

## РЕГУЛАТИВА (ЕЗ) Бр. 2096/2005 на ЕВРОПСКА КОМИСИЈА

од 20 декември 2005 година,

за утврдување на заеднички услови за давање на  
услуги во воздухопловната навигација

(Текст со важност за ЕЕП)

КОМИСИЈАТА НА ЕВРОПСКАТА УНИЈА,

Имајќи го предвид Договорот за основање на Европската заедница,

Имајќи ја предвид Регулативата (ЕЗ) бр. 550/2004 на Европскиот парламент и Советот, од 10 март 2004 година, за давање на услуги во воздухопловната навигација во единственото Европско небо (Регулатива за давање на услуги) <sup>(1)</sup>, особено член 4 и 6 од истата,

Со оглед на тоа што:

- (1) Согласно Регулативата (ЕЗ) бр. 550/2004, од Комисијата се бара да утврди заеднички услови за давање на услуги во воздухопловната навигација во целата Заедница. Регулатива, која се предвидува директно да се применува, претставува најсоодветен инструмент за оваа цел.
- (2) Давањето на услуги во воздухопловната навигација во границите на Заедницата треба да биде предмет на издавање на уверение од страна на земјите членки. Давателите на услуги во воздухопловната навигација кои ги исполнуваат заедничките услови треба да добијат уверение согласно член 7 од Регулативата (ЕЗ) бр. 550/2004. Оние даватели на услуги во воздухопловната навигација кои можат да работат без уверение треба да настојуваат да обезбедат максимално исполнување на заедничките услови до степен до кој тоа го дозволува нивниот правен статус.
- (3) Примената на заедничките услови кои треба да се утврдат согласно член 6 од Регулативата (ЕЗ) бр. 550/2004, треба да е без штета по суверенитетот на воздушниот простор на земјите членки и без штета по условите на земјите членки во врска со јавниот ред, јавната безбедност и одбраната, како што е наведено во член 13 од Регулативата (ЕЗ) бр. 549/2004 на Европскиот парламент и на Советот, од 10 март 2004 година, во која е утврдена рамката за создавање на единственото Европско небо (рамковна Регулатива) <sup>(2)</sup>.

Заедничките услови не треба да опфаќаат воени активности и обука во рамките на обемот од наведеното во член 1 (2) од Регулативата (ЕЗ) бр. 549/2004.

- (4) При дефинирањето на заедничките услови за давање на услуги во воздухопловната навигација треба да се обрне должно внимание на правниот статус на давателите на услуги во воздухопловната навигација во земјите членки. Освен тоа, кога една организација се бави со други дејности, а не со давање на услуги во воздухопловната навигација, заедничките услови кои треба да се утврдат согласно член 6 од Регулативата (ЕЗ) бр. 550/2004, не треба да се однесуваат на тие дејности, ниту на средствата доделени за активности вон оние за давање на услуги во воздухопловната навигација, освен ако не се донесе одредба за спротивното.
- (5) Примената на заедничките услови за даватели на услуги во воздухопловната навигација треба да е пропорционална на ризиците поврзани со посебните карактеристики за секоја услуга, како што е бројот и/или природата и карактеристиките на обработените движења. Ако некои од давателите на услуги во воздухопловната навигација изберат да не ја користат можноста за давање на услуги на граничен премин и со тоа се одрекуваат од правото на взаемно признавање во рамките на единственото европско небо, националниот надзорен орган треба да има право да им дозволи на тие даватели да се придржуваат пропорционално, односно, кон некои општи услови за давање на услуги во воздухопловната навигација. Следствено, условите приложени во уверението треба да ја изразуваат природата и обемот на отстапувањата.
- (6) Со цел да се обезбеди правилно функционирање на системот за издавање на уверенија, земјите членки треба да ги достават до Комисијата сите битни податоци за отстапувањата дадени од страна на нивните национални надзорни органи во склоп на нивните годишни извештаи.
- (7) Различните видови на услуги во воздухопловната навигација не мора да се предмет на истите услови. Поради тоа, потребно е заедничките услови да се прилагодат на посебните карактеристики на секој вид на услуга.
- (8) Давателите на услуги во воздухопловната навигација треба да се одговори за докажување на исполнувањето, за периодот на важноста на уверението и за сите опфатени услуги.
- (9) Со цел да се обезбеди ефикасна примена на

<sup>(1)</sup> OJ L 96, 31.3.2004 год, стр. 10

<sup>(2)</sup> OJ L 96, 31.3.2004 год, стр. 1

заедничките услови, треба да се воспостави систем за редовна контрола и преглед на придружувањето кон овие заеднички услови и кон условите наведени во уверението. Националниот надзорен орган треба да ја испита погодноста/способноста на давател пред да издаде уверение и треба да го процени тековното придружување на давателите на услуги во воздухопловната навигација на кои тој им издал уверение со важност од една година. Следствено, тој треба да постави и секоја година да обновува индикативна програма за преглед, која ги опфаќа сите даватели на кои тој им издал уверение, врз основа на проценување на ризиците. Програмата треба да овозможува преглед на сите битни делови на давателите на услуги во воздухопловната навигација, во разумен временски период. При проценувањето на придружувањето на определените даватели на услуги во воздухопловната навигација и метеорологија, националниот надзорен орган треба да има право да ги провери битните услови кои произлегуваат од меѓународните обврски на земјата членка за која станува збор.

- (10) Меѓусебните прегледи на националните надзорни органи треба да развијат еден заеднички приод кон надзорот/контролата врз давателите на услуги во воздухопловната навигација за целата Заедница. Комисијата, во соработка со земјите членки, треба да ги организира овие меѓусебни прегледи, кои треба да се во координација со активностите преземени во рамките на Програмата на EUROCONTROL за следење на спроведувањето и за поддршка на ESARR (ESIMS) и Општата програма за контрола на безбедноста (USOAP) која ја води Меѓународната организација за цивилно воздухопловство. Со ова ќе се избегне дуплирање на работата. Со цел да се овозможи размена на искуства и работа за време на ревизија, националните стручњаци би било пожелно да доаѓаат од национален надзорен орган или овластена организација.
- (11) Eurocontrol изградил регулативни услови за безбедност (ESARR-и) кои се од најголема важност за безбедно давање на услуги на контролата на летање. Согласно Регулацијата (ЕЗ) бр. 550/2004, Комисијата треба да ги определи и усвои битните одредби од ESARR 3 за користење на системите за контрола на безбедноста од страна на давателите на услуги од службата за управување со воздушниот сообраќај (АТМ), одредбите од ESARR 4 за проценување и ублажување на ризиците во АТМ и од ESARR 5 за персоналот на службите на АТМ, условите за инженерски и технички персонал кои преземаат задачи кои се однесуваат на оперативната безбедност. Согласно член 5 од Регулацијата (ЕЗ) бр. 550/2004, Комисијата достави предлог за директива на Европскиот парламент и на Советот за Дозвола на контролор на летање во Заедницата

(<sup>1</sup>), која ги опфаќа одредбите наведени во ESARR 5 за контролор на летање. Заради тоа, не е упатно да се повторуваат овие одредби во оваа Регулација. Сепак, одредбите треба да се вклучат со цел да се бара од национален надзорен орган да провери дали персоналот на давател на услуги на контрола на летање, особено контролорите на летање, има соодветни дозволи, ако тоа се бара.

