

**32006R0474**

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

**od 22. marta 2006.**

**kojom se uspostavlja Lista Zajednice koja sadrži vazdušne prevoznike na koje se primjenjuje zabrana letenja unutar Zajednice iz Poglavlja II. Uredbe (EZ-a) br. 2111/2005 Evropskoga parlamenta i Savjeta**

**(Tekst značajan za Evropski ekonomski prostor)**

KOMISIJA EVROPSKIH ZAJEDNICA,

uzimajući u obzir Ugovor o osnivanju Evropske zajednice,

uzimajući u obzir Uredbu (EZ-a) br. 2111/2005 Evropskog parlamenta i Savjeta od 14. decembra 2005. o uspostavljanju popisa Zajednice koji sadrži vazdušne prevoznike na koje se primjenjuje zabrana letenja unutar Zajednice, o informisanju putnika u vazдушnom saobraćaju o identitetu vazdušnog prevoznika koji izvodi let, te kojom se opoziva član 9. Direktive 2004/36/EZ<sup>1</sup>, a posebno njen član 3.,

budući da:

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

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

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

(4) U skladu sa članom 7. osnovne Uredbe, Komisija je dotičnim vazdušnim prevoznicima dala mogućnost uvida u dokumente koje su dostavile države članice kao i mogućnost da u roku od 10 radnih dana podnesu pismene primjedbe i daju usmeni podnesak Komisiji i Odboru za sigurnost vazdušnog saobraćaja<sup>2</sup>.

---

<sup>1</sup> SL L 344, 27.12.2005., str. 15.

<sup>2</sup> Osnovan članom 12. Uredbe Savjeta (EEZ-a) br. 3922/91 od 16. decembra 1991. o usklađivanju tehničkih zahtjeva i upravnih postupaka na polju civilnog vazduhoplovstva (SL L 373, 31.12.1991., str. 4.).

(5) Zajednički kriterijumi za razmatranje zabrane letenja zbog sigurnosnih razloga na nivou Zajednice navedeni su u Prilogu osnovne Uredbe.

#### Air Bangladesh

(6) Postoji provjereni dokaz o ozbiljnim sigurnosnim nedostacima Air Bangladesha u odnosu na određeni vazduhoplov iz njegove flote. Ovi su nedostaci utvrđeni tokom inspekcijskih pregleda na aerodromu koje je prema programu SAFA obavila Njemačka<sup>1</sup>.

(7) Air Bangladesh se nije odgovarajuće i pravovremeno odazvao na poziv njemačkih nadležnih tijela za civilno vazduhoplovstvo u odnosu na sigurnosne aspekte njegove aktivnosti, čime je pokazao nedostatak transparentnosti ili komunikacije, što je vidljivo iz toga što nije odgovorio na korespondenciju iz ove države članice. Njemačka do današnjeg dana nije imala mogućnost provjeriti da li su sigurnosni nedostaci popravljani.

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

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

#### Air Koryo

(10) Postoji provjereni dokaz o ozbiljnim sigurnosnim nedostacima Air Koryoa. Ove su nedostatke utvrdile Francuska i Njemačka tokom inspekcijskih pregleda na aerodromu prema programu SAFA<sup>2</sup>.

(11) Tokom drugih inspekcijskih pregleda na aerodromu obavljenih prema programu SAFA<sup>3</sup> utvrđeno je da Air Koryo uporno ne otklanja nedostatke koje je ranije saopštila Francuska.

(12) Utemeljene informacije povezane sa ozbiljnim incidentima koje je saopštila Francuska ukazuju na latentne sistemске sigurnosne nedostatke Air Koryoa.

(13) Air Koryo je pokazao nedostatak sposobnosti za rješavanje ovih sigurnosnih nedostataka.

(14) Air Koryo se nije odgovarajuće i pravovremeno odazvao na poziv francuskih nadležnih tijela za civilno vazduhoplovstvo u odnosu na sigurnosne aspekte njegove aktivnosti, čime je pokazao nedostatak transparentnosti ili komunikacije, što je vidljivo iz toga što nije odgovorio na zahtjev ove države članice.

(15) Korektivni akcioni plan koji je Air Koryo dostavio na zahtjev Francuske nije bio primjeren i adekvatan za ispravljanje utvrđenih ozbiljnih sigurnosnih nedostataka.

