

## ВЛАДА НА РЕПУБЛИКА СЕВЕРНА МАКЕДОНИЈА

4561.

Врз основа на член 96 став (6) од Законот за воздухопловство („Службен весник на Република Северна Македонија“ бр.14/24 и 224/24), Владата на Република Северна Македонија, на седницата, одржана на 17 декември 2024 година, донесе

## УРЕДБА

## ЗА МЕРКИТЕ И ПРОЦЕДУРИТЕ ЗА ОЛЕСНУВАЊЕ ВО ЦИВИЛНОТО ВОЗДУХОПЛОВСТВО

## Член 1

Со оваа уредба се пропишуваат мерките и процедурите за олеснување во цивилното воздухопловство.

## Член 2

(1) Мерките и процедурите за олеснување во цивилното воздухопловство во Република Северна Македонија се дадени во Анекс 9 од Меѓународната конвенција за цивилно воздухопловство на ИКАО (во натамошниот текст: Чикашката конвенција) даден во Прилог 1 кој е составен дел на оваа уредба.

(2) По исклучок од став (1) на овој член мерките и процедурите за олеснување во цивилното воздухопловство кои се однесуваат на инвалидизираните лица и лицата со намалена подвижност се дадени во Регулативата (ЕЗ) бр.1107/2006 на Европскиот парламент и на Советот од 5 јули 2006 година за правата на инвалидизираните лица и лицата со намалена подвижност кога патуваат по воздушен пат која е преземена согласно Анексот I од Мултилатералната спогодба меѓу Европската заедница и нејзините земји членки, Република Албанија, Босна и Херцеговина, Република Бугарија, Република Хрватска, Република Македонија, Република Исланд, Република Црна Гора, Кралството Норвешка, Романија, Република Србија и мисијата на Обединетите нации за привремена администрација на Косово за основање на Европска заедничка воздухопловна област ратификувана со Законот за ратификација на Мултилатералната спогодба („Службен весник на Република Македонија“ бр.27/07, 98/09 и „Службен весник на Република Северна Македонија“ бр. 259/19), дадена во Прилог 2 кој е составен дел на оваа уредба.

## Член 3

Спроведувањето на Анекс 9 од Чикашката конвенција на ИКАО и на Регулативата (ЕЗ) бр.1107/2006 на Европската Унија е дадено во Документ 30, Дел 1 на ЕСАС (ЕСАС Дос 30, Part I), кој се прифаќа и директно се применува.

## Член 4

Со денот на отпочнувањето на примената на оваа уредба престанува да важи Уредбата за мерките и процедурите за олеснување во цивилното воздухопловство („Службен весник на Република Македонија“ бр. 50/11, 36/13, 26/16 и 37/18 и „Службен весник на Република Северна Македонија“ бр.236/21).

## Член 5

Оваа уредба влегува во сила наредниот ден од денот на објавувањето во „Службен весник на Република Северна Македонија“, а ќе отпочне да се применува од 1 јануари 2025 година.

Бр. 41-9574/3  
17 декември 2024 година  
Скопје

Заменик на претседателот  
на Владата на Република  
Северна Македонија,  
Љупчо Димовски, с.р.

## Прилог 1

АНЕКС 9 ОД МЕЃУНАРОДНАТА КОНВЕНЦИЈА ЗА ЦИВИЛНО ВОЗДУХОПЛОВСТВО НА  
ИКАО  
(16-то издание, Амандман 29)

## МЕЃУНАРОДНИ СТАНДАРДИ И ПРЕПОРАЧАНИ ПРАКТИКИ

## ГЛАВА 1. ДЕФИНИЦИИ И ОПШТИ ПРИНЦИПИ

## А. Дефиниции

Кога следните термини се користат во Стандардите и препорачаните практики за олеснување, во смисла на овој Анекс:

**Придружено лице.** Возрасно лице кое патува со малолетно лице. Ова лице не мора да е родителот или законскиот старател на малолетното лице.

**Напомена.** – Треба да се обрне внимание дека оваа дефиниција можеби треба да се применува од аспект на која било обсервација која произлегува од примената на националните протиси за гранични контроли.

**Дозвола за влез.** Дозволата која му се дава на лице за влез во Република Северна Македонија, од страна на јавните органи, во согласност со домашните закони.

**Систем за прелиминарни податоци (API).** Систем за електронски комуникации кадешто елементите на бараните податоци се прибираат и испраќаат до службите за гранична контрола пред заминувањето односно пристигнувањето на летот и се ставаат на располагање на првата линија на аеродормот на влетувањето.

**Опрема во воздухоплов.** Предмети, вклучително и опремите за прва помош и за преживување како и залихите за бифето, но не и резервните делови или залихи за користење во воздухоплов за време на лет.

**Оператор на воздухоплов.** Лице, организација или претпријатие кое врши или се нуди да врши сообраќај со воздухоплови.

**Документи на оператор на воздухоплов.** Авионски товарни листови/потврди за пратки, патнички билети и пропусници за влез во воздухоплов, банкови и застапнички документи за финансиско порамнување, билети за вишок на багаж, налози за разнородни наплати, записници за штети и нередовности, налепници за багаж и товар, редови на летање и документи за тежина и рамнотежа, кои ги користат оператори на воздухоплови.

**Авиопревозник.** Согласно член 96 од Чикагската конвенција, кое било претпријатие за воздушен превоз кое нуди или врши редовен меѓународен воздушен сообраќај.

**Овластен застапник.** Лице кое го застапува операторот на воздухопловот и кое е овластено од страна на или во името на ваквиот оператор да ги врши формалностите во врска со влезот и

пропуштањето на воздухоплов на оператор, екипаж, патници, товар, пошта, багаж или залихи и вклучува, онаму каде што дозволува државниот закон, трета страна која е овластена да го опслужува товарот на воздухопловот.

**Овластен економски оператор.** АЕО е страна која е вклучена во меѓународниот промет на стоката или некоја друга функција, кој за тоа добил одобрение од националната царинска управа бидејќи се придржува кон стандардите на WCO (Светската царинска организација) или еквивалентните стандарди за обезбедување на синџирот за снабдување. АЕО и може да опфаќаат производители, увозници, извозници, застапници, превозници, компании чија дејност е групирање на авионски пратки за различни авиопревозници (консолидатори), посредници, пристаништа, воздухопловни пристаништа, оператори на терминали, здружени оператори, магацини, дистрибутери и шпедитери.

*Напомена.* – Дефиницијата е усогласена со таа од „Рамковните стандарди за обезбедување и олеснување на глобалната трговија“ на Светската царинска организација.

**Автоматизирана гранична контрола.** Автоматизиран систем со кој се докажува автентичноста на машински читливите патни документи или токени, и со кој се утврдува дека патникот е законскиот имател на документот или токениот, податоци од граничната контрола за сомневањата, потоа со истиот се утврдува и подобноста за преминување на граница согласно претходно дефинирани правила.

**Багаж.** Лична сопственост на патниците или на екипажот кои се превезуваат со воздухопловот согласно договор со операторот.

**Гранично обезбедување.** Спроведувањето, од страна на Република Северна Македонија, на нејзините закони и/или прописи во врска со движењето на стоки и/или лица преку нејзините граници.

**Товар.** Каква било сопственост која се превезува со воздухоплов, освен пошта, залихи, багаж со придружба или погрешно пренесен багаж.

**Инспектор за цивилно воздухопловство.** Инспектор за цивилно воздухопловство е лице кое е определено од договорна земја за вршење на инспекциски надзор на безбедноста, обезбедувањето или сродни аспекти на вршењето на воздушниот превоз, согласно упатствата на надлежниот орган.

*Напомена.* – Типовите на инспектори за цивилно воздухопловство вклучуваат инспектори за пловидбеност, за летачки операции и секакви други аспекти поврзани со безбедноста и аспекти поврзани со обезбедувањето на операциите за превоз по воздушен пат.

**Царинење на стока.** Спроведување на царинските формалности кои се неопходни со цел да се овозможи увоз на стока, извоз или нејзино ставање во друга царинска постапка.

**Почеток на патувањето.** Место на кое лицето го започнало своето патување, не земајќи го предвид кој било аеродром на кој тоа лице застанало заради директен транзит или единствен односно врзан лет, доколку не ја напуштило зоната за директен транзит на аеродромот за кој станува збор.

**Залихи во бифе.** Артикли за една или повеќе употреби кои операторот на воздухопловот ги користи за давање услуги за време на летовите, особено храната и пијалаците за патниците како и предмети наменети за удобноста на патниците.

**Член на екипаж.** Лице кое го задолжил оператор на воздухоплов да извршува задачи во воздухоплов во текот на периодот на летањето.

**Следење на контакти.** Следењето на контакт е практиката на идентификување, известување и следење на поединци кои можеби имале близок контакт со или кои биле изложени на, или можеби се инфицирани од, лице кое има потврдан или веројатен случај на заразна болест со цел контролирање на ширењето на инфекцијата. Идентитетот на потврденото или потенцијално заразното лице не се дискутира со контактите, дури и ако е побарано.

**Декларант.** Секое лице кое поднесува декларација за стока или во чие име е поднесена таква декларација.

**Штетни дејства.** Дејства кои можат да претставуваат опасност по здравјето на патниците, персоналот, на живи животни или врз структурата на воздухопловот.

**Налог за депортација.** Писмен налог, издаден од страна на надлежните органи на Република Северна Македонија, кој му се врачува на протераното лице со кој што му се наредува да ја напушти Република Северна Македонија.

**Протерано лице.** Лице на кое согласно закон му бил дозволен влез во Република Северна Македонија од страна на нејзините органи или кое илегално влегло во Република Северна Македонија, но на кое што подоцна надлежните органи формално му наредиле да ја напушти Република Северна Македонија.

**Зона на директен транзит.** Посебна зона која се наоѓа на меѓународен аеродром, одобрена од страна на надлежните јавни органи и под нивен директен надзор или контрола, во којашто патниците можат да престојуват во текот на транзитот или трансферот, без да бараат влез во Република Северна Македонија.

**Режим за директен транзит.** Посебен режим кој е одобрен од страна на надлежните јавни органи со кој сообраќајот кој накратко паузира при поминувањето низ Република Северна Македонија може да остане под пилвна директна контрола.

**Излегување од воздухоплов.** Напуштањето на воздухопловот по слетување, освен напуштањето од страна на екипаж или патници кои продолжуваат во наредната фаза на истиот единствен лет.

**Дезинфекција.** Процедура при којашто се преземаат медицински постапки за контрола и уништување на заразни агенси на човечко или животинско тело, во или на зафатени делови од воздухоплов, багаж, товар, стока или садови, зависно од потребата, со директно изложување на хемиски или физички средства.

**Дезинсекција.** Операција при која се преземаат сите мерки за контрола или уништување на инсектите присутни во воздухопловот и во контейнерите.

**Електронски системи за патување (ETS).** Автоматска постапка за поднесувањето, прифаќањето и верификацијата на одобрение на патник да патува во земја, наместо стандардната виза на хартија.