- (12) Исто така, не е соодветно да се повторуваат одредбите од ESARR 2 кои се однесуваат на пријавување и проценување на инциденти и посебни настани во областа на безбедноста, кои се поврзани со АТМ, а се опфатени во Директивата 94/56/ЕЗ на Советот, од 21 ноември 1994 година, со која се утврдени основните правила со кои се регулира испитувањето на цивилни несреќи и инциденти (<sup>2</sup>) и Директивата 2003/42/ЕЗ на Европскиот парламент и на Советот, од 13 јуни 2003 година, за пријавување на настани во цивилното воздухопловство (<sup>3</sup>). Меѓутоа, треба да се вметнат нови одредби за настани во областа на безбедноста со кои се бара од национален надзорен орган да провери дали давателот на услуги на контрола на летање, а исто така и давателот на комуникациските, навигациските и надзорните услуги, ги исполнуваат договорите кои се потребни за да се опфати пријавувањето и проценувањето на тие настани. Битните одредби од ESARR 1 за контрола на безбедноста во АТМ, и од ESARR 6 за софтвер во системите на АТМ, треба да се определат и усвојат по пат на посебни акти на Заедницата.
- (13) Посебно треба да се воочи дека, прво, надзорот на безбедноста е онаа функција на контролите на летање со која се обезбедува дека сите ризици по безбедноста се идентификувани, проценети и успешно ублажени, и второ, дека еден формален и систематски приод кон надзорот на безбедноста ќе ги зголеми до крајни граници придобивките на еден видлив и забележителен начин. Комисијата треба да ги ажурира и утврди дополнителните услови за безбедност кои се применуваат на услугите на контролата на летање, со цел да се обезбеди највисоко можно ниво на безбедност без штета по оваа идна улога како што може да се дефинира/определи за Европската агенција за воздухопловна безбедност во оваа област.
- (14) Давателите на услуги во воздухопловната навигација треба да делуваат според односните стандарди на ICAO. Со намера да се олесни давањето на услуги на граничен премин, земјите членки и Комисијата, во тесна соработка со Eurocontrol, треба да делуваат кон сведување на најмала мера на разликите пријавени од страна на земјите членки при примената на стандардите на ICAO во областа на услуги во воздухопловната

(<sup>1</sup>) COM (2004) 473, се уште не е објавена во Службен весник.

(<sup>2</sup>) OJ L 319, 12.12.1994 год, стр. 14

(<sup>3</sup>) OJ L 167, 4.7.2003 год, стр. 23

навигација, со цел да се постигне одреден број на заеднички стандарди помеѓу земјите членки во рамките на единственото небо на Европа, посебно со намера да се создадат заеднички правила на летање.

- (15) Различните национални договори што се однесуваат до одговорноста не треба да го спречуваат давателот на услуги во воздухопловната навигација да склучува спогодби за давање на услуги на граничен премин, откако тие склучиле договори со кои се покриваат загубите од штети кои произлегуваат од обврските согласно важечкиот закон. Методата која се користи треба да ги следи националните правни услови. Земјите членки кои дозволуваат давање на услуги во воздухопловната навигација во целиот или дел од воздушниот простор кој е под нивна одговорност без уверение согласно Регулативата (ЕЗ) бр. 550/2004 треба да ги опфатат одговорностите на тие даватели.
- (16) Додека во ESARR 4 се дефинира максимално прифатливата веројатност за директно учество на ATM во несреќи во регионот на ECAC (Европска конференција за цивилно воздухопловство), се уште не се утврдени максимално прифатливи веројатности за сите класи на озбилност. Земјите членки и Комисијата, делувајќи заедно со Eurocontrol, треба да ги усовршуваат и ажурираат овие веројатности и да развијат механизми за нивна примена во различни околности.
- (17) Мерките кои се предвидуваат во оваа Регулатива се во согласност со мислењето на Комитетот за единствено небо, основан согласно член 5 од Регулативата (ЕЗ) бр. 549/2004,

ЈА ДОНЕСЕ СЛЕДНАВА РЕГУЛАТИВА:

### Член I

#### Предмет и подрачје на примена

Со оваа Регулатива се утврдуваат заедничките услови за давање на услуги во воздухопловната навигација. Меѓутоа, ако во Анекс I и II се пропишани спротивни одредби, овие заеднички услови не се однесуваат на:

- (a) други активности, кои се различни од оние за давање на услуги во воздухопловната навигација од страна на давател;
- (b) средства, доделени за активности вон давањето на услуги во воздухопловната навигација.

Со оваа Регулатива се определуваат и усвојуваат задолжителните одредби од следните ESARR-и (Регулативни услови на Eurocontrol за безбедност), кои се битни за издавање на уверенија на даватели на услуги во воздухопловната навигација:

- (a) ESARR 3, за користење на системите за контрола на безбедноста од страна на давателите на услуги на ATM, издаден на 17 јули 2000 година;
- (b) ESARR 4, за проценка и ублажување на ризици во ATM, издаден на 5 април 2001 година;
- (c) ESARR 5, за персонал на службите на ATM, услови за инженерскиот и техничкиот персонал кој извршува задачи поврзани со безбедноста, издаден на 11 април 2002 година.

### Член 2

#### Дефиниции

1. За целите на оваа Регулатива се користат дефинициите утврдени во Регулативата (ЕЗ) бр. 549/2004.
2. Покрај дефинициите спомнати во став 1, се користат и следните дефиниции:
  - (a) под поимот 'стопанска авијација' се подразбира летање на воздухоплов, каде воздухопловот се користи за специјализирани услуги како што е земјоделство, градежништво, фотографирање, геодетско снимање, набљудување и патролирање, потрага и спасување или рекламирање;
  - (b) под поимот 'комерцијален воздушен сообраќај' се подразбира секое летање на воздухоплов кое вклучува превоз на патници, стока или пошта со плаќање или наем;
  - (c) под поимот 'функционален систем' се подразбира комбинација на системи, процедури и човечки ресурси за вршење на функциите во врска со ATM;
  - (d) под поимот 'генерална авијација' се подразбира кое било летање на воздухоплов, за разлика од комерцијалниот воздушен превоз или стопанската авијација;
  - (e) под поимот 'национален надзорен орган' се подразбира органот или органите определени или воспоставени од страна на земјите членки како нивни национални органи согласно член 4 од Регулативата (ЕЗ) бр. 549/2004;
  - (f) под поимот 'опасност' се подразбира секоја состојба, настан или околност што можат да предизвикаат несреќа;
  - (g) под поимот 'оперативна организација' се подразбира организација, која е одговорна за давање на инженерски и технички услуги со кои се поддржуваат услугите во воздушниот сообраќај, комуникацијата, навигацијата или надзорот;
  - (h) под поимот 'ризик' се подразбира комбинација од севкупните веројатности, или зачестеност на појави на штетни влијанија, предизвикани од

опасноста и озбилноста на тие влијанија;

Член 4

- (i) под поимот 'обезбедување на безбедност' се подразбираат сите планирани и систематски активности кои се неопходни заради презентирање на соодветна доверба дека производот, услугата, организацијата или функционалниот систем постигнува прифатлива или задоволителна безбедност;
- (j) под поимот 'цел на безбедноста' се подразбира квалитативно или квантитативно тврдење кое ја определува максималната зачестеност или веројатност при која може да се очекува да дојде до опасност;
- (k) под поимот 'услов за безбедност' се подразбираат средствата за ублажување на ризици, дефинирани со стратегијата за ублажување на ризици, со која се постигнува посебна цел на безбедноста, вклучувајќи ги организационите, оперативните, процедуралните, функционалните, изведбените и интероперабилните услови или карактеристики на околината;
- (l) под поимот 'услуги' се подразбира или услуга во воздухопловната навигација или збир на услуги во воздухопловната навигација.