---

<sup>1</sup> LBA-D-2005-0003

LBA-D-2005-0004

LBA-D-2005-0004

<sup>2</sup> DGAC/F 2000-210

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

<sup>3</sup> DGAC/F-2000-895

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

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

#### Ariana Afghan Airlines

(18) Postoji provjereni dokaz o ozbiljnim sigurnosnim nedostacima određenog vazduhoplova koji koristi Ariana Afghan Airlines. Ove je nedostaci utvrdila Njemačka tokom inspeksijskih pregleda na aerodromu obavljenih prema programu SAFA<sup>1</sup>.

(19) Ariana Afghan Airlines je pokazao nedostatak sposobnosti za rješavanje ovih sigurnosnih nedostataka.

(20) Ariana Afghan Airlines se nije odgovarajuće i pravovremeno odazvao na zahtjev njemačkih nadležnih tijela za civilno vazduhoplovstvo u odnosu na sigurnosne aspekte njegove aktivnosti, čime je pokazao nedostatak komunikacije, što je vidljivo iz nedostatka odgovarajućeg odgovora na korespondenciju iz ove države članice.

(21) Nadležna tijela Afganistana, gdje je registrovan vazduhoplov koji koristi Ariana Afghan Airlines, nisu obavila potpuno odgovarajući nadzor nad vazduhoplovom koji koristi ovaj prevoznik u skladu sa svojim obavezama iz Čikaške konvencije.

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

#### BGB Air

(23) Postoji provjereni dokaz o ozbiljnim sigurnosnim nedostacima BGB Aira. Ove je nedostatke utvrdila Italija tokom inspeksijskih pregleda na aerodromu obavljenih prema programu SAFA<sup>2</sup>.

(24) BGB Air je pokazao nedostatak sposobnosti ili spremnosti za rješavanje sigurnosnih nedostataka, što pokazuje dostavljena sopstvena ocjena u odnosu na ICAO standarde na osnovu kontrolne liste za strane operatere koju je primijenila Italija, a za koju je utvrđeno da nije u skladu sa kasnijim nalazom SAFA inspeksijskih pregleda.

(25) BGB Air se nije odgovarajuće odazvao na zahtjev italijanskih nadležnih tijela za civilno vazduhoplovstvo u odnosu na sigurnosne aspekte njegove aktivnosti, čime je pokazao nedostatak transparentnosti i komunikacije, što je vidljivo iz izostanka odgovora na određenu korespondenciju iz ove države članice.

---

<sup>1</sup> LBA-D-2004-269

LBA-D-2004-341

LBA-D-2004-374

LBA-D-2004-597

<sup>2</sup> ENAC-IT-2005-237

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

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

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

#### Buraq Air

(29) Postoji provjereni dokaz o ozbiljnim sigurnosnim nedostacima Buraq Aira što se tiče njegove djelatnosti prevoza tereta. Ove su nedostatke utvrdile Švedska i Holandija tokom inspekcijskih pregleda na aerodromu obavljenih prema programu SAFA<sup>1</sup>.

(30) Buraq Air se nije odgovarajuće i pravovremeno odazvao na zahtjev njemačkih nadležnih tijela za civilno vazduhoplovstvo u odnosu na sigurnosne aspekte njegove aktivnosti prevoza tereta, čime je pokazao nedostatak transparentnosti ili komunikacije, što je vidljivo iz toga što nije odgovorio na korespondenciju iz ove države članice.

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

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

#### Air Service Comores

(33) Postoji provjereni dokaz o ozbiljnim sigurnosnim nedostacima Air Service Comoresa. Ove je nedostatke utvrdila država članica Francuska tokom inspekcijskih pregleda na aerodromu obavljenih prema programu SAFA<sup>2</sup>.

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

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

(36) Nadležna tijela Comores koja su odgovorna za regulatorni nadzor nisu pravovremeno saradivala sa nadležnim tijelima Francuske za civilno vazduhoplovstvo kada se postavilo pitanje sigurnosti rada prevoznika koji je licenciran ili sertifikovan u toj državi.

---

<sup>1</sup> LFV-S-2004-2004-52  
CAA-NL-2005-47

<sup>2</sup> DGAC/F-2005-1222

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

#### GST Aero Air Company

(38) Postoji provjereni dokaz o ozbiljnim sigurnosnim nedostacima GST Aero Air Company. Ove je nedostatke utvrdila Italija tokom inspekcijskih pregleda na aerodromu prema programu SAFA<sup>1</sup>.