**Влегување во воздухоплов.** Влегување на патници во воздухоплов заради започнување на лет, освен на оние екипажи или патници кои влегле во претходната фаза на истиот единствен лет.

**eMRTD.** MRTD (пасоп, виза или картичка) кој во себе има бесконтактно вградено коло и способност да се користи за биометричка идентификација на носителот на MRTD, согласно стандардите утврдени во соодветниот дел од Док. 9303 – *Патни документи што се читаат машински*.

**Придружба.** Лице кое го овластува Република Северна Македонија или оператор на воздухоплови за придружба на лица на кои не им е дозволен влез или протерани лица кои се отстрануваат од Република Северна Македонија.

**Член на екипаж на летание.** Лиценциран член на екипаж на којшто му се доделени задолженија кои се од суштинско значење за работата на воздухопловот во периодот на летањето.

**Слободна зона.** Дел од територијата на Република Северна Македонија каде што сите стоки кои се внесени, во однос на увозните давачки и даноци, вообичаено се третираат како да се надвор од царинската територија.

**Операција на генерална авијација.** Операција на воздухоплов која не е операција на комерцијален воздушен превоз или операција од областа на специјализирани услуги со воздухоплов.

**Земска опрема.** Специјализирани предмети кои се користат за одржување, поправка и сервисирање на воздухоплов на земја, вклучително и опремите за тестирање односно оние за опслужување на товар и на патници.

**Здравствена документација.** Документиран доказ баран од договорните земји, вклучувајќи ги и оние што се стандардизирани со Меѓународниот здравствен правилник (2005 година) на Светската здравствена организација (СЗО), за да укажат дека патниците и членовите на екипажот ги исполниле барањата за спречување и ублажување на ширењето на заразните болести за целите на транзит или влез во договорната земја.

**Јавен регистар на клучеви ICAO (ICAO JPK – PKD).** Централната база на податоци која служи како депозитар на сертификати за потписниците на документи (СПД) (каде што се содржани пифри на потписниците на документи), Главната листа на земјите потписнички на СА, Земјата потписник на СА линк сертификатите и листи на повлечени сертификати од страна на учесниците, засен со систем за нивна дистрибуција низ светот кој го одржува ICAO во името на учесниците со цел да се олесни валидацијата на податоците содржани во електронските патни документи што се читаат машински.

**Пасошка контрола.** Мерки кои се усвоени од страна на Република Северна Македонија за контрола на влезот, транзитот и заминувањето од нејзината територија на лицата кои патуваат по воздушен пат.

**Увозни давачки и даноци.** Царински давачки и сите други даноци, такси или надоместоци, кои се наплаќаат при увоз или во вреќа со увоз на стоки. Не се вклучени оние надоместоци чиј износ е ограничен на износот на чинење на дадените услуги или кои што се наплатени од царината во името на друг државен орган.

**Измамник.** Лице кое се претставува како законски имател на оригиналниот патен документ.

**Лице со несоодветна документација.** Лице кое патува или се обидува да патува: а) со патна исправа со истечена важност или неважечка виза б) со лажна, фалсификувана или изменета патна исправа или виза; в) со нечија друга патна исправа или виза; г) без патна исправа или д) без виза, доколку е потребно да ја има.

**Лице на кое не му се дозволува влез.** Лице на кое му е или ќе му биде одбиена дозвола за влез во Република Северна Македонија од страна на нејзините власти.

**Интерактивен API (iAPI) систем** е електронски систем кој, за време на пријавувањето на патникот за полетување, елементи од податоците на API кои ги собира операторот на воздухоплови ги пренесува до државните органи, кои, за времетраење на работниот процес за обработка на пријавувањето на патникот, враќаат назад до операторот порака со одговор за секој патник и/или член на екипаж.

**Меѓународен аеродром.** Секој аеродром кој е определен од страна на Република Северна Македонија на чијашто територија се наоѓа како аеродром за влез и заминување заради вршење меѓународен воздушен сообраќај, каде што се извршуваат формалностите својствени за царинска и пасошка контрола, здравствена заштита, карантин на животни и растенија и слични постапки.

**Товарење.** Внесување на товар, пошта, багаж или залихи во воздухоплов со цел да се превезат со лет.

**Пошта.** Пратки со кореспонденција и други предмети кои се доставуваат до поштенски служби за да бидат испорачани согласно прописите на Светската поштенска унија (СПУ).

**Малолетно лице.** Малолетно лице значи лице кое не ги наполнило годините за полнолетство, како што е утврдено во законот кој е важечки за лицето.

**Погрешно пренесен багаж.** Багаж кој ненамерно или случајно е одделен од патниците или екипажот.

**Контрола на наркотични средства.** Мерки за контрола на незаконско пренесување на наркотични средства и психотропни супстанции по воздушен пат.

**Потребни мерки на претпазливост.** Проверки кои ги вршат членови на обучен персонал на операторот на воздухопловот или компанијата која работи во име на операторот на воздухопловот, на местото на симнување, со цел да се осигури дека секое лице поседува важечка патна исправа и, ако е применливо, виза или дозвола за престој за влез во земјата на транзит и/или земјата која ги прима/прифаќа. Овие проверки се со намера да се осигури дека се откриваат неправилностите (на пр., очигледно измена на исправа).

**Погодности за патниците.** Средствата кои се обезбедуваат за патниците, но кои не се од суштинско значење за опслужувањето на истите.

**Единствен прозорец за податоци за патниците.** Алатка која им овозможува на страните аптажирани во превоз на патници по воздушен пат да утврдат стандардизирани податоци за патниците (т.е. API, iAPI и/или PNR), преку единствена влезна точка за податоци, со цел да се

исполнат сите регулаторни услови за влез и/или излез на патници, кои различни органи на договорната земја може да ги наметнат.

*Напомена.* Алатката Единствен прозорец за податоци за патниците како поддршка за преносите на API/API не е задолжително да биде истото средство кое се користи како поддршка на размената на податоци од PNR.

**Инвалидизирани лица.** Секое лице чија подвижност е намалена заради физичка онеспособеност (сетилна или локомоторна), интелектуален недостаток, старост, болест или која било друга причина за онеспособеност при користењето на превозот и чијашто состојба бара особено внимание и прилагодување на услугите кои инаку им се достапни на сите патници, согласно потребите на ваквото лице.

**Водач на воздухоплов.** Пилотот кој е одговорен за работата и безбедноста на воздухопловот за време на летот.

**Јавни органи.** Службите или функционерите на Република Северна Македонија кои се одговорни за применувањето и спроведувањето на конкретни закони и прописи на Република Северна Македонија кои се однесуваат на кој било аспект од овие Стандарди и препорачани практики.

**Тревога во јавното здравје со меѓународни импликации.** Воопредел настап кој според Меѓународниот здравствен правилник (2005 година) на Светската здравствена организација се смета дека: а) претставува ризик за здравјето на јавноста на други земји заради ширење на болест и б) потенцијално бара координирано меѓународно дејство.

**Ризик за јавното здравје.** Можноет за настан кој може негативно да влијае на здравјето на луѓето, со нагласка на тоа дека може да се шири на меѓународно ниво и да претставува сериозна и директна опасност.

**Карабини.** Ограничувањето на активностите и/или одделување од останатите на сомнителните лица кои не се болни или на сомнителниот багаж, контејнерите, транспортните средства или калгот на начин што ќе се спречи можното ширење на инфекцијата или контаминација.

**Пропуштање на стока.** Активноет од страна на царинските власти со која се овозможува стоките кои биле оцаринети да се стават на располагање на соодветните лица.

**Летови за давање помош.** Летови кои се вршат заради хуманитарни цели, со коишто се превезува персонал кој дава помош, залихи за помош во облик на храна, облека, сместување, медицински и други предмети за време на или после вонредна состојба и/или катастрофа и/или се користат за евакуација на лица од места каде што постои опасност за нивниот живот или здравје заради таквата вонредна состојба и/или катастрофа, до сигурно засолниште во истата или друга земја која сака да прими такви лица.

**Отстранување на лице.** Дејство на јавни органи на Република Северна Македонија, согласно домашните закони, со кое му се наложува на лице да ја напушти Република Северна Македонија.

**Налог за отстранување.** Пиомен налог кој Република Северна Македонија му го издава на операторот со чијшто лет допатувало лице кое не смее да се пропушти, со којшто му се наложува на операторот да го отстрани тоа лице од нејзината територија.

**Летови за репатријација.** Специјални летови организирани, олеснети или потпомогнати од една земја со ексклузивна цел за транспорт на државјани на таа земја и други подобни лица, од странски земји во таа земја или безбедна трета земја, преку операции со државни воздухоплови, хуманитарни летови или чартер/ нередовни комерцијални летови.

**Проценка на ризик.** Процес за идентификација на опасност, анализа на ризик и проценка на ризик.

**Справување со ризик.** Систематска примена на постапки и практики за справување со коишто на граничните инспекциски служби им се обезбедуваат неопходните информации заради постапување во врска со движења или пратки кои претставуваат ризик.

**Безбедносна опрема.** Специјализирани направи кои се користат, поединечно или како дел од систем, за заштита или откривање на постапки на незаконско попречување на цивилното воздухопловство и на неговите уреди.

**Единствен прозорец (Едношалтерски систем).** Алатка која им овозможува на страните ангажирани во трговија и превоз да утврдат стандардизирани податоци и документи со единствена влезна точка, со цел да се исполнат сите регулаторни услови за увоз, извоз и транзит. Доколку податоците се електронски, тогаш поединечни елементи на податоци треба да се достават само еднаш.

**Резервни делови.** Предмети, вклучително со мотори и елиси, кои служат за поправка или замена и коишто се вградуваат во воздухоплов.

**Стандардизирани здравствени документи.** Документи стандардизирани од Светската здравствена организација (СЗО) според Меѓународниот здравствен правилник (2005 година).

**Земја на регистар.** Земјата во чиј регистар е впишан воздухопловот.

**Залихи.** а) Залихи за конзумација; и б) Залихи кои треба да се изнесат.

**Залихи за конзумација:** Стоки без разлика дали се продаваат или не, кои се наменети за конзумација од страна на патниците и екипажот на воздухопловот, како и стоки кои се неопходни за работа и одржување на воздухоплов, вклучително со горивата и маслата.

**Залихи кои треба да се изнесат.** Стоки за продажба на патниците и на екипажот на воздухоплов со цел да бидат изнесени.

**Привремен увоз.** Царинската постапка согласно која одредени стоки можат да се донесат на царинска територија со целосно или делумно ослободување, од плаќање на увозни давачки и даноци; таквите стоки треба да се увезуваат за посебна цел, треба да се наменети за повторен извоз во определен рок и да не претрпеле никаква промена освен нормалната амортизација заради нивното користење.

**Единствен лет.** Одредена операција на воздухоплов која операторот ја идентификува со користење на истиот симбол од местото на поаѓање, преку кои било посредни места, па се до местото на пристигнување.

**Патна исправа.** Пасош или друг официјален документ за идентификација кој е издаден од страна на земја или организација, кој законскиот носител може да го користи за меѓународно патување.