3. Под поимот 'давател на услуги во воздухопловната навигација' се подразбира дека е вклучена и организацијата која поднела барање за уверение за давање на овие услуги.

Член 3

#### Издавање/доделување на уверенија

1. Со цел да се добие уверение, кое е потребно за давање на услуги во воздухопловната навигација, не доведувајќи го во прашање член 7(5) од Регулативата (ЕЗ) бр. 550/2004, давателите на услуги во воздухопловната навигација мора да ги исполнуваат општите заеднички услови наведени во Анекс I, како и посебните дополнителни услови поставени во Анексите од II до V на оваа Регулатива согласно видот на услугата која тие ја даваат, што подлежи на отстапувањата согласно член 4.
2. Националниот надзорен орган го проверува придржувањето на давател на услуги во воздухопловната навигација кон заедничките услови пред да му издаде уверение на тој давател.
3. Давател на услуги во воздухопловната навигација мора да ги исполнува заедничките услови во периодот на издавањето на уверението согласно член 7 од Регулативата (ЕЗ) бр. 550/2004.

#### Отстапувања

1. Со отстапување од одредбите наведени во член 3(1), одредени даватели на услуги во воздухопловната навигација може да изберат да не ја користат можноста да даваат услуги на граничен премин и може да се одрекнат од правото на заедничко признавање во рамките на единственото европско небо.

Во такви околности, тие можат да поднесат барање за уверение кое е ограничено на воздушниот простор за кој е одговорна земјата членка спомната во член 7(2) од Регулативата (ЕЗ) бр. 550/2004.

Со цел да поднесе вакво барање, давател на услуги во воздухопловната навигација дава услуги или планира да ги дава истите само во поглед на една или повеќе од следните категории:

- (a) генерална авијација;
- (b) стопанска авијација;
- (c) комерцијален воздушен сообраќај, ограничен на воздухоплови со максимална маса на полетувања помала од 10 тони или со помалку од 20 патнички седишта;
- (d) комерцијален воздушен сообраќај со помалку од 10 000 движења годишно, без разлика на максималната маса на полетување и на бројот на патнички седишта, кои 'движења' се сметаат како збир од полетувања и слетувања, а се пресметуваат како просек за претходните три години.

Со цел да поднесе вакво барање, давател на услуги во воздухопловната навигација, кој не е давател на услуги на контрола на летање, мора да има бруто годишен промет од 1 000 000 евра или помалку, што се однесува до услугите кои тој ги дава или планира да ги дава.

Кога, заради објективни практични причини, давател на услуги во воздухопловната навигација не е во можност да обезбеди доказ дека ги исполнува овие критериуми, национален надзорен орган може да прифати соодветни податоци или предвидувања во однос на максимумите дефинирани во третиот и четвртиот подстав.

При поднесување на барањето, давател на услуги во воздухопловната навигација, истовремено, доставува до националниот надзорен орган релевантен доказ во врска со критериумите за стручност.

2. Национален надзорен орган може да им дозволи отстапувања на подносителите на барања кои ги исполнуваат критериумите наведени во подстав 1, сразмерно на нивниот удел во управувањето на воздушниот сообраќај во воздушниот простор за кој е одговорна земјата членка.

Овие отстапувања може да се однесуваат само

на условите наведени во Анекс I, што подлежи на следните исклучоци:

- (a) дел 1, техничка и оперативна стручност и оспособеност;
- (b) дел 3.1, контрола на безбедност;
- (c) дел 5, човечки ресурси;
- (d) дел 8.1, отворено и транспарентно давање на услуги.

3. Покрај отстапувањата наведени во став 2, национален надзорен орган може да одобри отстапувања на подносителите на барање кои даваат аеродромски услуги во врска со информации за лет, редовно, од не повеќе од едно работно место на кој било аеродром. Ова се прави пропорционално на нивниот удел во управувањето на воздушниот сообраќај во воздушниот простор за кој е одговорна земјата членка.

Овие отстапувања може да се однесуваат само на следните условите наведени во Анекс II, дел 3:

- (a) одговорноста за контрола на безбедноста, како и надворешните услуги и набавки (согласно дел 3.1.2);
- (b) надзорот на безбедноста (согласно дел 3.1.3);
- (c) условите за безбедност за проценување и ублажување на ризици во поглед на измени (дел 3.2).

4. Отстапувања од условите наведени во Анексите III, IV и V не се дозволуваат.

5. Согласно Анекс II од Регулацијата (ЕЗ) бр. 550/2004, национален надзорен орган:

- (a) ја утврдува природата и обемот на отстапувањето од условите приложени во уверението, наведувајќи ја неговата правна/законска основа;
- (b) на време го ограничува рокот на важноста на уверението; и следи дали се давателите на услуги во воздухопловната навигација постојано квалификувани за отстапувањето.

#### Член 5

##### Докажување на исполнување/придржување

1. На барање на националниот надзорен орган, давател на услуги во воздухопловна навигација ги доставува сите битни докази за да го демонстрира исполнувањето на важечките заеднички услови. Давателот на услуги во воздухопловната навигација може, во најголема можна мера, да ги користи постојните податоци.

2. Давател на услуги во воздухопловна навигација, сопственик на уверение, го известува националниот

надзорен орган за планираните измени во давањето на услуги, кои може да влијаат врз неговото исполнување на важечките заеднички услови или врз условите приложени кон уверението.

3. Давател на услуги на контрола на летање, сопственик на уверение, го известува националниот надзорен орган за планираните измени поврзани со безбедноста во давањето на услуги на контролата на летање.

4. Кога давател на услуги во воздухопловна навигација, сопственик на уверение, повеќе не ги исполнува важечките заеднички услови или условите приложени во уверението, националниот надзорен орган донесува одлука, во рок од месец дена. Со оваа одлука националниот надзорен орган бара од давателот на услуги во воздухопловната навигација да преземе поправни мерки.

Односниот давател на услуги во воздухопловната навигација веднаш се известува за одлуката.

Националниот надзорен орган проверува, пред да го извести односниот давател на услуги во воздухопловната навигација за своето одобрение, дека поправните мерки се спровеле. Ако националниот надзорен орган смета дека поправните мерки не се правилно спроведени во договорениот рок, тој ги презема соодветните принудни мерки согласно член 7(7) од Регулацијата (ЕЗ) бр. 550/2004 и член 9 од Регулацијата (ЕЗ) бр. 549/2004, при што ја зема предвид потребата да обезбеди постојаност на услугите.