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

(40) GST Aero Air Company se nije odgovarajuće i pravovremeno odazvala na zahtjev talijanskih nadležnih tijela za civilno vazduhoplovstvo u odnosu na sigurnosne aspekte njegove aktivnosti, čime je pokazala nedostatak transparentnosti ili komunikacije, što je vidljivo iz toga što nije odgovorila na korespondenciju poslanu iz ove države članice.

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

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

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

#### Phoenix Aviation

(44) Nadležna tijela Kirgistanu odgovorna za regulatorni nadzor nisu pokazala dovoljnu sposobnost za sprovođenje i uvođenje relevantnih standarda sigurnosti u odnosu na Phoenix Aviation. Iako je rješenje o sposobnosti vazduhoplova za Phoenix Aviation izdata u Kirgistanu, postoji dokaz koji pokazuje da ovaj prevoznik svoje glavno sjedište ima u Ujedinjenim Arapskim Emiratima (UAE), što je u suprotnosti sa zahtjevima iz Priloga 6. Čikaške konvencije. Činjenični izvještaj Nacionalnog odbora za sigurnost saobraćaja SAD-a<sup>2</sup> o nesreći leta 904 Kim Air, kojim je upravljao Phoenix Aviation, navodi da Phoenix Aviation ima sjedište u UEA-u.

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

#### Phuket Airlines

---

<sup>1</sup> ENAC-IT-2005-170

ENAC-IT-2005-370

<sup>2</sup> Činjenični vazduhoplovni izvještaj, SAD – Nacionalni odbor za sigurnost saobraćaja, 2.3.2005., (NTSB ID: DCA05RA033).

(46) Postoji provjereni dokaz o ozbiljnim sigurnosnim nedostacima Phuket Airlinesa. Ove su nedostatke utvrdile države članice, Ujedinjena Kraljevina i Holandija tokom inspekcijskih pregleda na aerodromu prema programu SAFA<sup>1</sup>.

(47) Phuket Airlines je pokazao nedostatak sposobnosti za pravovremeno i odgovarajuće rješavanje ovih sigurnosnih nedostataka.

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

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

#### Reem Air

(50) Postoji provjereni dokaz o ozbiljnim sigurnosnim nedostacima Reem Aira. Ove je nedostatke prvobitno utvrdila Holandija tokom inspekcijskih pregleda na aerodromu prema programu SAFA<sup>2</sup>.

(51) Tokom kasnijih inspekcijskih pregleda na aerodromu, na jednom određenom vazduhoplovu izvedenih prema programu SAFA<sup>3</sup>, Holandija je potvrdila da Reem Air uporno ne otklanja nedostatke.

(52) Reem Air je pokazao nedostatak sposobnosti ili spremnosti za rješavanje sigurnosnih nedostaci.

---

<sup>1</sup> 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  
<sup>2</sup> 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  
<sup>3</sup> CAA-NL-2005-230  
CAA-NL-2005-234  
CAA-NL-2005-235

(53) Reem Air se nije odgovarajuće i pravovremeno odazvao na zahtjev holandskih nadležnih tijela za civilno vazduhoplovstvo u odnosu na sigurnosne aspekte njegove aktivnosti, čime je pokazao nedostatak transparentnosti i komunikacije, što je vidljivo iz izostanka odgovora na korespondenciju poslatu iz ove države članice.

(54) Ne postoje dokazi o implementaciji odgovarajućeg korektivnog akcionog plana za ispravljanje utvrđenih ozbiljnih sigurnosnih nedostataka koji je Reem Air predstavio kao odgovor na zahtjev Holandije.

(55) Nadležna tijela Kirgistana odgovorna za regulatorni nadzor nad Reem Airom nisu sprovela adekvatan nadzor nad ovim prevoznikom u skladu sa njihovim obvezama iz Čikaške konvencije, što je vidljivo iz istrajavanja ozbiljnih sigurnosnih nedostataka. Osim toga, informacije koje je Reem Air dao Komisiji tokom saslušanja koje je tom preduzeću bilo odobreno pokazuju da, iako je rješenje o sposobnosti vazdušnog prevoznika izdata u Kirgistanu, ovaj prevoznik svoje glavno sjedište ima u Ujedinjenim Arapskim Emiratima (UAE), što je u suprotnosti sa zahtjevima iz Priloga 6. Čikaške konvenciji.

