембра 2002. (СЛ Ц 272 Е, 13.11.2003., стр. 343.), заједнички став Вијећа од 13. јуна 2003. (СЛ Ц 233 Е, 30.9.2003., стр. 12.) и ставу Европског парламента од 9. октобра 2003. (још није објављена у Службеном листу). Законодавна резолуција Европског парламента од 1. априла 2004 и Одлука Вијећа од 30. марта 2004.

[4] СЛ Ц 65, 4.3.1996., стр. 172.

[5] СЛ Л 145, 31.5.2001., стр. 43.

[6] СЛ Л 373, 31.12.1991., стр. 4. Уредба како је посљедњи пут измијењена и допуњена Уредбом (ЕЗ-а) бр. 1592/2002 Европског парламента и Вијећа (СЛ Л 240, 7.9.2002., стр. 1.).

[7] СЛ Л 184, 17.7.1999., стр. 23.

[8]1 СЛ Л 143, 30. 4. 2004., стр. 76.

[9]2 СЛ Л 240, 7. 9. 2002., стр. 1. Уредба како је посљедњи пут измијењена и допуњена Уредбом (ЕЗ-а) бр. 1643/2003 (СЛ Л 245, 29.9.2003., стр. 7.).

[10]3 СЛ Л 373, 31. 12. 1991., стр. 4. Уредба како је посљедњи пут измијењена и допуњена Уредбом (ЕЗ-а) бр. 1592/2002 (СЛ Л 240, 7.9.2002., стр. 1.).

[11]1 СЛ Л 143, 30. 4. 2004., стр. 76. Директива како се измјењује и допуњује Уредбом (ЕЗ-а) бр. 2111/2005 (СЛ Л 344, 27.12.2005., стр. 15).

[12]2 СЛ Л 134, 20. 5. 2006., стр. 16.

[13]3 СЛ Л 373, 31. 12. 1991., стр. 4. Директиве како је посљедњи пут измијењена и допуњена Уредбом (ЕЗ-а) бр. 216/2008 Европског парламента и Вијећа (СЛ Л 79, 19.3.2008., стр. 1.).

[14]1 СЛ Л 129, 17. 5. 2006., стр. 10.

[15]1 СЛ Л 143, 30. 4. 2004., стр. 76. Директива како је посљедњи пут измијењена и допуњена Уредбом (ЕЗ-а) бр. 2111/2005 (СЛ Л 344, 27.12.2005., стр. 15).

[16]2 СЛ Л 373, 31.12.1991., стр. 4. Уредба како је посљедњи пут измијењена и допуњена Уредбом (ЕЗ-а) бр. 216/2008 Европског парламента и Вијећа (СЛ Л 79, 19. 3. 2008., стр. 1.).

[17]3 СЛ Л 344, 27.12.2005., стр. 15.

[18]1 Мишљење од 28. септембра 2005. (није још објављено у Службеном листу).

[19]2 Мишљење Европског парламента од 16. новембра 2005. (није још објављено у Службеном листу) и Одлука Вијећа од 5. децембра 2005.

[20]3 СЛ Л 373, 31. 12. 1991., стр. 4. Уредба како је посљедњи пут измијењена и допуњена Уредбом Комисије (ЕЗ-а) бр. 2871/2000 (СЛ Л 333, 29. 12. 2000., стр. 47.).

[21]4 СЛ Л 240, 7. 9. 2002., стр. 1. Уредба како је посљедњи пут измијењена и допуњена Уредбом Комисије (ЕЗ-а) бр.1701/2003 (СЛ Л 243, 27. 9. 2003., стр. 5.).

[22]5 СЛ Л 158, 23. 6. 1990., стр. 59.

[23]6 СЛ Л 220, 29. 7. 1989., стр. 1. Уредба како је посљедњи пут измијењена и допуњена Уредбом (ЕЗ-а) бр. 323/1999 (СЛ Л 40, 13.2.1999., стр. 1.).

[24]7 СЛ Л 167, 4.7.2003., стр. 23.

[25]8 СЛ Л 46, 17.2.2004., стр. 1.

[26]99 СЛ Л 95, 21.4.1993., стр. 29.

[27]10 СЛ Л 184, 17.7.1999., стр. 23.

[28]11 СЛ Л 143, 30.4.2004., стр. 76.

[29]1 СЛ Л 344, 27. 12. 2005., стр. 15.

[30]2 Основан чланом 12. Уредбе Вијећа (ЕЕЗ-а) бр. 3922/91 од 16. децембра 1991. о усклађивању техничких захтјева и управних поступака у подручју цивилног ваздухопловства (СЛ Л 373, 31. 12. 1991., стр. 4.).

[31]1 СЛ Л 344, 27. 12. 2005., стр. 15.

[32]2 Основан чланом 12. Уредбе Вијећа (ЕЕЗ-а) бр. 3922/91 од 16. децембра 1991. о усклађивању техничких захтјева и управних поступака у подручју цивилног ваздухопловства (СЛ Л 373, 31. 12. 1991., стр. 4.).

[33]3 LBA-D-2005-0003

LBA-D-2005-0004

LBA-D-2005-0004

[34]4 DGAC/F 2000-210

Нема навода за други инспекцијски преглед SAFA који је обавила Њемачка.

[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 Чињенично ваздухопловни извјештај, SAD – Национални одбор за безбједност саобраћаја, 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 инспекцијски преглед на узлетишту који су 11. марта 2006. обавила надлежна тијела Белгије у Бриселу.

[47]17 Кореспонденција између Министарства саобраћаја Уједињене Краљевине и DGCA-Екваторијалне Гвинеје о 'Регистру ваздухоплова Екваторијалне Гвинеје' (27. март 2002.)

[48]18 ICAO-USOAP сажет извјештај – ревизија управе цивилног ваздухопловства Републике Екваторијалне Гвинеје (Малабо 14.-18. маја 2001.)

[49]19 Радни документ С-WP/12471 Вијећа ИЦАО-а

[50]20 Кореспонденција између Министарства саобраћаја Уједињене Краљевине и ЕСАС-а о 'Издавању документације за ваздухоплове од стране неодобрених компанија' (6. август 2003.).

[51]21 DGAC/F-2004, бр. 315, 316

[52]22 UK-CAA Регулаторна скупина – Извјештај о прегледу ваздухоплова, 5. март 1996. (Шифра канцеларије: 223).

[53]23 Кореспонденција између Министарства саобраћаја Либериие и UK DGCA о 'немогућности одржавања регулаторне контроле над ваздухопловима регистрованим у Либериији због грађанског рата у Либериији', 28. август 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 Меморандум о сагласности између DCA Сијера Леоне и 'FAST International Aviation Surveyors о инспекцијском прегледу, надзору и пружању регулаторних услуга за изванрегионалне ваздушне превознике' (IAS/SL DCA MOA 201101).

[57]27 CAA/NL-2004-98

[58]1 Ваздушним превозницима наведеним у Прилогу А може се допустити остварење права саобраћања тако да од ваздушног превозника који нема забрану летења закупе ваздухоплов с посадом, уз услов да су задовољени релевантни стандарди безбједности.

[59]1 Ваздушним превозницима наведеним у Прилогу Б може се допустити остварење права саобраћања тако да од ваздушног превозника који нема забрану летења закупе ваздухоплов с посадом, уз услов да су задовољени релевантни стандарди безбједности.