#### Член 6

##### Олеснувања за следење на исполнувањето

Согласно член 2(2) од Регулацијата (ЕЗ) бр. 550/2004, давателите на услуги во воздухопловната навигација го олеснуваат прегледот и надзорот од страна на националниот надзорен орган или овластената организација која делува во име на националниот надзорен орган, вклучувајќи ги и посетите на само место и посетите без претходна најава.

Овластените лица имаат право да ги извршуваат следните дејности:

- (a) да ги прегледуваат односните досиеја, податоци, процедури и кој било друг материјал во врска со давањето на услуги во воздухопловната навигација;
- (b) да земаат копии или извадоци од тие досиеја, податоци, процедури и друг материјал;
- (c) да бараат усни објаснувања на самото место;
- (d) да влегуваат во односни простории, добра и средства за превоз.

Овие прегледи и испитувања се вршат согласно законските одредби на земјата членка во која истите треба да се спроведат.

## Член 7

**Тековно исполнување/придржување**

Националниот надзорен орган, врз основа на доказите со кои располага, секоја година го следи тековното исполнување/придржување на давателите на услуги во воздухопловната навигација на кои им издал уверение.

За таа цел, националниот надзорен орган утврдува и секоја година обновува/ажурира рамковна програма за преглед која ги опфаќа сите даватели на кои им издал уверение, врз основа на проценка на ризиците поврзани со различните дејности од кои се состојат дадените услуги. Тој се консултира со односните даватели на услуги во воздухопловната навигација, како и со кој било друг односен национален надзорен орган, ако е соодветно, пред утврдувањето на таа програма.

Во програмата се наведува предвидениот временски период на прегледите за различни места.

## Член 8

**Прописи за безбедност во врска со инженерскиот и техничкиот персонал**

Што се однесува до давањето на услуги во воздушниот сообраќај, комуникацијата, навигацијата или надзорот, националниот надзорен орган или кој било друг орган определен од страна на земја членка заради исполнување на оваа задача:

- (a) издава соодветни правила за безбедност, наменети за инженерскиот и техничкиот персонал кој врши оперативни задачи поврзани со безбедноста;
- (b) обезбедува соодветна и прикладна контрола на безбедноста во врска со инженерскиот и техничкиот персонал назначен од која било оперативна организација, за извршување на оперативни задачи поврзани со безбедноста;
- (c) презема, врз оправдани причини и после должно испитување, соодветни мерки што се однесува до оперативната организација и/или нејзиниот технички и инженерски персонал кој не ги исполнува одредбите наведени во Анекс II, дел 3.3;
- (d) проверува дека се дефинирани соодветни методи со цел да се обезбеди дека трети лица кои се задолжени за оперативни задачи поврзани со безбедноста ги исполнуваат одредбите наведени во Анекс II, дел 3.3;

Оваа Регулатива е целосно обврзувачка и директно се применува во сите земји членки.

Брисел, 20 декември 2005 год.

## Член 9

**Постапка за меѓусебен преглед**

1. Комисијата, делувајќи во соработка со земјите членки, организира меѓусебни прегледи на националните надзорни органи согласно ставовите од 2 до 6.

2. Меѓусебните прегледи ги врши тим од национални стручњаци. Тимот се состои од стручњаци кои доаѓаат најмалку од три различни земји членки. Стручњациите не учествуваат во прегледите на земјата членка во која се вработени. Комисијата формира и одржува група на национални стручњаци определени од страна на земји членки, која ги опфаќа сите аспекти на заедничките услови наведени во член 6 од Регулативата (ЕЗ) бр. 550/2004.

3. Не помалку од три месеци пред прегледот, Комисијата ја известува земјата членка и односниот национален надзорен орган за прегледот, датумот кога се планира да се врши и имињата на стручњациите кои ќе учествуваат во истиот.

Земјата членка чиј национален надзорен орган е предмет на прегледување/ревизија го одобрува тимот на стручњаци пред истиот да ја врши ревизијата.

4. Во рок од три месеци по извршениот преглед, ревизорскиот тим составува, едногласно, извештај кој може да содржи препораки. Комисијата свикува состанок со стручњациите и националниот надзорен орган, на кој состанок се разгледува и дискутира извештајот.

5. Комисијата го доставува извештајот до односната земја членка. Таа пак, може, во рок од три месеци по приемот на истиот, да ги изнесе своите забелешки; овие забелешки, по потреба, ги опфаќаат мерките кои таа ги презела или има намера да ги преземе, во даден временски рок, како одговор на извештајот.

Освен ако не е поинаку договорено со односната земја членка, извештајот од ревизијата и последователните активности не се објавуваат.

6. Комисијата, преку Комитетот за единствено европско небо, еднаш годишно, ги известува земјите членки за главните наоди од овие извештаи.

## Член 10

**Влегување во сила**

Оваа Регулатива влегува во сила третиот ден по објавувањето на истата во *Службениот Весник на Европската унија*.

За Комисијата  
Жак Варо  
Потпретседател

## АНЕКС I

**ОПШТИ УСЛОВИ ЗА ДАВАЊЕ НА УСЛУГИ ВО ВОЗДУХОПЛОВНАТА НАВИГАЦИЈА****1. ТЕХНИЧКА И ОПЕРАТИВНА СТРУЧНОСТ И ОСПОСОБЕНОСТ**

Давател на услуги во воздухопловната навигација мора да е во состојба да дава услуги на еден безбеден, ефикасен, постојан и прифатлив начин согласно кое било разумно ниво на севкупната побарувачка за даден воздушен простор. За таа цел, тој одржува соодветен технички капацитет и стручност.

**2. ОРГАНИЗАЦИОНА СТРУКТУРА И УПРАВУВАЊЕ****2.1. Организациона структура**

Давател на услуги во воздухопловната навигација ја основа и води својата организација согласно структура која поддржува безбедно, ефикасно и постојано давање на услуги.

Организационата структура го дефинира следното:

- (a) органот, должностите и одговорностите на именуваните директори, особено персоналот за управување задолжен за функции во врска со безбедноста, квалитетот, обезбедувањето, финансиите и човечките ресурси;
- (b) односот и структурата за известување помеѓу различни делови и процеси на организацијата.

**2.2. Организационо раководство**

Давател на услуги во воздухопловната навигација изготвува деловен план кој опфаќа период од најмалку пет години. Со деловниот план:

- (a) се утврдуваат севкупните намери и цели на давателот на услуги во воздухопловната навигација и стратегијата за постигнување на истите согласно кој било план на давателот за подолг период и согласно односните услови на Заедницата, кои се битни за развој на инфраструктурата или други технологии;
- (b) содржи соодветни цели за извршување во однос на квалитетот и нивото на услугата, безбедноста и исплатливоста.

Давател на услуги во воздухопловната навигација изготвува годишен план со кој се опфаќа претстојната година, се наведуваат идните карактеристики на деловниот план и се опишани сите измени на истиот.

Годишниот план ги опфаќа следните одредби за нивото и квалитетот на услугите, како што е очекуваното ниво на капацитет, безбедноста и настанатите доцнења на летови како и одредбите за финансиските договори:

- (a) податоци за спроведување на нова инфраструктура или други постигнувања и извештај за нивниот придонес кон подобрување на нивото и квалитетот на услугите;
- (b) показатели за извршување/реализација според кои може реално да се процени нивото и квалитетот на услугата;
- (c) очекуваната краткорочна финансиска состојба на давателот на услуги, како и кои било измени на, или влијанија врз, деловниот план.