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

#### Silverback Cargo Freighters

(57) Postoji provjereni dokaz o ozbiljnim sigurnosnim nedostacima Silverback Cargo Freightersa. Ove je nedostaci utvrdila Belgija tokom inspekcijskih pregleda na aerodromu obavljenih prema programu SAFA<sup>1</sup>.

(58) Silverback Cargo Freighters, koji takođe obezbijeduje održavanje (A&B pregledi) svojih vazduhoplova, nije se odgovarajuće odazvao na zahtjev nadležnih tijela za civilno vazduhoplovstvo ove države članice u odnosu na sigurnosne aspekte njegove aktivnosti, čime je pokazao nedostatak transparentnosti ili komunikacije, što je vidljivo iz nedostatka odgovarajućeg odgovora na zahtjeve ove države članice.

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

#### Vazdušni prevoznici iz Demokratske Republike Kongo

(60) Uprkos svojim nastojanjima, nadležna tijela za civilno vazduhoplovstvo Demokratske Republike Kongo ('DRC') imaju stalne poteškoće kod implementacije i uvođenju relevantnih standarda sigurnosti, što se vidi iz ICAO-USOAP sažetog revizijskog izvještaja Uprave za civilno vazduhoplovstvo Demokratske Republike Kongo (Kinshasa, 11.-18. jun 2001.). Trenutno nije uspostavljen nikakav sistem za sertifikaciju vazdušnih prevoznika.

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

(62) Za Central Air Express je uvedena zabrana letenja zbog dokazanih nedostataka u odnosu na međunarodne standarde sigurnosti i zbog nedostatka saradnje sa državom članicom.

---

<sup>1</sup> BCAA-2005-36

(63) Belgija<sup>1</sup> i Hewa Bora Airways (HBA) su dali informacije koje pokazuju da su, što se tiče HBA-a, nedostaci određenog vazduhoplova koje su u prošlosti uočila Belgijska nadležna tijela značajno popravljena. Belgija je obavijestila Komisiju da namjerava sprovesti sistemске inspekcijske preglede HBA-a na aerodromu. Zbog toga se smatra da ovom vazdušnom prevozniku treba dopustiti nastavak sadašnje djelatnosti.

(64) Stoga je na osnovu zajedničkih kriterijuma ocijenjeno da sve vazdušne prevoznike licencirane u Demokratskoj Republici Kongo (RDC) treba uključiti u Prilog A, s izuzetkom Hewa Nora Airwaysa (HBA) koji treba uključiti u Prilog B.

#### Vazdušni prevoznici iz Ekvatorijalne Gvineje

(65) Nadležna tijela Ekvatorijalne Gvineje odgovorna za nadzor nisu u potpunosti saradivala sa nadležnim tijelom Ujedinjene Kraljevine za civilno vazduhoplovstvo kada se postavilo pitanje sigurnosti rada prevoznika koji su licencirani ili sertifikovani u toj državi. Ujedinjena Kraljevina je 27. marta 2002.<sup>2</sup> u dopisu glavnom direktoru civilnog vazduhoplovstva u Ekvatorijalnoj Gvineji zatražila pojašnjenje u vezi sa:

- značajnim porastom broja vazduhoplova registrovanih u Ekvatorijalnoj Gvineji i navodima da Aircraft Registration Bureau (ARB) ili slična organizacija vjerojatno vodi registar,

- činjenicom da određen broj prevoznika koji imaju rješenje o sposobnosti vazdušnog prevoznika (AOC) izdatu u Ekvatorijalnoj Gvineji, nemaju svoje glavno sjedište u Ekvatorijalnoj Gvineji.

U tom je dopisu Ujedinjena Kraljevina takođe obavijestila glavnog direktora za civilno vazduhoplovstvo, da više neće moći dopustiti dalje komercijalne letove prevoznika iz Ekvatorijalne Gvineje na svojoj teritoriji, dok se nadležna tijela Ujedinjene Kraljevine ne uvjere da se nad tim vazduhoplovima sprovodi zadovoljavajući nadzor. Ekvatorijalna Gvineja na ovaj dopis nije odgovorila.