**Непридружуван багаж.** Багаж кој се пренесува како товар и кој може, но не мора да се превезува на истиот воздухоплов со лицето на кое му припаѓа.

**Малолетно лице без придружба.** Малолетно лице кое патува само или патува во друштво на друго малолетно лице.

*Напомена.* – Треба да се обрне внимание дека оваа дефиниција можеби треба да се применува од аспект на која било обврска која произлегува од примената на националните прописи за гранични контроли.

**Неподигнат багаж.** Багаж кој пристигнал на аеродром и не е подигнат или побаран од страна на патник.

**Неидентификуван багаж.** Багаж на аеродром со или без етикета, кој не е подигнат од страна на патник, односно не е поврзан со патник.

**Растоварување.** Отстранување на товар, пошта, багаж или залихи од воздухоплов по неговото слетување.

**Посетител.** Секое лице кое се симнува од воздухоплов и влегува на територијата на Република Северна Македонија која не е земјата во којашто тоа лице вообичаено престојува, и има право да остане во неа, согласно прописите на Република Северна Македонија, за легитимни цели кои не значат доследување, туку туристичко патување, рекреација, спорт, од здравствени причини, семејни причини, верски ацилак или деловно и не се ангажира во работа заради материјален надомест за време на престојот на територијата што ја посетува.

## Б. Општи принципи

1.1 Стандардите и препорачаните практики од овој Анекс се применуваат за сите категории на операции на воздухоплов, освен тогаш кога одредена одредба се однесува посебно на само еден тип на операција.

1.2 Република Северна Македонија ги презема неопходните мерки за да се обезбеди дека:

- а) времето кое е потребно за спроведување на граничните контроли во однос на лица и воздухоплови како и за ослободување/царинење на стоки е минимално;
- б) спроведувањето на административните и контролните постапки предизвикува минимални тешкотии, посебно навремена комуникација за измените на тие барања;
- в) навремена размена на значајни информации помеѓу договорните земји, операторите и аеродромите се поттикнува и се унапредува до најголем можен степен и
- г) се одржуваат барани нивоа на безбедност и усогласеност со прописите од областа на воздухопловството.

1.3 Јавните органи ја користат постапката за управување со ризик при извршувањето на граничната контрола при ослободувањето/царинењето на стоки.

1.4 Јавните органи развиваат ефикасна информатичка технологија за зголемување на ефикасноста и ефективноста на процедурите на аеродромите.

1.5 Одредбите од овој Анекс не исклучуваат примена на националните прописи во врска со мерките за воздухопловна безбедност или други неопходни контроли.

1.6 П.П - Јавните органи и операторите на воздухоплови треба да разменуваат информации како до соодветната точка (соодветните точки) за вреќа(вреќи) кон која (кон) е упатена граничната контрола, јавното здравје и царинските сомнежи.

## ГЛАВА 2. ДООЃАЊЕ И ЗАМИНУВАЊЕ НА ВОЗДУХОПЛОВИ

### А. Општо

2.1 Јавните органи усвојуваат соодветни мерки за пропуштање на воздухоплови кои доаѓаат од или заминуваат за друга договорна земја и ги применуваат на начин за да се спречат непотребни доцнења.

2.2 При изготвувањето на постапки кои имаат за цел ефикасно пропуштање на воздухопловите кои доаѓаат или заминуваат, јавните органи ги применуваат мерките за воздухопловна безбедност и контрола на наркотици, тогаш кога е потребно.

2.3 П.П Надлежните јавни органи на Република Северна Македонија треба да склучуваат Меморандуми за разбирање со авиокомпаниите кои обезбедуваат меѓународен воздушен сообраќај до Република Северна Македонија и со операторите на нејзините меѓународни аеродроми, во коишто ќе се содржат упатства за нивна взаемна соработка во борбата со опасностите од меѓународната трговија со дрога и психотропни супстанции. Таквите Меморандуми за разбирање треба да се изготвуваат по углед на важечките образци кои за оваа намена се изготвени од страна на Светската царинска организација. Исто така, јавните органи на Република Северна Македонија со јавните органи на земјите членки на ИКАО меѓусебно склучуваат Меморандуми за разбирање.

2.4 Јавните органи нема да спречат воздухоплов да влезе на меѓународен воздухоплов во интерес на јавното здравје, освен ако таквата постапка не се презема согласно *Меѓународниот здравствен правилник* (2005 година) на Светската здравствена организација.

2.4.1 П.П - Во случај кога, во исклучителни ситуации, се разгледува можноста за времено прекинување на сообраќајот, јавните органи прво треба да се консултираат со Светската здравствена организација и здравствените органи на земјата на појавувањето на болеста, пред да донесат одлука за привремено прекинување на воздушниот сообраќај.

2.5 Доколку, како реакција на јавно здравствен итен случај од меѓународно значење, Република Северна Македонија има намера да воведо здравствени мерки како дополнување на оние препорачани од СЗО, тоа може да го прави согласно *Меѓународниот здравствен правилник* (2005 година), вклучително со, но не ограничено на член 43 согласно кој, кога се решава дали да се користат дополнителни здравствени мерки, јавните органи ја темелат оваа одлука врз основа на: а) научни принципи; б) расположливи научни докази за ризик по здравјето на луѓето, или тогаш кога ваквите докази не се доволни, расположливите информации вклучително оние на СЗО и други релевантни меѓувладини организации и меѓународни тела и в) сèкакви расположливи научни упатства или совети од СЗО.

*Напомена 1.- Стандардот 2.5 од овој Анекс се применува само за оние ситуации каде што има официјална времена препорака од Меѓународниот здравствен правилник (2005 година) (т.е. во контекст на прогласена тревога за јавното здравје со меѓународни импликации), или е во сила Постојана препорака. Овие барања од член 43 од Меѓународниот здравствен правилник (2005 година) можат, исто така, да се применуваат за други ситуации со дополнителни мерки кои се применуваат за меѓународен сообраќај (вклучително оној со воздухоплови), како на пр. членовите 23 2), 27 1) и 28 од Меѓународниот здравствен правилник (2005 година).*

*Напомена 2.- Член 43 од Меѓународниот здравствен правилник (2005 година), исто така, бара од земјата која користи дополнителни мерки кои во голема мерка го попречуваат меѓународниот*

*сообраќај оа ѝ ги објасни на СЗО здравствените и научните причини за преземањето на вакви мерки.*

2.5.1 П.П – Доколку Република Северна Македонија трпи последици од мерка која е преземена согласно стандардот 2.4 од овој Анекс, или времено прекинување на сообраќајот како што е опишано во стандардот 2.4.1 од овој Анекс, тогаш кога е потребно јавните органи треба да бараат од земјата која вовела ваква мерка да се консултираат со нив. Ваквите консултации се прават со цел да се разјаснат научните податоци и целите на здравствената заштита кои се причина за мерката и за да се најде взаемно прифатливо решение.

## **Б. Документи - услови и користење**

2.6 Јавните органи не бараат никакви други документи освен оние кои се предвидени во оваа глава за доаѓање и заминување на воздухоплови.

2.7 Јавните органи не бараат виза, ниту наплатуваат надоместоци за виза или какви било други надоместоци во врска со користењето на документација која е потребна за доаѓање или заминување на воздухоплови.

2.8 П.П - Документите за доаѓање и заминување на воздухопловите треба да се прифатат доколку се доставени на арапски, кинески, англиски, француски, руски или шпански јазик. Кој било јавен орган може да побара устен или писмен превод на македонски јазик.

2.9 Согласно технолошките можности на Република Северна Македонија, документите за доаѓање и заминување на воздухоплов се прифаќаат тогаш кога се изготвени:

- а) во електронска форма, испратени до информатичкиот систем на јавните органи;
- б) во хартиена форма, електронски изготвени или предадени или
- в) во хартиена форма, рачно пополнети согласно форматите прикажани во овој Анекс.

2.10 Кога одреден документ се предава од страна на или во име на оператор на воздухоплов и се прима од страна на јавните органи во електронска форма, истите не бараат поднесување на истиот документ и во хартиена форма.

2.11 Тогаш кога јавните органи бараат Општа декларација, податоците кои се бараат се сведуваат на елементите кои се наведени во Додаток 1 од овој Анекс. Податоците се прифатливи или во електронска или во хартиена форма.

2.12 Тогаш кога јавните органи бараат Општа декларација само заради заверка, тие усвојуваат мерки со коишто тоа барање за заверка може да се исполни со додавање на изјава, рачно или со гумени печат кој го содржи бараниот текст, на една од страните на товарниот манифест. Ваквото заверување го потпишува овластениот застапник или водачот на воздухопловот.

2.13 Јавните органи вообичаено не бараат да се покаже листата на патници. Во случаите кога се бара листата на патници, информациите кои се бараат се сведуваат на елементите кои се содржани во Додаток 2 од овој Анекс. Информациите се прифаќаат или во електронска или во хартиена форма.

2.14 Кога јавните органи бараат да се покаже товарниот манифест во хартиена форма, тие го прифаќаат:

- а) формуларот кој е прикажан во Додаток 3 од овој Анекс, пополнет согласно упатствата; или
- б) формуларот кој е прикажан во Додаток 3 од овој Анекс, делумно пополнет, со копија на секој воздухопловен товарен лист на којшто е прикажан товарот кој се носи со воздухопловот.

2.15 Јавните органи не бараат да се покаже писмена декларација на залихите кои остануваат во воздухопловот.

2.16 Што се однесува до стоките кои се товарат или истоваруваат од воздухоплов, податоците кои се внесуваат во Листата на залихи, го содржи само:

- а) податокот којшто се внесува во насловот на товарниот манифест;
- б) бројот на парчиња на секој од артиклите и
- в) природата на секој од артиклите.

2.17 Јавните органи не бараат да се поднесе листа на придружуваниот или на погрешно пренесениот багаж кој е натоварен или истоварен од воздухопловот.

2.18 Јавните органи не бараат да се покаже друга писмена декларација за поштата освен формуларот (формуларите) пропишани во Актите на Светската поштенска унија кои се во сила.

2.19 Јавните органи не бараат од операторот на воздухопловот да доставува до надлежните служби повеќе од три копии на кои било од горе-наведените документи во времето на доаѓањето или заминувањето на воздухопловот.

2.20 Ако воздухопловот не зема/симнува патници или ако не се внесува/изнесува товар, залихи или пошта, односните документи не се бараат, доколку во Општата декларација се направени соодветните нотирања.

## **В. Исправка на документи**

2.21 Во случај кога се најдени грешки во некој од горе-наведените документи, надлежните јавни служби му дозволуваат на операторот на воздухопловот или на овластениот застапник да ги поправи таквите грешки, или алтернативно, самите тие ги внесуваат поправките.

2.22 Операторот на воздухопловот или овластениот застапник не е предмет на казнување доколку им докаже на надлежните јавни служби дека грешката која е најдена во ваквите документи била случајна, без намера да се направи измама и дека не се должи на тешка небрижност. Кога се смета дека е неопходно да се спречи повторување на такви грешки, казната не е поголема од онолку колку што е неопходно за да се постигне таа цел.