**3. УПРАВУВАЊЕ СО БЕЗБЕДНОСТА И КВАЛИТЕТОТ****3.1. Управување со безбедноста**

Давател на услуги во воздухопловната навигација управува со безбедноста на сите свои услуги.

При тоа, тој воспоставува формално поврзување меѓу сите заинтересирани страни кое може да има директно влијание врз безбедноста на неговите услуги.

### 3.2. Систем за управување со квалитет

Давател на услуги во воздухопловната навигација дефинира/утврдува, најдоцна две години по влегувањето во сила на оваа Регулатива, систем за управување со квалитетот, кој ги опфаќа сите услуги во воздухопловната навигација кои тој ги дава согласно следните основни правила. Тој:

- (a) ја утврдува политиката за квалитет на начин со кој се задоволуваат, колку што е можно повеќе, потребите на различни корисници;
- (b) утврдува програма за обезбедување на квалитет, која содржи процедури кои се така конципирани да проверуваат дека сите операции се вршат со склад со важечките услови, стандарди и процедури;
- (c) обезбедува докази за функционирањето на системот за квалитет со помош на прирачници и документи за надзор;
- (d) наменува претставници од раководството/управата кои го следат придржувањето кон, и адекватноста на, процедурите за да се обезбедат сигурни и ефикасни оперативни практики/постапки;
- (e) врши прегледи на системот за квалитет кој е во сила и презема, ако е потребно, поправни активности.

EN ISO 9001 уверение издадено од соодветно овластена организација, кое ги опфаќа услугите на давателот во воздухопловната навигација, се смета како доволен доказ за исполнување. Давателот на услуги во воздухопловната навигација прифаќа, на барање на националниот надзорен орган, да ја открие/обелодени документацијата во врска со издавање на уверенија.

### 3.3. Оперативни прирачници

Давател на услуги во воздухопловната навигација обезбедува и обновува/ажурира оперативни прирачници кои се однесуваат на давањето на неговите услуги, кои прирачници се наменети за користење и помош во работата на персоналот. Тој обезбедува дека:

- (a) оперативните прирачници содржат упатства и податоци кои се потребни за оперативниот персонал да ги извршува своите должности;
- (b) битните делови од оперативните прирачници стојат на располагање на односниот персонал;
- (c) оперативниот персонал брзо се известува за измените и дополнувањата/амандманите на оперативните прирачници, кои се однесуваат на нивните должности како и за влегувањето во сила на истите.

## 4. БЕЗБЕДНОСТ (security)

Давател на услуги во воздухопловната навигација воспоставува систем за управување со безбедноста/обезбедувањето (security) со цел да го обезбеди следното:

- (a) сигурноста/безбедноста на неговите средства и персонал, на начин со кој се спречува незаконското мешање во давањето на услуги;
- (b) сигурноста/безбедноста на оперативните податоци кои тој ги прима или дава или на друг начин ги користи, така што пристапот до нив се ограничува и е дозволен само за оние кои имаат овластување:

Системот за управување со сигурноста/безбедноста ги утврдува:

- (a) процедурите кои се однесуваат на процената и ублажувањето на ризиците по сигурноста, следењето и подобрувањето на сигурноста, прегледите на сигурноста и ширењето на нови знаења;
- (b) средствата наменети за откривање на нарушувањата на сигурноста/безбедноста и за предупредување на персоналот со соодветни опомени за сигурноста/безбедноста;
- (c) средствата за совладување на последиците од нарушување на сигурноста/безбедноста и за идентификација на активностите за повторно воспоставување и постапките за ублажување со цел да се спречи повторно појавување.

Давател на услуги во воздухопловната навигација обезбедува проверување на сигурноста/безбедноста на својот персонал, ако е соодветно, и соработува со релевантни цивили и воени тела/органи заради обезбедување на сигурноста/безбедноста на своите средства, персонал и податоци.

## 5. ЧОВЕЧКИ РЕСУРСИ

Давател на услуги во воздухопловната навигација вработува соодветно квалификуван персонал за да обезбеди давање на услуги на еден безбеден, ефикасен, постојан и одржив начин. Во таа смисла, тој утврдува политика за вработување и обука на персонал.

## 6. ФИНАНСИСКА МОЌ/СПОСОБНОСТ

### 6.1. Економски и финансиски капацитет

Давател на услуги во воздухопловната навигација мора да е во состојба да ги исполнува финансиските обврски, како што се фиксните и променливи трошоци на работењето или трошоците за капитални инвестиции. Тој користи соодветен сметководствен систем. Својата способност давателот ја покажува преку годишниот план како што е наведено во дел 2.2 на овој Анекс, како и преку годишните завршни сметки и пресметки, согласно неговиот правен статус.

### 6.2. Финансиска ревизија

Согласно член 12(2) од Регулативата (ЕЗ) бр. 550/2004, давател на услуги во воздухопловната навигација докажува дека врз неговото работење редовно се врши независна ревизија.

## 7. ПОКРИВАЊЕ НА ОДГОВОРНОСТИ И ОСИГУРУВАЊЕ

Давател на услуги во воздухопловната навигација има утврдени мерки за покривање на своите обврски кои произлегуваат од важечките закони.

Методата која се користи за да се обезбеди покривањето е соодветна на можната загуба и штета, имајќи го предвид правниот статус на давателот на услуги во воздухопловната навигација и нивото на расположливото комерцијално осигурување.

Давател на услуги во воздухопловната навигација кој користи услуги од друг давател на услуги во воздухопловната навигација обезбедува дека со мерките е опфатена распределбата на одговорноста помеѓу нив.

## 8. КВАЛИТЕТ НА УСЛУГИТЕ

### 8.1 Јавно и транспарентно давање на услуги

Давател на услуги во воздухопловната навигација ги дава своите услуги на јавен и транспарентен начин. Тој ги објавува условите за пристап до неговите услуги и воспоставува формална редовна консултативна постапка со корисниците на неговите услуги, било поединечно или заеднички, најмалку еднаш во годината.

Давател на услуги во воздухопловната навигација не смее да врши дискриминација на корисник или класа корисници врз национална или поединечна основа согласно важечкиот закон на Заедницата.

## 8.2 **Планови за непредвидливи ситуации**

Најмалку една година по издавање на уверение, давател на услуги во воздухопловната навигација дефинира планови за непредвидливи ситуации за сите услуги кои тој ги дава, во случај на ситуации кои доведуваат до значително влошување или прекин на неговите услуги.

## 9. УСЛОВИ ЗА ИЗВЕСТУВАЊЕ

Давател на услуги во воздухопловната навигација доставува до односниот национален надзорен орган годишен извештај за своите активности. Овој извештај ги опфаќа неговите финансиски резултати без штета по член 12 од Регулацијата (ЕЗ) бр. 550/2004, неговата оперативна изведба и кои било други значајни активности и настани, посебно во областа на безбедноста.