(66) Nadležna tijela Ekvatorijalne Gvineje odgovorna za regulatorni nadzor nisu pokazala adekvatnu sposobnost za sprovođenje i uvođenje relevantnih sigurnosnih standarda, što posebno pokazuju revizije i s njima povezani korektivni akcioni planovi uspostavljeni na osnovu ICAO-vog Univerzalnog programa za reviziju nadzora sigurnosti (USOAP). Ovakva USOAP revizija Ekvatorijalne Gvineje je obavljena u maju 2001., pri čemu je revizijski izvještaj<sup>3</sup> pokazao da tijela civilnog vazduhoplovstva u vrijeme revizije nisu imala sposobnost obezbjeđenja odgovarajućeg nadzora nad svojim prevoznicima da oni djeluju u skladu sa ICAO standardima. Naime, nalazi ove revizije uključivali su sljedeće:

- nepostojanje organizacije koja bi bila sposobna preuzeti djelatnosti nadzora sigurnosti, posebno nedostatak specijalizovanog osoblja na oblastima licenciranja, rada vazduhoplova ili plovidbenosti,

---

<sup>1</sup> SAFA inspekcijski pregled na uzletištu koji su 11. marta 2006. obavila nadležna tijela Belgije u Bruxellesu.

<sup>2</sup> Korespondencija između Ministarstva saobraćaja Ujedinjene Kraljevine i DGCA-Ekvatorijalne Gvineje o 'Registru vazduhoplova Ekvatorijalne Gvineje' (27. ožujak 2002.)

<sup>3</sup> ICAO-USOAP sažet izvještaj – revizija uprave civilnog vazduhoplovstva Republike Ekvatorijalne Gvineje (Malabo 14.-18. maja 2001.)



- nemogućnost identifikovanja broja vazduhoplova u registru ili broja izdath valjanih rješenja o plovidbenosti,
- nije uspostavljen sistem za licenciranje i nadzor nad vazduhoplovnim prevoznicima,
- nisu doneseni propisi za vazduhoplovne operacije,
- nije izveden nadzor nad ovlašćenim prevoznicima,
- nije uveden sistem za izvođenje osnovnih zadataka agencije za nadzor plovidbenosti.

Glavna uprava civilnog vazduhoplovstva Ekvatorijalne Gvineje nije nikad dostavila ICAO-u akcioni plan za rješavanje ovih revizijskih nalaza<sup>1</sup>, pa zbog toga nije sprovedena dalje praćenje revizije.

(67) Nadležna tijela Ekvatorijalne Gvineje odgovorna za regulatorni nadzor pokazala su nedostatak sposobnosti za uvođenje i sprovođenje relevantnih standarda sigurnosti u skladu sa njihovim obavezama iz Čikaške konvencije. U stvari, neki nosioci rješenja o sposobnosti vazdušnog prevoznika (AOC) izdatog u Ekvatorijalnoj Gvineji nemaju glavno sjedište poslovanja u Ekvatorijalnoj Gvineji, što je u suprotnosti sa zahtjevima iz Priloga 6. Čikaške konvencije<sup>2</sup>.

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

(69) Stoga je na osnovu zajedničkih kriterijuma ocijenjeno da za sve vazdušne prevoznike licencirane u Ekvatorijalnoj Gvineji treba uvesti zabranu letenja, te ih treba uključiti u Prilog A.

#### Vazdušni prevoznici iz Liberije

(70) Postoji provjereni dokaz o ozbiljnim sigurnosnim nedostacima kod International Air Services koji je sertifikovan u Liberiji. Ove je nedostatke utvrdila Francuska tokom inspekcijskih pregleda na aerodromu obavljenih prema programu SAFA<sup>3</sup>.

(71) Nadležna tijela koja su odgovorna za regulatorni nadzor u Liberiji nisu u potpunosti saradivala sa nadležnim tijelima civilnog vazduhoplovstva Ujedinjene Kraljevine (UK) kada su bila obaviještena o ozbiljnim sigurnosnim nedostacima utvrđenim tokom inspekcijskog pregleda na aerodromu koji su 5. marta 1996. obavila nadležna tijela civilnog vazduhoplovstva Ujedinjene Kraljevine na vazduhoplovu registrovanom u Liberiji<sup>4</sup>. Odmah je

<sup>1</sup> Radni dokument C-WP/12471 Savjeta ICAO-a

<sup>2</sup> Korespondencija između Ministarstva saobraćaja Ujedinjene Kraljevine i ECAC-a o 'Izdavanju dokumentacije za vazduhoplove od strane neodobrenih kompanija' (6. avgust 2003.).