## Г. Дезинсекција на воздухоплов

2.23 Јавните органи го ограничуваат своето барање за вршење дезинсекцијата со аеросол на патничките кабини и на пилотските кабини додека патниците и екипажите се во воздухопловот, на оние воздухопловни операции кои започнуваат или се вршат преку територии за коишто врз основа на проценка на ризик се смета дека претставуваат закана за јавното здравје, земјоделството или природната средина.

*Напомена. — Упатство за проценка на ризик може да се најде во Прирачникот за управување со безбедноста (Док. 9859)*

2.24 Јавните органи кои бараат дезинсекција на воздухоплови, периодично ги разгледуваат барањата кои тие ги поставуваат и по потреба ги менуваат, земајќи ги предвид сите расположливи докази кои се поврзани со пренесувањето на инсекти до нивните територии преку воздухоплови.

2.25 Јавните органи кога се бара дезинсекција одобруваат или прифаќаат хемиски или не хемиски методи и/или инсектициди кои се препорачани од страна на Светската здравствена организација и коишто јавните органи ги сметаат за ефикасни.

*Напомена 1.- Оваа одредба не исклучува експериментирање и тестирање на други методи кои одат на конечно одобрување од страна на Светската здравствена организација.*

*Напомена 2. — Се зема во предвид најновото издание на упатствата на Светската здравствена организација во врска со методите и процедурите за дезинсекција на воздухоплови.*

2.26 Јавните органи водат сметка постапките за дезинсекција да не предизвикуваат штетни дејства по здравјето на патниците и персоналот и живите животни и да причинуваат само минимална непријатност.

2.27 Јавните органи, на барање, им даваат на операторите на воздухоплови соодветни информации за екипажите и патниците, со едноставен јазик, со кои се објаснуваат релевантните национални прописи, причините за ваквите барања и безбедноста на добро извршената дезинсекција на воздухопловите.

2.28 Тогаш кога дезинсекцијата е извршена во согласност со постапките кои се препорачани од страна на Светската здравствена организација, надлежните јавни органи прифаќаат тоа да се документира во Општата декларација, согласно предвиденото во Додаток 1 од овој Анекс, или, во случај на дезинсекција со долготрајно дејство, Уверение за извршена дезинсекција со долготрајно дејство, како што се наведува во Додаток 4 од овој Анекс.

2.29 Тогаш кога дезинсекцијата била правилно извршена согласно стандардот 2.25 од овој Анекс и кога на јавните органи на земјата на пристигнување им се покажува или им се става на располагање уверение согласно стандардот 2.28 од овој Анекс, органите редовно го прифаќаат тоа уверение и им дозволуваат на патниците и на екипажите неодложно да го напуштат воздухопловот.

2.30 Јавните органи водат сметка дека се воспоставени соодветни мерки за ублажување на користењето на инсектицидот или било каков друг начин кој се користи за дезинсекција, со цел да се заштити од оштетување конструкцијата на воздухопловот или неговата оперативна опрема и материјали.

*Напомена — Повеќето хемиски соединенија што се користат за дезинсекција во нивната есенција имаат штетни дејства, и поради тоа мерките за ублажување, што вклучуваат соодветните методи или средства, се од суштинско значење.*

#### **Д. Дезинфекција на воздухоплов**

2.31 Јавните органи ги определуваат, врз основа на проценка на ризик, условите под коишто се дезинфицираат воздухопловите. Кога се бара дезинфекција на воздухоплов, се применуваат следниве одредби:

- а) дезинфекцијата треба да биде соодветна на типот и ризичната група на патогени и се извршува согласно со постојните упатства на Светската здравствена организација, земајќи ги во предвид препораките на производителот на воздухопловот доколку е применливо;
- б) сомнителните контаминирани места се дезинфицираат со користење на хемиски или не хемиски средства кои имаат соодветни овојства кои одговараат за претпоставениот причинител на инфекција;
- в) дезинфекцијата ја врши обучен персонал кој носи соодветна опрема за лична заштита и
- г) воспоставени се соодветни мерки за ублажување на хемиските и не хемиските мерки или начини за користење на дезинфекција со цел заштита на конструкцијата на воздухопловот и неговата оперативна опрема и материјали од оштетување и заштита на здравјето, персоналот и живите животни од штетните влијанија.

*Напомена 1. -Кога се бара дезинфекција на воздухоплов заради заштита на здравјето на животни, можат да се користат само методите и дезинфекционите средства кои се препорачани од Светската здравствена организација.*

*Напомена 2. — Повеќето хемиски соединенија што се користат за дезинфекција во нивната есенција имаат штетни дејства. Поради тоа мерките за ублажување, што вклучуваат соодветни методи или средства, се од суштинско значење.*

2.32 Јавните органи воспоставуваат мерки или начини за да се следи дека контаминирани делови и користената опрема односно алати се дезинфицираат тогаш кога постои контаминација на површини или на опремата на воздухопловот со телесни течности, вклучително со секрет.

2.33 Јавните органи кои бараат дополнителна дезинфекција како одговор или на здравствен инцидент во воздухопловот или по контаминација на воздухопловот, ја ограничуваат дезинфекцијата само на контејнерот или на одделот во воздухопловот во кој постои сомневање за контаминација, земајќи ги предвид барањата од стандардот 2.31 од овој Анекс.

2.34 Јавните органи следат дека операторот на воздухопловот има воспоставено постапка која посветува посебно внимание (т.е. преку понатамошен надзор или обука) на дезинфекција на

одредени чувствителни области, како што се пилотската кабина, делот за електроника и површината на кујната во согласност со упатствата на производителите на воздухоплови.

2.35 Јавните органи, кога се бара доказ за дезинфекција како одговор на здравствен инцидент во воздухопловот или по контаминација во воздухопловот, прифаќаат општо известување на Општата декларација како што е предвидено во Додаток 1 од овој Анекс или на соодветен контролен лист за дезинфекција како доказ дека дезинфекцијата е извршена во согласност со процедурите препорачани од Светската здравствена организација што им овозможува на патниците и членовите на екипажот веднаш да се симнат од воздухопловот.

*Напомена. — Пример за контролен лист за дезинфекција е даден на веб-страницата за безбедност на ИСАО.*

2.36 П.П — Јавните органи треба да ги земат во предвид поставувањето на критериуми базирани на перформансите за нивните барања за дезинфекција во соработка со националниот или регионалниот орган одговорен за стандардите за ефикасност на средствата за дезинфекција и да дадат насоки за тоа какви видови производи за дезинфекција или хемикалии може да се користат, земајќи ги предвид информациите дадени од производителите на воздухоплови за одобрените хемикалии, достапноста на тие хемикалии во регионот и транспортот помеѓу договорните земји.

*Напомена. — Упитството за кои видови хемикалии може да се користат треба да исклучува, достапноста на тие хемикалии во нивниот регион и транспортот помеѓу договорните земји.*

2.37 Јавните органи, кога во прилог се бара доказ за дезинфекција или во врска со општото чистење, прифаќаат соодветно известување за Општата декларација како што е предвидено во Додаток 1 од овој Анекс, како доказ дека е извршена дезинфекција во согласност со процедури препорачани од Светската здравствена организација.

## Г. Уредување на меѓународната генерална авијација и на другите нередовни летови

### I. Општо

2.38 Јавните органи ги објавуваат условите во своите Зборници на воздухопловни информации (AIP) во врска со најувањето или поднесувањето барања за претходно одобрување на лет од генерална авијација и други нередовни летови.

2.39 Јавните органи кои бараат претходна најава на планирано слетување на воздухоплов на нивната територија, или барање за претходно одобрување, определуваат една служба која ги прими и координира владините одговори на таквите најави или барања.

2.40 Јавните органи ги наведуваат во своите Зборници на воздухопловни информации (AIP) своите поштенски адреси и, кога е можно, своите AFTN адреси, бровите на телексот или телеграфските адреси, адресите за електронска пошта, интернет-страниците и телефонските броеви на службите кои се определени согласно стандардот 2.39 од овој Анекс.

2.41 Во известувањата на јавните органи до надлежните служби за гранична контрола, на пример царинската служба, пасошката служба и онаа за карантин, за планирани операции на доаѓање.

заминување или транзит, надлежна е службата која е назначена согласно стандардот 2.39 од овој Анекс.

## II. Претходно одобрување

2.42 Јавните органи не бараат претходното одобрување или известување да се врши по дипломатски пат, освен кога се работи за лет од дипломатска природа.

2.43 Јавните органи кои бараат операторите на воздухоплови да поднесат барање за претходно издавање на одобрение:

- а) утврдуваат процедури со коишто ваквите барања неодољно се обработуваат;
- б) издаваат вакво одобрение кое важи за конкретен временски период или за одреден број на летови, секогаш кога тоа е можно и
- в) не пропишуваат надоместоци, плаќања или неплати за издавањето на вакво одобрение.

2.44 П.П - Во случај кога воздухоплов врши пренос на патници, товар или пошта за надомест или закупнина, јавните органи не треба да бараат ништо повеќе освен следниве податоци во барањата за претходно одобрување:

- а) името на операторот;
- б) типот на воздухоплов и регистерски ознаки;
- в) датумот и времето на пристигнување и заминување од аеродромот кој е во прашање;
- г) местото или местата на влегување или излегување во туѓа земја, зависно од случајот, на патници и/или внесување и изнесување на товар;
- д) целта на летот и бројот на патници и/или видот и количината на товарот и
- е) името, адресата и дејноста на изнајмувачот, ако има таков.

2.44.1 П.П - Јавните органи треба го објавуваат во Зборникот на воздухопловни информации (АИР), минималното време пред вршењето на летот кое е потребно за обработка на поднесените барања заради претходно издавање на одобренијата на кои се однесува стандардот 2.44 од овој Анекс.

2.45 Во случај кога воздухоплов кој е во транзит без застанување или застанува заради непровознички цели, јавните органи кои заради безбедност на летот бараат тој да има претходно одобрение, не бараат никаква друга информација освен онаа која е содржана во планот на летот кој се поднесува со барањето за добивање одобрение.

*Напомена.- Спецификациите за плановите на летање се дадени во Анекс 2 - Правила на летање.*



2.46 Јавните органи кои бараат предходно одобрение за летовите на кои се однесува стандардот 2.45 од овој Анекс, не можат да бараат барањата да се поднесуваат повеќе од три работни дена однапред.

### III. Најава за пристигнување

2.47 Во случај кога воздухоплов е во транзит без застапување или застапува заради непревознички цели, надлежните јавни органи не бараат известувањето да се достави повеќе време пред извршувањето на ваквите операции отколку што бараат контролата на летање и надлежните служби за гранична контрола.

*Напомена: - Оваа одредба нема за цел да спречи примена на соодветните мерки за контрола на наркотици.*

2.48 Јавните органи ја прифаќаат информацијата која е содржана во планот на летање како соодветна најава за пристигнување, доколку таквата информација е примена најмалку два часа пред пристигнувањето, а слетувањето треба да се изврши на претходно определен меѓународен аеродром.