Годишниот извештај го опфаќа најмалку следното:

- / проценка на нивото и квалитетот на дадената услуга и на нивото на обезбедената безбедност,
- / реализацијата на давателот на услуги во воздухопловната навигација споредена со целите за реализација утврдени во деловниот план, усогласувајќи ја актуелната реализација со годишниот план, при тоа користејќи ги показателите за реализација утврдени во годишниот план,
- / развојните подобрувања на работењето и инфраструктурата,
- / финансиските резултати, додека не се објават посебно согласно член 12(1) од Регулацијата (ЕЗ) бр. 550/2004,
- / податоците за формалната консултативна постапка со корисниците на неговите услуги,
- / податоците за политиката за човечки ресурси.

Давателот на услуги во воздухопловната навигација дозволува содржината на годишниот извештај да биде достапна на јавноста согласно условите кои националниот надзорен орган ги утврдил согласно националните закони.

## АНЕКС II

## ПОСЕБНИ УСЛОВИ ЗА ДАВАЊЕ НА УСЛУГИ НА КОНТРОЛАТА НА ЛЕТАЊЕ

## 1. СОПСТЕВЕНОСТ

Давател на услуги на контрола на летање точно го известува националниот надзорен орган наведен во член 7(2) од Регулацијата (ЕЗ) бр. 550/2004;

- за својот правен статус, сопственичката структура и кои било договори кои значително влијаат врз контролата на неговите средства/актива,
- за кои било активности со организации кои не се бават со давање на услуги во воздухопловната навигација, вклучувајќи ги комерцијалните активности во кои тој е ангажиран, било директно или преку поврзани претпријатија, кои даваат повеќе од 1% од очекуваниот приход. Покрај тоа, гој мора да достави известие за која било измена на кое било поединечно учество што претставува 10% или повеќе од неговото севкупно учество (акции)

Давател на услуги на контрола на летање ги преземе сите потребни мерки со цел да спречи каква било состојба на конфликт на интереси, што би можело да го загрози непристрасното и објективно давање на услугите.

## 2. ЈАВНО И ТРАНСПАРЕНТНО ДАВАЊЕ НА УСЛУГИ

Покрај одредбите наведени во Анекс I, дел 8.1, кога земја членка решава да организира давање на услуги на контрола на летање во конкурентска средина, земја членка може да ги преземе сите неопходни мерки со цел да обезбеди дека давателите на овие посебни услуги на контролата на летање нема да бидат вклучени во извршување на дејности кои би имале како своја цел, или би влијаеле врз, спречување, ограничување или нарушување на конкуренцијата, ниту во извршување на дејности кои се сведуваат на злоупотреба на доминантната положба согласно важечките национални закони и законите на Заедницата.

## 3. БЕЗБЕДНОСТ НА УСЛУГИТЕ

## 3.1. Систем за управување со безбедноста

## 3.1.1. Општи услови за безбедност

Давател на услуги на контролата на летање, како составен дел од раководењето со своите услуги, применува систем за управување со безбедноста (SMS) кој:

- обезбедува формален, јасен и проактивен приод кон систематското управување со безбедноста при исполнување на одговорностите за безбедност во рамките на давањето на услугите; делува во однос на сите услуги и договори за поддршка под негова управна контрола; и опфаќа, како основа, изјава за политиката за безбедност со која се дефинира основниот приод на организацијата во однос на управувањето со безбедноста,
- обезбедува дека секој кој е вклучен во безбедносните аспекти/прашања за давање на услуги на контролата на летање, индивидуално одговара за безбедноста на своите сопствени активности, дека менаџерите се одговорни за спроведување на безбедноста во своите сектори или одделенија и дека врвното раководство на давателот ја носи севкупната одговорност за безбедноста,
- обезбедува, дека на постигнувањето на задоволителна безбедност на услугите на контролата за летање му се дава најголем приоритет (приоритет за безбедноста),
- обезбедува дека за време на давањето на услуги на контролата на летање, основната цел на безбедноста е да сведе на најмала можна мера нејзино учество во ризикот за авионска

несреќа, колку што е тоа во пракса изводливо (цел на безбедноста)

### 3.1.2. Услови за постигнување на безбедност

Во рамките на работата на SMS-ОТ, давател на услуги на контрола на летање:

- обезбедува дека персоналот е соодветно обучен и оспособен за работата која од нив се бара да ја вршат, покрај соодветните дозволи, ако тоа се бара, и дека ги задоволува/исполнува важечките услови за здравствена способност,
- обезбедува дека функцијата на управувањето со безбедноста се идентификува со организациската одговорност за развој и одржување на системот за управување со безбедноста; обезбедува дека оваа точка на одговорност е независна од линискиот менаџмент и одговара директно на највисоко организационо ниво. Меѓутоа, во случај на помали организации, кога со обединување на одговорностите може да се спречи соодветната независност во овој поглед, мерките за обезбедување на безбедноста се дополнуваат со дополнителни независни средства; и обезбедува дека врвното раководство на организацијата на давателот на услуги активно е вклучено во обезбедување на управувањето со безбедноста (одговорност за управување со безбедноста),
- обезбедува дека, каде е можно, се поттикнуваат и одржуваат квантитативни нивоа на безбедност за сите функционални системи (квантитативни нивоа на безбедност),
- обезбедува дека SMS-от, системски се документира на начин, кој обезбедува јасна врска со политиката на организацијата во поглед на безбедноста (документација за SMS),
- обезбедува соодветна оправданост на безбедноста на услуги и набавки дадени од надвор, земајќи го предвид нивното безбедносно значење во рамките на давањето на услугите (надворешни услуги и набавки),
- обезбедува дека процената и ублажувањето на ризици се врши на соодветно ниво со цел да се обезбеди дека се обрнува должно внимание на сите аспекти за обезбедување на АТМ (проценка и ублажување на ризици). Што се однесува до измени во функционалниот систем на АТМ, се применуваат одредбите наведени во дел 3.2 на овој Анекс,
- обезбедува дека веднаш се испитуваат оперативните или технички АТМ настани за кои се смета дека имаат значителни влијанија по безбедноста, и дека се презема која било неопходна поправна мерка (настани поврзани со безбедноста). Исто така, тој мора да покаже дека ги спроведува условите за известување и оценување на настани поврзани со безбедноста согласно важечките национални закони и важечките закони на Заедницата.

### 3.1.3. Услови за обезбедување на безбедност

Во рамките на работата на SMS-от, давател на услуги на контрола на летање обезбедува дека:

- се вршат редовни прегледи на безбедноста, со цел да се препорачаат подобрувања каде е потребно, да им се даде гаранција на директорите за безбедност за активностите во нивните области и да се потврди исполнување на битните делови на SMS-от (прегледи на безбедноста),
- постојат методи за откривање на промени во функционалните системи или работата, кои промени нагвестуваат дека кој било елемент се доближува до точка во која прифатливите стандарди за безбедност не може повеќе да се исполнуваат, и дека се презема поправна мерка (следење на безбедноста),
- се водат податоци за безбедноста во текот на работата на SMS-от, како основа за обезбедување на гаранција за безбедноста на се што има врска, одговара за или зависи од дадените услуги и за националниот надзорен орган (податоци за безбедноста).