<sup>3</sup> DGAC/F-2004, br. 315, 316

<sup>4</sup> UK-CAA Regulatorna skupina – Izvještaj o pregledu vazduhoplova, 5. marta 1996. (Šifra ureda: 223).

postavljeno pitanje sigurnosti prevoznika licenciranih ili sertifikovanih u Liberiji, te je 12. marta 1996. nadležno tijelo za civilno vazduhoplovstvo Ujedinjene Kraljevine obavijestilo Liberijski DCA da će biti odbijeni svi zahtjevi za dozvolu za obnavljanje komercijalnih letova u Ujedinjeni Kraljevinu, dok Liberijska nadležna tijela ne dokažu postojanje djelotvornog regulatornog sistema za obezbjeđenje plovidbenosti vazduhoplova koji se nalaze u liberijskom registru. Od Liberijskih nadležnih tijela nije nikada primljen nikakav odgovor. Slično tome, Liberijska nadležna tijela nisu u potpunosti saradivala niti sa francuskim nadležnim tijelima za civilno vazduhoplovstvo, uskrativši odgovor kada je ova država članica izrazila zabrinutost za sigurnost letenja prevoznika licenciranih i sertifikovanih u Liberiji.

(72) Nadležna tijela Liberije odgovorna za regulatorni nadzor pokazala su nedostatak sposobnosti uvođenja i sprovođenja relevantnih standarda sigurnosti. Sama je vlada Liberije 1996.<sup>1</sup> priznala da ne može održati regulatornu kontrolu nad vazduhoplovima registrovanih u Liberiji zbog građanskog rata. Budući da je Opšti mirovni sporazum potpisan 2003., a UN i prelazna nacionalna vlada Liberije polako uspostavljaju mjere za poboljšanje sigurnosti, nije vjerovatno da se od 1996. poboljšala sposobnost vlade da uredi svoj registar. Zbog sigurnosnih razloga, ICAO još nije izveo USOAP reviziju u Liberiji.

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

(74) Stoga je na osnovu zajedničkih kriterijuma ocijenjeno da za sve vazdušne prevoznike sertifikovane u Liberiji treba uvesti zabranu letenja, te ih treba uključiti u Prilog A.

#### Vazdušni prevoznici iz Sierra Leonea

(75) Postoji provjereni dokaz o ozbiljnim sigurnosnim nedostacima kod Air Universal Ltd. Ove je nedostatke utvrdila Švedska tokom inspeksijskog pregleda na aerodromu obavljenom prema programu SAFA<sup>2</sup>.

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

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

(78) Iako je rješenje o sposobnosti vazdušnog prevoznika za Air Universal Ltd. izdato u Sierra Leoneu, postoji dokaz koji pokazuje da ovaj prevoznik trenutno svoje glavno sjedište ima u Jordanu, što je u suprotnosti sa zahtjevima iz Priloga 6. Čikaške konvenciji.

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

---

<sup>1</sup> Korespondencija između Ministarstva saobraćaja Liberije i UK DGCA o 'nemogućnosti održavanja regulatorne kontrole nad vazduhoplovima registrovanim u Liberiji zbog građanskog rata u Liberiji', 28. avgust 1996.

<sup>2</sup> LfV-S-04-0037

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

(81) Postoji provjereni dokaz o ozbiljnim sigurnosnim nedostacima kod prevoznika sertifikovanih u Sierra Leoneu. Ove su nedostatke identifikovale tri države članice, UK, Malta i Švedska tokom inspekcijskih pregleda na aerodromu obavljenih prema programu SAFA<sup>1</sup>.

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

(83) Nadležna tijela Sierra Leonea odgovorna za regulatorni nadzor pokazala su nedostatak sposobnosti uvođenja i sprovođenja relevantnih standarda sigurnosti u skladu sa njihovim obavezama iz Čikaške konvencije. Sierra Leone nema odgovarajući sistem za praćenje svojih vazduhoplovnih operacija ili vazduhoplova, i nema tehničkih mogućnosti niti resursa za obavljanje ovakvih zadataka. Neki nosioci rješenja o sposobnosti vazdušnog prevoznika (AOC) izdatog u Sierra Leoneu nisu imali glavno sjedište poslovanja u Sierra Leoneu, što je u suprotnosti sa zahtjevima iz Priloga 6. Čikaške konvencije.