### IV. Пропуштање и престојување на воздухоплов

2.49 П.П. На меѓународните аеродроми каде што има операции од типот на меѓународна генерална авијација, јавните органи треба да обезбедат адекватно ниво на гранична контрола и служби за одобрување на ваквите операции. Јавните органи, во соработка со операторите на воздухоплови и операторите на аеродроми треба да имаат за цел да утврдат вкупен временски период од 60 минути за завршување на сите формалности поврзани со заминувањето/пристигнувањето, вклучително со мерките за воздухопловно обезбедување, за воздухоплов за којшто е потребно само вообичаено постапка, пресметано од периодот кога член на екипажот го пријавува воздухопловот на првото место за контрола на аеродромот.

*Напомена: - „Потребните формалности за заминување/пристигнување“, кои треба да се завршат во рок од 60 минути треба да ги вклучуваат и мерките за воздухопловно обезбедување и, доколку е потребно, наплата на аеродромските надоместоци и други такси, како и постапките за гранична контрола.*

2.50 П.П. На меѓународните аеродроми каде меѓународните операции од генерална авијација не се фреквентни, треба да се овласти еден јавен орган за превземање на активности за пропуштање на воздухоплови, а нивниот товар да биде во име на сите гранични контролни служби.

2.51 На воздухоплов кој што не врши меѓународен редовен воздушен сообраќај и кој што лета до или преку кој било определен меѓународен аеродром на Република Северна Македонија и на кој што му е допуштено времево да престојува без наплата на царински давачки согласно член 24 од Чикашката конвенција, му се дозволува да се задржи во Република Северна Македонија во период кој што е определен од јавните органи, без да се бара гаранција за царински давачки за воздухопловот.

**ГЛАВА 3. ВЛЕЗ И ЗАМИНУВАЊЕ НА ЛИЦА И НА НИВНИТЕ БАГАЖИ****А. Општо**

3.1. Со цел да се олесни и забрза пропуштањето на лица коишто доаѓаат или заминуваат по воздушен пат, јавните органи усвојуваат прописи за гранична контрола кои одговараат на условите на воздушниот транспорт и ги применуваат на начин со кој што се одбегнува непотребно задржување.

3.2. При изготвувањето на постапки коишто имаат за цел ефикасно извршување на гранична контрола на патници и екипаж, јавните органи ја земаат предвид примената на постапките за воздухопловно обезбедување, граничен интегритет, контрола на наркотици, како и на оние за пасошка контрола, по потреба.

3.3. Јавните органи кои користат чипови со интегрирано коло (IC) или други технологии на машинско читање на лични податоци, вклучително и на биометричките податоци, во патните документи даваат опција да можат шифрираните податоци да му се откријат на носителот на документот, на негово барање.

3.4. Јавните органи не ја продолжуваат важноста на нивните машински читливи патни документи.

*Напомена. – Спецификациите за машински читливите патни документи (Док 9303, Серија) не дозволуваат измена на датумот на истекување на важноста, како и на другите податоци кои се во машински читливата зона.*

3.4.1 П.П.– Јавните органи при користење на автоматизирани системи за гранична контрола (ABC) треба да се осигураат дека излезите за патниците за во авион се соодветно опремени со персонал додека се во употреба со цел да се осигури непречен проток на патниците и да се одговори брзо на сомнежите за безбедноста и интегритетот во случај на неисправност на системот.

**Б. Документи кои се потребни за патување**

3.5. Јавните органи осигуруваат дека од посетителите нема да се бараат никакви други документи освен оние кои се предвидени во оваа глава за влез и заминување од нивната територија.

3.6. Јавните органи не им бараат на посетителите кои што патуваат по воздушен пат да покажат никаков друг документ за идентификација, доколку поседуваат валидни пасоши признаени од земјата која што ги прима и поседуваат важечки визи, ако се потребни.

*Напомена. - Горенаведената одредба нема за цел да ги одерати јавните органи од прифаќање на други званични документи за идентификација заради патување, како на пример национални лични карти, документи за идентификација на морепловци, картички за престој на странци и привремен патни документи за идентификација.*

## В. Обезбедување на патните документи

3.7 Јавните органи редовно ги ажурираат патните документи што ги издаваат со нови верзии на безбедносните белези, заради заштита од нивна злоупотреба, како и за да го олесни откривањето на случаи на нивна незаконска измена, имитација или незаконско издавање.

3.8 Јавните органи воспоставуваат контрола заради заштита од кражба на нивните патни исправи, како и од злоупотреба на новоиздадените патни документи.

3.8.1 Јавните органи воспоставуваат соодветни контроли врз целокупната примена на патните исправи, постапките за посредување и издавање со цел да се осигури високо ниво на интегритет и обезбедување.

3.9 Кога јавните органи издаваат eMRTD, тоа издавање е во согласност со спецификациите во Док. 9303. Машински читливи патни исправи.

*Напомена.-Спецификациите за eMRTD можат да се најдат во ICAO Док. 9303, Деловите 9,10,11 и 12.*

3.9.1 П.П- Јавните органи кои издаваат или имаат намера да издаваат eMRTDs треба да се приклучат кон Јавниот регистар на клучеви (PKD) на ICAO (Public Key Directory).

3.9.2. Јавните органи кои учествуваат во PKD на ICAO треба да ги ажурираат податоците за криптографски клучеви поврзани со автентикација на информациите за електронските пасоши кои ги пријавиле во PKD.

*Напомена. – Издавањето на сертификатите од страна на власта е задолжена за издавање на сертификати за криптографски клучеви на договорните држави (CscaA) во време на првата употреба се смета за минимално ниво на издавање на податоци доволни да се исполнат овој стандард.*

*Прикачување на листата за отповикување (CRLs) е особено препорачливо.*

3.9.3 П.П- Јавните органи кои вршат проверки на eMRTDs на граничните контроли треба да се приклучат кон Јавниот регистар на клучеви (PKD) на ICAO (Public Key Directory) и да ги користат информациите кои стојат на располагање во PKD за да ги проверат eMRTDs на граничните контроли.

3.10 Јавните органи на INTERPOL веднаш и доставуваат точни податоци за украдени, изгубени и повлечени патни исправи кои тие ги издале, заради внесување во базата на податоци за Украдени и изгубени патни исправи (SLTD).

3.10.1 П.П – Секој јавен орган треба, колку што е изводливо, да ги проверува на граничните контролни места за влез и заминување, патните исправи на лицата кои патуваат во меѓународниот сообраќај во однос на базата на податоци на INTERPOL за Украдени и изгубени патни исправи (SLTD).

## Г. Патни исправи

3.11 Сите патни исправи кои ги издава Република Северна Македонија се машински читливи согласно спецификациите наведени во Док. 9303, Дел 4.

*Напомена .- Оваа одредба нема за цел да спречи издавање пасоши кои не се машински читливи односно привремени патни документи со ограничена важност во вонредни ситуации.*

3.11.1 За пасошите кои се издадени по 24 ноември 2005 година, а кои не се машински читливи, јавните органи следат рокот на важност да истекол пред 24 ноември 2015 година.

3.12 Јавните органи осигуруваат дека патните исправи на бегалците и лицата без државјанство („Стандардни патни исправи“) се машински читливи согласно условите наведени во Док. 9303.

*Напомена .- „Стандардните патни исправи“ се предвидени во Конвенцијата која се однесува на статусот на бегалците, од 1951 година и Конвенцијата која се однесува на статусот на лица без државјанство, од 1954 година (да се спореди со член 28 од двете конвенции).*

3.13 П.П.- Кога јавните органи издаваат документи за идентификација или визи кои се прифаќаат заради патување, треба да ги издадат во форма за машинско читање, согласно Док. 9303.

3.14 П.П – Јавните органи треба да воспостават јавно достапни алатки за прием на барањата за патни исправи и/или за издавање на патни исправи.

3.15 Јавните органи воспоставуваат транспарентни постапки за поднесување на барање за издавање, обложување или замена на патни исправи, а информациите со кои се опишуваат нивните услови ги ставаат на располагање, на барање, на потенцијалните подносител на барањето.

3.15.1 П.П.- Ако се наплаќа надоместок за издавање или замена на патна исправа, износот на тој надоместок не треба да биде поголем од оперативниот трошок.

3.16 Јавните органи издаваат посебен пасош за секое лице, без оглед на возраста.

3.17 П.П. – Вообичаено, јавните органи треба да обезбедат дека пасошите се со важност за период од најмалку пет години, за неограничен број на патувања и за патување во сите земји и територии.

*Напомена 1. – Имајќи ја предвид ограничената трајност на исправите и изгледот на имателот на пасош кој се менува со годините, се препорачува период на важност од најмалку десет години.*

*Напомена 2. – Пасошите за итни ситуации, дипломатските, службените и други за посебни намени може да се со пократок период на важност.*

*Напомена 3. Имајќи ја предвид брзата промена на изгледот на децата, се препорачува период на важност од најмногу пет години во случај на пасоши за деца.*

#### Д. Излезни визи

3.18 Јавните органи не бараат излезни визи за своите државјани коишто сакаат да патуваат во странство, ниту пак, од посетителите на крајот на нивниот престој.

3.19 П.П.- Јавните органи не треба да бараат излезни визи од странците кои престојуваат во Република Северна Македонија тогаш кога сакаат да патуваат во странство.

### Г. Визи за влез/повторен влез

- 3.20 **П.П** - Јавните органи треба го занемарат односно да го укинат барањето за влезни визи за максимален број на државни чиишто државјани бараат влез како посетители.
- 3.21 Јавните органи не бараат од сопствените државјани визи за повторно влегување во земјата.
- 3.22 **П.П.**- Јавните органи не треба да бараат визи за повторно влегување во земјата од странците кои престојуваат во Република Северна Македонија со важечка дозвола за постојан престој.
- 3.23 Јавните органи воспоставуваат едноставни и транспарентни процедури во однос на барањата за издавање влезни визи за потенцијалните посетители и се залагаат да постапуваат неодложно по приемот на барањата за такви визи.
- 3.24 **П.П.**- При процедурата за издавање виза вообичаено не би требало барателот лично да присуствува во канцеларијата каде што истата се издава.
- 3.25 Кога им се издава влезна виза на потенцијални посетители, јавните органи вообичаено водат грижа важноста на таквите визи да биде за период од најмалку шест месеци од датумот на издавањето, без оглед на бројот на влегувања, при што се подразбира дека траењето на секој престој може да биде ограничен.
- 3.26 **П.П.**- Кога се издаваат визи коишто не се машински читливи, јавните органи треба да водат сметка личните податоци и податоците за издавањето кои се внесуваат во ваквите документи да одговараат на спецификациите за визуелната зона на машински читливи визи, согласно Док 9303, Дел 7- Машински читливи визи.