### 3.1.4. Услови за подобрување на безбедноста

Во рамките на работата на SMS-от, давател на услуги на контрола на летање обезбедува дека:

- севкупниот персонал е свесен за можните опасности по безбедноста, а кои се поврзани со нивните должности (свесност за безбедноста),
- новите сознанија кои произлегуваат од испитување на настани поврзани со безбедноста и други активности поврзани со безбедноста се дистрибуираат низ целата организација на раководни и оперативни нивоа (дистрибуција на нови сознанија),
- севкупниот персонал активно се поттикнува да предлага решенија за идентификувани опасности и дека се вршат измени со цел да се подобри безбедноста онаму каде се јавува потреба од тоа (подобрување на безбедноста).

### 3.2. Безбедносни услови за проценување и ублажување на ризици во однос на измени

#### 3.2.1. Дел 1

Во рамките на работата на SMS-от, давател на услуги на контрола на летање обезбедува дека идентификацијата на опасности, како и процената и ублажувањето на ризици систематски се спроведува за кои било измени на оние делови на функционалниот систем на АТМ и договорите за поддршка во рамките на неговата управна контрола, на начин кој упатува:

- (a) на севкупниот рок на траење на односен составен дел на функционалниот систем на АТМ, од првичното планирање и дефинирање до постапките после применување, одржување и повлекување од работа,
- (b) на составните делови на функционалниот систем на АТМ-от во воздух, на земја, и ако е соодветно, во просторот, преку соработка со одговорните страни; и
- (c) на опремата, процедурите и човечките ресурси на функционалниот систем на АТМ, взаемните дејствија помеѓу овие елементи и взаемните дејствија помеѓу односниот составен дел и останатите делови на функционалниот систем на АТМ.

#### 3.2.2. Дел 2

Идентификацијата на опасности и постапките за проценка и ублажување на ризици го опфаќаат следното:

- (a) утврдување на обемот, границите и меѓуврските на односниот составен дел, како и идентификација на функциите кои составниот дел треба да ги врши и деловното опкружување во кое се планира неговата работа;
- (b) утврдување на целите на безбедноста кои треба да важат за составниот дел, вклучувајќи:
  - ја идентификацијата на веројатните опасности поврзани со АТМ и условите за грешки, заедно со нивните обединети влијанија,
  - ја процената на влијанијата кои тие може да ги имаат врз безбедноста на воздухопловите, како и процената на озбилноста на овие влијанија, користејќи ја шемата за класификација на сериозноста/озбилноста дадена во Дел 4,
  - го утврдувањето на нивната прифатливост, во поглед на максималната веројатност за појава на опасност, што произлегува од озбилноста/сериозноста и најголемата веројатност од влијанијата на опасностите согласно Дел 4;
- (c) изворот/образувањето, ако е соодветно, на стратегија за ублажување на ризици, која:
  - утврдува одбрани, кои треба да се применуваат како заштита од опасности кои ги носат ризиците,
  - вклучува, ако е потребно, развој на услови за безбедноста кои евентуално се однесуваат на односниот составен дел или други делови на функционалниот систем на АТМ или на деловното опкружување, и

— дава гаранција за својата економска исплатливост и ефикасност;

(d) проверува дека сите идентификувани цели на безбедноста и услови за безбедност се исполнети:

- пред спроведување на измени,
- за време на транзициона фаза во оперативна услуга,
- за време на работниот век, и
- за време на која било транзициона фаза, па се до ставање вон погон (надвор од употреба).

### 3.2.3. Дел 3

Резултатите, односните начела и докази за постапките за проценка и ублажување на ризици, вклучувајќи ја и идентификацијата на опасности, се подредуваат и документираат на начин кој обезбедува дека:

- сите докази се утврдени, со кои се докажува дека односен составен дел, како и севкупниот функционален систем на АТМ се, и ќе останат прифатливо безбедни преку исполнување на определените цели и услови за безбедноста. Ова опфаќа, ако е соодветно, спецификации на кои било техники кои се користат за предвидување, следење или прегледи,
- сите услови за безбедност кои се однесуваат на спроведувањето на измени може да се следат до планираните операции/функции.

### 3.2.4. Дел 4

Идентификација на опасности и проценка на сериозноста/озбилноста

Се врши системска идентификација на опасностите. Сериозноста/озбилноста на последиците од опасностите, во дадена средина на работење, се утврдува со користење на шемата за класификација, прикажана на следната табела, при што класификацијата на сериозноста/озбилноста зависи од определен аргумент кој што ја прикажува најверојатната последица од опасностите, во случај на најлошо сценарио.

Степен на сериозност/озбилност	Влијание врз работењето
1 (најсилна)	Несреќа <sup>(1)</sup>
2	Сериозен инцидент <sup>(1)</sup>
3	Поголем инцидент поврзан со операцијата на воздухоплов, во кој можеби била загрозна безбедноста на воздухопловот, водејќи речиси кон судир помеѓу воздухоплов, со земја или препреки
4	Озбилен инцидент кој вклучува околности кои индицираат дека несреќа, сериозен или поголем инцидент можел да се случи, кога со ризикот не би се управувало во рамките на безбедноста, или кога во близина би се наоѓал друг воздухоплов
5 (најслаба)	Без директно влијание по безбедноста

<sup>(1)</sup> Како што е дефинирано во Директивата 94/56/ЕЗ на Советот, од 21 ноември 1994 година, со која се утврдуваат основните правила со кои се уредува испитувањето на цивилни авионски несреќи и инциденти (ОЈ L 319, 12.12.1994 год, стр. 14)

Со цел да се намали влијанието од опасност врз работењето и да се утврди нејзината сериозност/озбилноста, систематскиот приод/-постапка ги вклучува влијанијата од опасностите врз

различните елементи на функционалниот систем на АТМ, како што е воздухопловниот екипаж, контролорите на летање, функционалните способности на воздухопловите, функционалните способности на дел од функционалниот систем на АТМ на земја и способноста за давање на безбедни услуги на контролата на летање.

#### Метода за класификација на ризици

Целите на безбедноста засновани врз ризиците се утврдуваат во однос на максималната веројатност за појавување на опасности, што произлегува од сериозноста/озбилноста на последицата, и од максималната веројатност за последица од опасноста.

Како потребно дополнување на демонстрирањето дека се исполнети утврдените количински цели, се применуваат дополнителни мерки за управување со безбедноста, така што на системот на АТМ се додава поголема безбедност, каде е соодветно.

### 3.3. Услови за безбедност за инженерскиот и техничкиот персонал кои вршат должности поврзани со оперативната безбедност

Давател на услуги на контролата на летање обезбедува дека техничкиот и инженерскиот персонал, вклучувајќи го и персоналот на оперативни организации со кои е склучен подоговор, а кои ја опслужуваат и одржуваат опремата на АТМ, одобрена за оперативно користење, има и одржува доволно знаење и разбирање за услугите кои ги одржува, за актуелните и можни влијанија од нивната работа врз безбедноста на тие услуги и за соодветните работни ограничувања кои треба да се применуваат.