(84) Smatra se da je korektivni akcioni plan Sierra Leonea neodgovarajući (ili sa nedostacima) za popravljavanje utvrđenih ozbiljnih sigurnosnih nedostataka. Nadležna tijela za civilno vazduhoplovstvo Sierra Leonea sklopila su ugovor sa privatnim preduzećem, International Aviation Surveyors (IAS), da u njihovo ime obavlja neke aktivnosti nadzora. Međutim, odredbe koje su obje strane uredile memorandumom o saglasnosti<sup>2</sup> ne obezbjeđuju odgovarajući sistem nadzora za vazduhoplove u registru Sierra Leonea. To se posebno odnosi na sljedeće:

- Vazduhoplovi/prevoznici obuhvaćeni Memorandumom o saglasnosti nisu imali sjedište u Sierra Leoneu, a osoblje IAS-a nije imalo sjedište niti u Sierra Leoneu niti u državi u kojoj su sjedište imali vazdušni prevoznici.

- Čini se da IAS nije imao nikakve izvršne vlasti.

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

- Memorandumom o saglasnosti IAS-u je dat ugovorni odnos sa dotičnim vazdušnim prevoznicima.

---

<sup>1</sup> CAA-UK-2003-103  
CAA-UK-2003-111  
CAA-UK-2003-136  
CAA-UK-2003-198  
CAA-MA-2003-4  
LFV-2004-37

<sup>2</sup> Memorandum o saglasnosti između DCA Sierra Leone i 'FAST International Aviation Surveyors o inspekcijskom pregledu, nadzoru i pružanju regulatornih usluga za vanregionalne vazdušne prevoznike' (IAS/SL DCA MOA 201101).

- Čini se da Memorandum o saglasnosti nije na odgovarajući način regulisao nadzor letačkih operacija.

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

(86) Stoga je na osnovu zajedničkih kriterijuma ocijenjeno da za sve vazdušne prevoznike sertifikovane u Sierra Leoneu treba uvesti zabranu letenja te ih treba uključiti u Prilog A.

#### Vazdušni prevoznici iz Swazilanda

(87) Postoji provjereni dokaz o ozbiljnim sigurnosnim nedostacima kod vazdušnog prevoznika Jet Africa koji je sertifikovan u Swazilandu. Ove je nedostatke utvrdila Holandija tokom inspeksijskog pregleda na aerodromu obavljenom prema programu SAFA<sup>1</sup>.

(88) Jet Africa se nije odgovarajuće i pravovremeno odazvao na zahtjev holandskih nadležnih tijela za civilno vazduhoplovstvo u odnosu na sigurnosne aspekte njegove aktivnosti, čime je pokazao nedostatak transparentnosti ili komunikacije, što je vidljivo iz toga što nije odgovorio na korespondenciju poslatu iz ove države članice.

(89) Ne postoji dokaz da je Jet Africa predstavio odgovarajući korektivni akcioni plan za ispravljanje ozbiljnih sigurnosnih nedostataka kao odgovor na zahtjev Holandije.

(90) Nadležna tijela Swazilanda odgovorna za regulatorni nadzor nisu pokazala sposobnost za uvođenje i provođenje relevantnih standarda sigurnosti, što posebno pokazuje USOAP revizija obavljena u martu 1999. U revizijskom izvještaju je zaključeno da u vrijeme revizije Swaziland nije bio sposoban za zadovoljavajuće ispunjavanje odgovornosti za nadzor sigurnosti svojih vazdušnih prevoznika i vazduhoplovnog registra. Takođe je navedeno da nije bilo moguće utvrditi tačan broj vazduhoplova u registru, zbog toga što on nije bio ispravno vođen. Revizijski tim takođe nije mogao utvrditi stvarni broj važećih licenci koje je Swaziland izdao osoblju, budući da se o tome nije vodila evidencija. Nije sprovedeno dalje praćenje USOAP revizije budući da Swaziland nije dostavio ICAO-u informacije o napretku koji je postigao kod sprovođenja akcijskog plana za rješavanje problema utvrđenih revizijom.

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

(92) Stoga je na osnovu zajedničkih kriterijuma ocijenjeno da za sve vazdušne prevoznike sertifikovane u Swazilandu treba uvesti zabranu letenja, te ih treba uključiti u Prilog A.