### Е. Карти за влегување/излегување од воздухопловот

- 3.27 **П.П** - Јавните органи не треба да бараат ни од посетителите кои што патуваат по воздушен пат, ниту од операторите на воздухоплови во нивно име, писмени податоци за идентитетот како дополнување на она што е содржано во нивните лични документи. Тогаш кога се потребни повеќе податоци за идентитетот, јавните органи треба да изготват системи за електронско земање на вакви податоци од машински читливи патни документи или од други извори.
- 3.28 Јавните органи коишто бараат писмен запис на лични податоци од посетителите кои што пристигаат или заминуваат по воздушен пат, ги ограничуваат своите барања за податоци на онис од Додаток 5 – Картичка за влегување/излегување од воздухоплов од овој Анекс.
- 3.29. Кога јавните органи бараат картички за влегување/излегување од воздухоплов, ги прифаќаат онака како што се пополнети од страна на посетителите и не бараат да ги пополнуваат или проверуваат операторите на воздухопловите.
- 3.30 Јавните органи коишто бараат да се покажуваат картичките за влегување/излегување, им ги доставуваат истите на авиопревозниците или на нивните патнички агенции, без надомест, за да им се поделат на патниците кои заминуваат пред влегувањето во воздухопловот, или во текот на летот на патниците кои што пристигнуваат.

### Ж. Преглед на патни исправи

3.31 Јавните органи им помагаат на операторите на воздухоплови при проверката на патните документи кои ги покажуваат патниците, со цел да се спречи измама и злоупотреба.

3.32 П.П.- Јавните органи треба да ја разгледаат можноста за склучување аранжмани со јавни органи на други земји за да се овозможи поставување на службеници за вреќи на аеродромите со цел да им помагаат на операторите на воздухоплови во утврдувањето на важноста и автентичноста на патните документи на лицата кои влегуваат во воздухоплов.

3.33 Операторите на воздухоплови ги преземаат потребните мерки на претпазливост на местото на качување во воздухоплов, за да осигураат дека лицата поседуваат исправи кои се пропишани од страна на земјите на транзит и на одредените, заради контрола, како што е опишано во оваа глава.

3.33.1 Јавните органи ги одземаат лажните или фалсификувани патни исправи или имитациите на истите. Исто така, јавните органи ги одземаат патните исправи на лице кое лажно се претставува како вистинскиот имател на патната исправа. Овие исправи веднаш се повлекуваат од оптек и се враќаат кај надлежните органи на Република Северна Македонија, кои се назначени како издавач, или кај постојаната дипломатска мисија на Република Северна Македонија, освен во случаи кога јавните органи ги задржуваат исправите со спроведување на законот. Надлежните органи на Република Северна Македонија кои се назначени како издавачи или дипломатската мисија на земјата се известуваат за таквото задржување од страна на јавните органи кои ги одземаат патните исправи за кои станува збор.

3.33.2 Република Северна Македонија не треба да бара од операторите на воздухоплови да ги одземаат документите наведени во стандардот 3.33.1 од овој Анекс.

3.33.3 Република Северна Македонија не смее да бара од оператор на воздухоплови да превезува патник од точка на заминување или транзит до планираното крајно одредиште, кога за патниот документ кој го покажал патникот земјата ќе утврди дека е лажен или фалсификуван или го има лице кое не е лицето кому документот му бил законски издаден.

*Напомена. – Со ништо оваа одредба не го спречува враќањето на лица на кои не им е дозволен влез чии патни документи се лажливи или фалсификувани или ги има измамник, а кои Република Северна Македонија ги одзела, согласно стандардот 3.33.1 од овој Анекс, а кои патуваат со пропратен допис издаден согласно стандардот 5.7 од овој Анекс.*

3.33.4 П.П. – Секој јавен орган треба да го разгледа воведувањето на системите за автоматска гранична контрола (АВС) (Automated Border Control) со цел да се олесни и забрза одобрувањето за лицата кои влегуваат или заминуваат по воздушен пат.

3.33.5 П.П. – Секој јавен орган при користење на системи за АВС треба, согласно наведеното во стандардите 3.9.2 и 3.10.1 од овој Анекс, да ги користи расположливите податоци од PKD со цел проверка на eMRTDs, да изврши биометриско споредување со цел да се утврди дека патникот е вистинскиот имател на исправата, и да ја провери базата на податоци на INTERPOL за украдени и изгубени патни исправи (SLTD), како и други податоци од граничните контроли за да се утврди дека се исполнети условите за преминување на границата.

3.33.6 П.П. – Јавните органи при користење на АВС системите треба да обезбедат дека излезите за патниците за во авион се соодветно опремени со персонал за време на работењето со цел да се

обезбеди непречен проток на патниците и да се одговори брзо на сомнежите во врска со безбедноста и интегритетот во случај на неисправност на системот.

### 3. Процедури на заминување

3.34 Јавните органи не бараат од посетителите доказ за платен данок на приход.

3.35 Јавните органи не го сметаат операторот на воздухопловот за одговорен во случај на неплатен данок на приход од страна на патник.

3.36 П.П - Јавните органи во соработка со операторите на воздухоплови и аеродромската управа треба како цел да утврдат вкупен период од 60 минути за целосно завршување на потребните формалности за заминување на сите патници за коишто е потребна само вообичаена обработка, сметајќи го времето од појавувањето на патникот на првото место за контрола на аеродромот (т.е. влезното пријавување кај авиокомпанијата, местото за безбедносна контрола или други места каде што се врши контрола, зависно од тоа како е организиран секој аеродром поединечно).

*Напомена.- „Потребните формалности за заминување“ кои треба да бидат завршени во текот на препорачаните 60 минути ги вклучуваат и влезното пријавување, постапките на воздухопловното обезбедување и, каде што е потребно, наплатувањето на аеродромски такси и други давачки, односно постапките за гранична контрола при заминување, како на пр. пасошката, карантинската или царинската контрола.*

3.37 П.П.- Јавните органи коишто бараат проверка на патните документи на патниците кои заминуваат од страна на надлежните служби треба, во соработка со аеродромската управа, да користат практична технологија и да усвојат повеќе-линиски систем за проверка или други средства за насочување на движењето на патниците, со цел да се забрзаат ваквите проверки.

3.38 Јавните органи вообичаено не бараат зарадни вршење на проверка при граничната контрола да се покажува багажот на патниците кои што заминуваат од нивната територија.

### 3. Процедури и обврски за влез

3.39 П.П.- Јавните органи, во соработка со операторите на воздухоплови и операторите на аеродроми треба да обезбедат извршување на царинските формалности во рок од 45 минути од сивнувањето од воздухопловот на сите патници за кои е потребна само вообичаена проверка, без разлика на големината на воздухопловот и планираното време на пристигнување.

3.40 За да се забрзаат проверките, јавните органи, во соработка со операторите на аеродроми користат практична технологија и усвојуваат повеќе-линиски систем за пасошка контрола, или пак други средства за насочување на патниците на меѓународни аеродроми на коишто обемот на патничкиот сообраќај ги оправдува ваквите мерки.

3.41 Освен во посебни околности, јавните органи не бараат патните документи или другите документи за идентификација да им се земаат на патниците, односно на екипажот, пред тие да пристигнат на местата за пасошка контрола.

3.42 Надлежните јавни органи експедитивно ги прифаќаат патниците и екипажот за да проверат дали може да се дозволи нивниот влез во земјата.

*Напомена.* Патник, односно член на екипаж се „прифаќа за проверка“ тогаш кога првпат по слегувањето од воздухопловот се појавува на контролното место за пристигнувањата за да бара влез во Република Северна Македонија, а службеникот кој врши контрола одлучува дали ќе му биде дозволен влез. Тука не спаѓа прегледот на патни документи којшто може да се изврши веднаш по слегувањето од воздухопловот.

3.43 Операторот на воздухопловот е одговорен да ги штити и да се грижи за патниците и членовите на екипажот од времето на нивното излегување од воздухопловот, сè додека не бидат прифатени за проверка, согласно наведеното во стандардот 3.42 од овој Анекс.

3.44 П.П.– По ваквото прифаќање, надлежните јавни органи треба да бидат одговорни за заштитата и грижата за патниците и членовите на екипажот, сè додека не им биде дозволен влез или пак се утврди дека не им се дозволува влез.

3.45 Обврската на операторот на воздухопловот за заштита и грижа за патниците и членовите на екипажот престанува од моментот кога на тие лица им е дозволен влез во таа земја.

3.46 Освен во посебни околности, јавните органи прават режим кој овозможува документите за идентификација на посетителите да се проверуваат само по еднаш при влезот и при заминувањето.

3.47 Јавните органи не бараат писмена декларација за багажот од патниците и од екипажот кога се носат предмети кои не се оданочуваат, односно за кои нема ограничувања.

3.48 Јавните органи усвојуваат дволиниски систем или друг селективен процес за царинска и карантинска контрола кој е заснован на справувањето со ризици, во согласност со условите и обемот на сообраќај на односниот аеродром.

*Напомена.- Во Додаток 6 од овој Анекс, Препораки на Советот за царинска соработка (со постојан назив Светска царинска организација) за поедноставена царинска контрола заснована на дволинискиот систем.*

3.49 П.П. – Во случај кога рокот на важноста на патната исправа на посетител поминал пред истекот на важноста на визата, земјата која ја издала визата треба да продолжи да ја прифаќа се до датата на истекот на нејзината важност, при што таа се покажува заедно со новата патна исправа на посетителот.

3.50 Јавните органи кои издаваат визи за ограничен број на влегувања на соодветен, јасен и истоветен начин го означуваат секое користење на визата, за да може нејзиниот имател, операторите на воздухоплови или јавните органи на земјата да можат да ја утврдат нејзината важност брзо и без употреба на посебни средства.

3.51 Откако патниците и екипажот ќе ги покажат поединечно своите патни исправи, надлежните јавни службеници, освен во посебни поединечни случаи, веднаш по проверката им ги враќаат назад тие исправи.

3.52 П.П.- Јавните органи треба да направат постапка кој овозможува патникот и неговиот багаж кои пристигнуваат со меѓународен лет и треба да застанат два или повеќе пати на меѓународни



аеродроми на територијата на Република Северна Македонија, да не поминуваат низ формалностите за гранична контрола на повеќе од еден аеродром во Република Северна Македонија.

#### **И. Транзитни процедури и барања**

3.53 Онаму кадешто дозволуваат аеродромските капацитети, јавните органи предвидуваат постоење на директни транзитни зони, или други аранжмани, за да можат екипажот, патниците и нивниот багаж, кои пристигнуваат од друга земја и го продолжуваат патувањето до трета земја со истиот лет или друг лет, од истиот аеродром и во истиот ден, привремено да останат на аеродромот на пристигнувањето без да поминуваат низ формалностите на граничните контроли заради влегување во земјата на транзитот.

3.54 Јавните органи треба да го сведат на минимум бројот на земји од чии државјани се бара да имаат транзитни визи кога пристигнуваат со меѓународен лет и го продолжуваат патувањето до трета земја со истиот или со друг лет, од истиот аеродром и во истиот ден.

#### **Ј. Дистрибуција на багаж кој што е одделен од сопственикот**

3.55 Јавните органи им овозможуваат на операторите на воздухоплови да го испратат багажот кој бил погрешно пренесен до местото каде што се наоѓа неговиот сопственик, а на операторите на воздухоплови не им се пропишуваат казни, глоби, увозни давачки и такси поради тоа што багажот бил погрешно пренесен.