Што се однесува до персоналот, вклучен во задачи поврзани со безбедноста, вклучувајќи го и персоналот на оперативни организации со кои е склучен подоговор, давателот на услуги на контролата на летање ја документира стручноста на персоналот; списокот на имиња за да се обезбеди доволен капацитет и постојаност на услугите; планот и политиката за квалификации на персоналот, политиката за обука на персоналот; плановите и податоците за обука како и договорите за надзор на неквалификуваниот персонал. Тој дефинира постапки за случаи кога е во прашање здравствената и ментална состојба на персоналот.

Давател на услуги на контролата на летање води евиденција на податоците за бројот, статусот и распоредот на персоналот кој е вклучен во должности поврзани со безбедноста. Во евиденцијата:

- (a) се наведува идентитетот на одговорните директори кои вршат функции поврзани со безбедноста;
- (b) се заведуваат квалификациите на техничкиот и оперативниот персонал, покрај условите за потребна вештина и стручност;
- (c) се наведуваат работните места на кои се распределува персоналот и должностите на кои е распределен, вклучувајќи која било методологија за распределување на работата.

## 4. РАБОТНИ МЕТОДИ И ОПЕРАТИВНИ ПРОЦЕДУРИ

Давател на услуги на контролата на летање мора да е во состојба да докаже дека неговите работни методи и оперативни процедури се усогласени со стандардите наведени во следните Анекси на Конвенцијата за меѓународно цивилно воздухопловство, се додека тие се битни за давање на услуги и за контролата на летање во односниот воздушен простор:

- Анекс 2, за правила на летање (10<sup>то</sup> издание, јули 2005 год).
- Анекс 10, за воздухопловни телекомуникации, Книга 2 за комуникациски процедури (6<sup>то</sup> издание, октомври 2001 год, вклучувајќи ги сите измени и дополнувања/амандмани се до бр. 79).
- Анекс 11, за услуги на контрола на летање (13<sup>то</sup> издание, јули 2001 год, вклучувајќи ги сите измени и дополнувања/амандмани се до бр. 43).



## АНЕКС III

## Посебни услови за давање на метеоролошки услуги

## 1. ТЕХНИЧКА И ОПЕРАТИВНА СТРУЧНОСТ И ОСПОСОБЕНОСТ

Давател на метеоролошки услуги обезбедува дека податоците за временските услови, кои се потребни за вршење на нивните односни функции и во форма погодна за корисниците, стојат на располагање на:

- операторите и членовите на екипажот за летање за планирање пред лет и во лет,
- давателите на услуги на контрола на летање и службите за информации за летање,
- единиците за потрга и спасување, и
- аеродромите.

Давател на метеоролошки услуги го потврдува нивото за постигнување на точност на податоците кои се распределуваат за операциите, вклучувајќи го и изворот на податоците, при што, исто така, обезбедува дека податоците се распределуваат навремено и дека се ажурирани.

## 2. РАБОТНИ МЕТОДИ И ОПЕРАТИВНИ ПРОЦЕДУРИ

Давател на метеоролошки услуги мора да е во состојба да докаже дека неговите работни методи и оперативни процедури се усогласени со стандардите наведени во следните Анекси на Конвенцијата на меѓународно цивилно воздухопловство, се додека тие се битни за давање на метеоролошки услуги во односниот воздушен простор:

- Анекс 3, за метеоролошки услуги во меѓународната воздухопловна навигација (15<sup>-то</sup> издание, јули 2004 год),
  - Анекс 11, за услуги на контрола на летање (13<sup>-то</sup> издание, јули 2001 год, вклучувајќи ги сите измени и дополнувања/амандмани се до бр. 43),
  - Анекс 14, за аеродроми (Книга I: 4<sup>-то</sup> издание, јули 2004 год; Книга II: 2<sup>-то</sup> издание, јули 1995 год, вклучувајќи ги сите измени и дополнувања/амандмани, заклучно со бр. 3).
-

## АНЕКС IV

**Посебни услови за обезбедување на услуги за воздухопловни информации**

## 1. ТЕХНИЧКА И ОПЕРАТИВНА СТРУЧНОСТ И ОСПОСОБЕНОСТ

Давател на услуги за воздухопловни информации обезбедува дека информациите и податоците стојат на располагање во облик соодветен/погоден за:

- персоналот на летачката оператива, вклучувајќи го екипажот за летање, како и за планирање на летови, за системите за програмирано оптимално управување со лет (системи за оптимизација на режимот и траекторијата на лет) и симулаторите за летање, и
- давателите на услуги на контролата за летање кои се одговорни за услуги за воздухопловни информации, аеродромски услуги за воздухопловни информации и обезбедување на информации пред лет.

Давател на услуги за воздухопловни информации, пред да ги дистрибуира податоците, гарантира за веродостојноста на истите и го потврдува нивото на точност на податоците кои се распределуваат за операциите, вклучувајќи го и изворот на податоците.

## 2. РАБОТНИ МЕТОДИ И ОПЕРАТИВНИ ПРОЦЕДУРИ

Давател на услуги за воздухопловни информации мора да биде во состојба да докаже дека неговите работни методи и оперативни процедури се усогласени со стандардите наведени во следните Анекси на Конвенцијата за меѓународно цивилно воздухопловство, се додека тие се битни за давање на услуги за воздухопловни информации во односниот воздушен простор:

- Анекс 3, за метеоролошки услуги во меѓународната воздухопловна навигација (15<sup>-то</sup> издание, јули 2004 год),
  - Анекс 4, за воздухопловни карти (10<sup>-то</sup> издание, јули 2004 год),
  - Анекс 15, за услуги за воздухопловни информации (12<sup>-то</sup> издание, јули 2004 год).
-

## АНЕКС V

**Посебни услови за давање на комуникациски, навигациски и надзорни услуги****1. ТЕХНИЧКА И ОПЕРАТИВНА СТРУЧНОСТ И ОСПОСОБЕНОСТ**

Давател на комуникациски, навигациски и надзорни услуги обезбедува расположливост, постојаност, точност и севкупност на своите услуги.

Давател на комуникациски, навигациски и надзорни услуги го потврдува нивото на квалитетот на услугите кои тој ги дава и демонстрира/докажува дека неговата опрема редовно се одржува и кога е потребно се калибрира.

**2. БЕБЕДНОСТ НА УСЛУГИТЕ**

Давател на комуникациски, навигациски и надзорни услуги мора да ги исполнува условите наведени во Анекс II, дел 3 за безбедност на услугите.

**3. РАБОТНИ МЕТОДИ И ОПЕРАТИВНИ ПРОЦЕДУРИ**

Давател на комуникациски, навигациски и надзорни услуги мора да е во состојба да докаже дека неговите работни методи и оперативни процедури се усогласени со стандардите наведени во Анекс 10 за воздухопловни телекомуникации, од Конвенцијата за меѓународно цивилно воздухопловство. (Книга I: 5<sup>-то</sup> издание, јули 1996 год.; Книга II; 6<sup>-то</sup> издание, октомври 2001 год; Книга III: 1<sup>-во</sup> издание, јули 1995 год; Книга IV: 3<sup>-то</sup> издание, јули 2002 год; Книга V: 2<sup>-ро</sup> издание, јули 2001 год, вклучувајќи ги сите измени и дополнувања/амандмани, заклучно со бр. 79), се додека тие се битни за давање на комуникациски, навигациски и надзорни услуги во односниот воздушен простор.