Opšta razmatranja o vazdušnim prevoznicima koji se nalaze na listi

---

<sup>1</sup> CAA/NL-2004-98

(93) Budući da se time ne bi ugrozila sigurnost, svim gore navedenim vazдушnim prevoznicima se može dopustiti ostvarenje prava saobraćaja tako da od vazdušnog prevoznika koji nema zabranu letenja zakupe vazduhoplov sa posadom, uz uslov da su zadovoljeni relevantni standardi sigurnosti.

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

Vazdušni prevoznici koji se ne nalaze na listi

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

(96) Na osnovu informacija dobijenih od Njemačke smatra se da više ne postoje utemeljeni dokazi o nedostatku sposobnosti ili spremnosti nadležnih tijela Tadžikistana odgovornih za regulatorni nadzor nad vazдушnim prevoznicima sertifikovanim u ovoj državi.

(97) Na osnovu informacija dostavljenih Belgiji, koje pokazuju da su nedostaci koji su doveli do nacionalne zabrane letenja za I.C.T.T.P.W i South Airlines u potpunosti otklonjeni, smatra se da više ne postoje utemeljeni dokazi o postojanju ozbiljnih sigurnosnih nedostataka kod ovih vazdušnih prevoznika.

(98) Na osnovu informacija dobivenih od Njemačke, koje pokazuju da određeni vazduhoplov zbog kojeg su uvedena ograničenja letenja za Atlanta Soyuz više nije dio njegove flote, smatra se da više ne postoje utemeljeni dokazi o postojanju ozbiljnih sigurnosnih nedostataka kod ovog vazdušnog prevoznika.

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

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

**DONIJELA JE OVU UREDBU:**

## Član 1

### Predmet

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

## Član 2

### Zabrane letenja

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

## Član 3

### Implementacija

Države članice obavještavaju Komisiju o svim mjerama preduzetim u skladu s članom 3. stavom 1. osnovne Uredbe, kako bi na svojoj teritoriji sprovele zabrane letenja koje su uključene u popis Zajednice, u odnosu na vazdušne prevoznike na koje se te zabrane primjenjuju.

## Član 4

### Stupanje na snagu

Ova Uredba stupa na snagu prvi dan nakon njenog objavljivanja u *Službenom listu Evropske unije*.

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

Sastavljeno u Briselu 22. marta 2006.

*Za Komisiju*

Jacques BARROT

*Potpredsjednik*

PRILOG A

POPIS VAZDUŠNIH PREVOZNIKA ZA KOJE VRIJEDI ZABRANA SVIH LETOVA  
UNUTAR ZAJEDNICE<sup>1</sup>

Naziv vazdušnog prevoznika kako je naveden u njegovom AOC-u (i njegovo poslovno ime, ako se razlikuje)	Broj Rješenja o sposobnosti vazdušnog prevoznika (AOC) ili broj operativne licence	ICAO oznaka	Država vazdušnog prevoznika
--	--	-------------	-----------------------------

**PLEASE INSERT THE TABLE FROM THE ORIGINAL**

---

<sup>1</sup> Vazdušnim prevoznicima navedenim u Prilogu A može se dozvoliti ostvarenje prava saobraćaja tako da od vazdušnog prevoznika koji nema zabranu letenja zakupe vazduhoplov sa posadom, uz uslov da su zadovoljeni relevantni standardi sigurnosti.

PRILOG B

POPIS VAZDUŠNIH PREVOZNIKA ZA KOJE VRIJEDE OGRANIČENJA LETENJA UNUTAR ZAJEDNICE<sup>1</sup>

Naziv vazdušnog prevoznika kako je naveden u njegovom AOC-u (i njegovo poslovno ime, ako se razlikuje)	Broj Rješenja o sposobnosti vazdušnog prevoznika (AOC) ili broj operativne licence	ICAO oznaka	Država vazdušnog prevoznika	Tip vazduhoplova	Registarski broj(evi), i ako je na raspolaganju, konstrukcijski serijski broj	Država registracije
--	--	-------------	-----------------------------	------------------	---	---------------------

PLEASE INSERT THE TABLE FROM THE ORIGINAL

<sup>1</sup> Vazdušnim prevoznicima navedenim u Prilogu B može se dopustiti ostvarenje prava saobraćaja tako da od vazdušnog prevoznika koji nema zabranu letenja zakupe vazduhoplov sa posadom, uz uslov da su zadovoljeni relevantni standardi sigurnosti.