3.56 Јавните органи овозможуваат директен трансфер на погрешно пренесен багаж со меѓународни летови на истиот аеродром, без проверка, освен од причини кои се поврзани со воздухопловната безбедност или заради други неопходни контроли. Во случаи кога директен трансфер не може да се изведе, јавните органи се грижат да се организира привремено сместување на таквиот багаж, со безбедносен надзор и на соодветна локација.

3.57 Јавните органи им овозможуваат на операторите на воздухоплови да го однесат неидентификуваниот, неподигнатиот или погрешно пренесениот багаж на проверка на соодветното место, во име на неговите сопственици и да го испорачаат ваквиот багаж на неговите сопственици.

3.58 Јавните органи го забрзуваат пропуштањето на неидентификуваниот, неподигнатиот или погрешно пренесениот багаж, како и неговото враќање на операторот на воздухопловот заради негова соодветна дистрибуција. Согласно условите поставени од јавните служби, на операторите на воздухоплови може да им се дозволи да отвораат таков багаж, доколку тоа е потребно за да се утврди неговиот сопственик.

3.59 Операторот на воздухоплов е ослободен од обврската да го чува багажот кој сè уште не е пропуштен од јавните служби и од обврските за плаќање на увозни давачки и такси за таков багаж, тогаш кога истиот е под царински надзор и само под контрола на царината.

**К. Идентификација и влез на екипаж и друг персонал на оператор на воздухоплов**

3.60 Јавните органи утврдуваат мерки, во соработка со операторите на воздухоплови и операторите на аеродроми, за забрзување на проверката на членовите на екипажот и на пивниот багаж која е задолжителна при заминување и по пристигнување.

3.61 Агенцијата за цивилно воздухопловство го олеснува и забрзува процесот при којшто операторите на воздухоплови кои имаат деловно седиште во Република Северна Македонија, можат да поднесат барање за издавање Потврди за членови на екипаж (СМС) за своите членови на екипажи.

*Напомена. - Потврдата за член на екипаж е изработена во форма на картичка која се користи за идентификација на членовите на екипажи, при што дозволите на членовите на екипажите понатаму ја исполнуваат својата примарна намена за потврдување на професионалните квалификации на членовите на летачкиот екипаж.*

3.61 (а) (1) Потврдите за член на екипаж (СМС) ги издава Агенцијата за цивилно воздухопловство на лице кое ќе достави:

- 1) доказ дека е работно ангажиран како член на екипаж, односно дополнителен член на екипаж (extended crew) во оператор на воздухоплов;
- 2) важечка дозвола или валидација на дозвола за пилот на авион и/или хеликоптер, инженер летач или воздухопловно-технички персонал за одржување на воздухоплови или важечка потврда за стручна оспособеност на кабински персонал;
- 3) важечко уверение за здравствена способност;
- 4) копија од лична карта или пасош;
- 5) потврда за неосудуваност не постара од шест месеци и
- 6) доказ дека е платен надоместокот за издавање на потврда за член на екипаж утврден со

Тарифник на Агенцијата за цивилно воздухопловство.

(2) Доказите од став (1) на овој стандард се поднесуваат во оригинал или копија заверена на потар.

(3) Важешето на потврдите од став (1) на овој стандард се определува преку важешето на дозволата, односно потврдата од став (1) точка 2) на овој стандард, но не подолго од шест месеци.

3.62 Агенцијата за цивилно воздухопловство ги издава потврдите за членови на екипажи, во форма на машински читливи картички, согласно спецификациите од Док 9303, Дел 5.

3.62.1 П.П. – Јавните органи треба да изготвят процедури со кои се овозможува на секој член на екипаж на кого му е издадена потврда за член на екипаж да ја прогледа истата и да ја провери точноста на податоците кои се чуваат, како и да дозволи исправка, доколку е потребно, без трошоци за членот на екипажот.

3.63 П.П.- Доколку операторите на воздухоплови издаваат картички за идентификација за екипажи, јавните органи треба да бараат тие документи за идентификација да се изработуваат во форматот кој е прикажан во Додаток 7 од овој Анекс, односно со истиот изглед како и визуелната зона на Потврдата за член на екипаж што се чита машински, како и со можноот за потврдување на идентитет со помош на машина и потврдување на безбедноста на документот.

3.63.1 П.П - Јавните органи за издадените, времено повлечените или трајно повлечени потврди и другите службени документи за идентификација на член на екипаж, водат евиденција во електронска база на податоци, која е заштитена од попречување и неовластен пристап. Сите информации кои се чуваат во електронската база на податоци и потврдата за член на екипаж треба

да се ограничат на податоците кои се од суштинско значење за проверка на идентитетот на членот на екипажот.

3.64 Потврдите за членови на екипаж (СМС's) и идентификационите картички на персоналот се издаваат само по извршена биографска проверка од страна на или во името на надлежен јавен орган. Исто така, во однос на издавањето вакви потврди и идентификациони картички се воспоставуваат адекватни контроли на заверката на стажот на кандидатот пред издавањето. контрола на залихите од празни картички и условите во врска со оспособеноста на персоналот кој го врши издавањето.

3.65 Јавните органи ги прифаќаат Потврдите за членови на екипаж кои се издадени согласно барањата од стандардот 3.62 од овој Анекс за безвизен влез на членовите на екипажот кои пристигнуваат по службена должност на меѓународен лет и кои бараат привремен влез во времетраење кое го дозволува земјата на приемот.

3.65.1 П.П.- Јавните органи треба да отстапат од барањето за виза за членови на екипаж кои пристигнуваат по службена должност со меѓународен лет и кои бараат привремен влез во времетраење кое е дозволено од земјата на прием.

3.65.2 П.П. – Јавните органи треба да отстапат од барањето за виза за членови на екипаж кои пристигнуваат и покажуваат Потврда за член на екипаж, и кога пристигнуваат со друг оператор на воздухоплов или со друг начин на превоз и бараат привремен влез во времетраење кое го дозволуваат прописите на земјата што ги прима, за да одат на лет за којшто се задолжени по службена должност.

3.66 Јавните органи утврдуваат мерки за итно овозможување на привремен влез на територијата на Република Северна Македонија на технички персонал на странски оператори на воздухоплови кои вршат сообраќај до или низ нејзината територија, кој е итно потребен за да се доведе во пловидбена состојба воздухоплов кој поради технички причини не може да го продолжи своето патување. Доколку Република Северна Македонија бара гаранција за располагање со средства за издржување на тие лица за време на престојот во неа и/или за нивното заминување, тоа се договара без одлагање на доволата за нивниот влез.

#### Л. Воздухопловни инспектори

3.67 П.П.- Јавните органи треба да водат грижа, да со воздухопловните инспектори на друга договорна земја кои вршат должности на инспекциски надзор, се постапува на истиот начин како со членовите на екипажот, кога минуваат низ формалностите поврзани со заминувањето или пристигнувањето.

3.68 П.П.- Јавните органи треба да им обезбедуваат на своите воздухопловни инспектори документи за идентификација во форматот кој е даден во Додаток 8 од овој Анекс.

3.69 П.П.- Воздухопловните инспектори треба да го носат документот за идентификација кој е наведен во стандардот 3.68 од овој Анекс, копија од планот на патувањето на инспекторот издаден од земјата каде што е вработен инспекторот и важечки пасош.

3.70 П.П. – Јавните органи треба посебните права за привремена дозвола за влез од стандардот 3.65 од овој Анекс на членови на екипаж да ги даваат и за воздухопловни инспектори на друга договорна земја, доколку тие ги носат документите наведени во стандардот 3.69 од овој Анекс (на

пр. документ за идентификација, план на патувањето и важечки пасош) и заминуваат после вообичаен период на одмор.

#### **Љ. Вонредна помош/влезни визи во случај на виша сила**

**3.71 П.П** - Јавните органи треба да утврдат мерки за одобрување привремен влез за патник или член на екипаж кој ја нема бараната влезна виза пред пристигнувањето, заради пренасочување или доцнење на лет заради виша сила.

**3.72** Јавните органи утврдуваат мерки за да може на патниците кои се во транзит и коишто неочекувано се задржуваат подолго заради откажување на лет или доцнење на лет, да им се дозволи да го напуштат аеродромот за да се смеатат.

**3.73 П.П** – Во вонредни ситуации кои се резултат на виша сила, јавните органи, операторите на воздухоплови и операторите на аеродроми треба да им дадат помош прво на патниците со медицински потреби, на малолетници без придружба и на инвалидизирани лица кои веќе го започнале своето патување.

**3.74 П.П** – Јавните органи треба да утврдат мерки со кои се овозможува заминување од земјата односно транзит низ истата, на патници кои имаат важечки резервации за патување по воздушен пат, дури и ако нивните визи истекле заради доцнење на летови заради виша сила.

**3.75 П.П** – Јавните органи треба да утврдат мерки за олсенување на влсгувањето на персоналот кој е потребен по кратка постапка да биде распределен за помагање на патниците чишто летови се прекинати заради виша сила.

**3.76 П.П** – Во случај на доцнење на летови односно пренасочувања заради виша сила, јавните органи треба да утврдат мерка за да им се дозволи транзит низ земјата на патници кои имаат важечки резервации за патување по воздушен пат, но не ги поседуваат потребните визи за влез.

#### **М. Малолетни лица**

**3.77 П.П** – Јавните органи во Република Северна Македонија треба да бидат обучени да се грижат за доброто на малолетните лица, било да се со придружба или без придружба.

**3.78 П.П** – Јавните органи треба да обезбедат дека операторите на воздухоплови обезбедуваат соодветна обука за својот персонал за опслужување на земја и нивниот кабински персонал што се однесува до постапување со малолетни лица.

**3.79 П.П** – Јавните органи и операторите на воздухоплови треба да вршат размена на информации 24 часа на соодветните места за контакт на кои им се упатуваат прашањата во врска со доброто на малолетните лица, било да се со придружба или без придружба.

**3.80 П.П** – Ако приватноста на податоците и ограничувањата на заштитата тоа го дозволуваат, јавните органи треба да обезбедат дека операторите на воздухоплови заедно со соодветните јавни органи водат грижа за доброто на малолетните лица.

**3.81 П.П** – Јавните органи во Република Северна Македонија треба да го ставаат под грижа на надлежен орган малолетното лице без придружба при прва можност, доколку постои голема

загриженост за доброто на малолетното лице без придружба за време на патувањето, а која не може брзо да се реши.

3.82 Јавните органи треба да преземат соодветни мерки со цел да обезбедат дека операторите на воздухоплови забрануваат малолетни лица под пет години старост да патуваат без лице кое ќе ги придружува.

3.83 Јавните органи треба да преземат соодветни мерки со цел да обезбедат дека операторите на воздухоплови воспоставуваат програма за постапување со малолетни лица без придружба кои патуваат под нивен надзор.

3.84 П.П. – Јавните органи треба да обезбедат операторите на воздухоплови кои превезуваат по програмата малолетници без придружба, да ги обезбедат следните податоци на нивниот формулар за придружување:

- Презиме и име(имиња), број на Пасош или Документ за идентификација и деталите за контакт (земја на живеалиште, адреса на живеење, телефонски број) на малолетното лице, лицето кое го испраќа на аеродромот во заминување и лицето кое го пречекува на аеродромот на пристигнување;

- Презиме и име(имиња), и деталите за контакт (земја на живеалиште, адреса на живеење, телефонски број) на родителот или старателот на малолетното лице.

## ГЛАВА 4. ВЛЕЗ И ЗАМИНУВАЊЕ НА ТОВАР И ДРУГИ ПРЕДМЕТИ

### А. Општо

4.1 Со цел да се олесни и забрза ослободувањето и царинењето на стоки кои што се пренесуваат по воздушен пат, јавните органи донесуваат прописи и процедури кои одговараат за операциите на воздушен транспорт на товар и ги применуваат на начин за да се спречат непотребни доцнења.

4.2 **П.П.-** Во однос на превоз на товар и со воздушен и со патен сообраќај за кој се користи воздухопловен товарен лист, јавните органи треба да ги применуваат истите прописи и процедури и на ист начин како што се применуваат за пренесување на товар само со воздушен сообраќај.

4.3 Кога се воведуваат или изменуваат прописи и процедури за пуштање во слободен промет и царинење на стоки кои се пренесуваат по воздушен пат, јавните органи се консултираат со оператори на воздухоплови и други заинтересирани страни, со цел да се извршат постапките кои се споменуваат во стандардот 4.1 од овој Анекс.

4.4 Јавните органи изготвуваат процедури за поднесување на декларацијата за увезени и извезени стоки пред пристигнување односно пред заминување, со цел да се овозможи брзо пуштање во слободен промет/царинење на стоките.

4.5 Тогаш кога природата на пратката може да го привлече вниманието на различни јавни служби, нпр. на царинските, ветеринарните или санитарните контроли, јавните органи настојуваат да им ја пренесат надлежноста за пропуштање/царинење на царинската или на некоја друга служба, или, тогаш кога тоа не е возможно, ги преземаат сите потребни мерки за да се осигура дека пропуштањето/царинењето е координирано и, ако е можно, дека се извршува истовремено и со минимално задржување.

4.6 Јавните органи вообичаено не бараат физичка проверка на товар кој треба да се увезе или извезе и врз основа на методологијата за управување со ризик определуваат кои стоки се прегледуваат и до кој степен.

4.7 Тогаш кога е практично изводливо, а со цел да се подобри ефикасноста, современите техники на рентгенско снимање или прегледување се користат за да се олесни физичкиот преглед на стоките кои треба да бидат увезени или извезени.

4.8 **П.П.** Во однос на меѓународните аеродроми, јавните органи треба да основаат и самите да воспостават и да управуваат, или да им дозволат на други субјекти да воспостават и да управуваат со слободни зони и/или царински складишта и треба да ги објават деталните прописи за типовите на операции кои во нив може или не може да се вршат.

4.9 Во сите случаи кога објектите на слободната зона и/или царинските складишта не се наоѓаат на меѓународните аеродроми туку се наоѓаат на друго место, но во нивната поширока околина, јавните органи даваат можности за да може воздушниот транспорт да ги користи овие капацитети на иста основа како и другите средства за превоз.

4.9.1 **П.П.** Јавните органи треба да воведат програми за овластен економски оператор со кои се подобрува безбедноста, на кој начин се создава средина за повољности при царински контролни мерки.

*Напомена. – Поволностите при царинските контролни мерки може да опфаќаат намалено ниво на физички прегледи и проверки, известување за намерата за вршење преглед пред пристигнување на стоката и други олеснителни мерки. Контролните мерки треба да се темелат врз потребните информации кои претходно и се доставуваат на царината и со употреба на постапки засновани на анализа на ризик.*

4.9.2 П.П. Јавните органи треба да поттикнат склучување на спогодби или договори за взаемно признавање на нивната програма за овластен економски оператор или на еквивалентни програми со други земји.

#### **Б. Информации кои ги бараат јавните органи**

4.10 П.П. Јавните органи треба да обезбедат услови за електронско поднесување на информации за стоката пред пристигнувањето односно заминувањето на стоката.

4.11 Јавните органи ги ограничуваат своите барања за податоци само на оние поединости кои се неопходни за јавните служби за пуштање на стока во слободен промет или царинење на увезените стоки или на стоките коишто се наменети за извоз.

4.11.1 П.П. Јавните органи треба да го земат предвид, за целите за олеснување, ако е возможно, користењето на расположливи претходни известувања за товарот за подоцнежните увози, извози и/или за транзитни царински постапки заради пуштање на стока/царинење.

4.12 Јавните органи создаваат услови за прибирање на статистички податоци во време и на начин што нема да предизвика доцнење на пропуштањето на увезените стоки односно на оние наменети за извоз.

4.13 Во зависност од технолошките можности на јавните органи, документите за увезување или извезување на стоки, вклучително со товарниот манифест и/или воздухопловните товарни листови, се прифаќаат и тогаш кога се доставени во електронска форма до информативниот систем на јавните служби.

4.14 Изготвувањето и поднесувањето на товарниот манифест и на воздухопловните товарни листови се должност на операторот на воздухопловот или на неговиот овластен застапник. Изготвувањето и поднесувањето на другите документи кои се потребни за пропуштањето на стоките се должност на подносителот на декларацијата.

4.15 Тогаш кога јавните органи бараат дополнителни документи за формалностите поврзани со увоз, извоз или транзит, како на пример комерцијални фактури, царинска декларација, увозни дозволи и слично, тие не му наметнуваат обврска на операторот на воздухопловот да ги исполни овие барања за документи, не го сметаат операторот за одговорен и не го казнуваат парично или на друг начин во случај на неточност или испуштање на факти во ваквите документи, освен во случај кога тој самиот е подносител на декларацијата, или пак постапува во негово име, односно доколку има конкретни законски обврски.

4.16 Тогаш кога документите за увоз или извоз на стоки се доставуваат во хартиена форма, нивниот формат треба да биде направен врз основа на моделот на Обединети нации во однос на декларацијата за стоката, а според форматот од Додаток 3 од овој Анекс, во однос на товарниот манифест.

4.17 За да се поттикне олеснување на прометот и примената на безбедносни мерки, а заради стандардизација и хармонизација на електронската размена на податоци, јавните органи ги охрабруваат сите засегнати страни, јавни или приватни, да применуваат компатибилни системи и да ги користат адекватните стандарди и протоколи кои се меѓународно прифатени.

4.17.1 П.П. Јавните органи треба да преземат мерки со цел да им се овозможи на сите страни вклучени во операциите за превоз на товар по воздушен пат да ги достават сите податоци кои ги бараат јавните органи во вреќа со пристигнувањето, престојот и заминувањето на воздухоплов и товар, до една влезна точка (Single Window).

4.17.2 П.П. Јавните органи треба да ги поттикнат сите учесници во превозот, управувањето и царинењето да ги поедностават соодветните постапки и документи како и да соработуваат или директно учествуваат во развојот на електронски заеднички системи за товар кој се превезува по воздушен пат, кои користат меѓународни договорени стандарди со цел да се подобри размената на податоци кои се однесуваат на овој сообраќај и да се осигури интероперабилност помеѓу системите на сите учесници.

4.18 П.П. Електронските информациски системи за пуштање и царинење на стоки треба да го опфаќаат нивниот превоз по воздушен пат и со други превозни средства.

4.19 Јавните органи кои бараат придружни документи, како што се дозволи и уверенија, заради увоз или извоз на одредени стоки, ги објавуваат своите барања и воспоставуваат погодни процедури за поднесување барање за издавање или продолжување на таквите документи.

4.20 П.П. Јавните органи треба, до најголем можен степен, да одбиваат секакво барање за рачно изработување на придружни документи и треба да воспостават процедури за нивна изработка со електронски средства.

4.21 Јавните органи не бараат конзуларни формалности или конзуларни наплати односно хонорари во вреќа со барањите документи за пропуштање или царинење на стоки.

## **В. Пуштање и царинење на товар за извоз и увоз**

4.22 Јавните органи кои бараат документи за одобрување на извоз, вообичаено го ограничуваат барањето на посдноставна извозна декларација.

4.23 Јавните органи следат товарот за извоз да биде пуштен до времето на заминување на воздухопловот.

4.24 Јавните органи овозможуваат стоките кои се наменети за извоз да се стават на увид во било која царинска испостава која е определена за таа намена. Пренесувањето од таа испостава до аеродромот од каде што стоката треба да се извезе, се врши согласно процедурите кои што се пропишани во прописите на Република Северна Македонија од областа на царината. Таквите процедури се колку што е можно поедноставни.

4.25 Јавните органи вообичаено не бараат доказ за пристигнување на извезените стоки заради увозни, извозни или транзитни формалности.



4.26 П.П. Кога јавните органи бараат да се изврши преглед на одредена стока, а истата веќе е натоварена на воздухоплов којшто заминува, на операторот на воздухопловот, или кога е таков случајот, на овластениот застапник на операторот, вообичаено треба да му се дозволи да ѝ даде на царината гаранција дека стоката ќе биде вратена, за да не се одложува полетувањето на воздухопловот.

4.27 Кога се прави планот за вршење надзор, предност се дава на прегледувањето живи животни и расипливи стоки, како и на други стоки за кои јавните органи имаат сознание дека се итно потребни.

4.28 Личните пратки кои се транспортираат како багаж без придружба, се пуштаат со поедноставена постапка.

4.29 Јавните органи дозволуваат пуштање и царинење на стоки со поедноставени царински процедури тогаш кога:

а) вредноста на стоката е помала од максималната вредност под којашто не се наплаќаат никакви увозни царини и даноци или

б) стоките подлежат на увозни давачки и даноци кои се под износот кој Република Северна Македонија го утврдила како минимум за наплата или

в) вредноста на стоките е помала од утврдената вредносна граница под којшто стоките може да се ослободат или царинат веднаш, врз основа на поедноставена декларација или наплата на важечките увозни давачки и даноци, односно давање гаранција на царината за обезбедување на увозни давачки и даноци или

г) стоките ги увезува овластено лице и се стоки од одреден тип.

4.30 П.П. Јавните органи треба да воспостават посебни постапки, во кои се предвидува брзо пуштање на стоката при пристигнување или заминување за овластените лица. Овие овластени лица треба да исполнуваат посебни критериуми, кои може да опфаќаат соодветна евиденција за исполнување на пропишани услови и задоволителен систем за управување со нивните комерцијални податоци.

4.30.1 П.П. Посебните постапки за овластените лица може да опфаќаат, но не се ограничуваат на:

а) пуштање на стоката за извоз или увоз врз основа на минимален број на податоци кои се потребни за идентификација на стоката и дозволи за дополнително завршување на декларацијата за стоката;

б) царинење на стоката за извоз или увоз во просторите на овластеното лице или на друго место одобрено од царинските органи;

в) поднесување на декларацијата за стоката за увоз или извоз, врз основа на внесувањето во евиденцијата на овластеното лице и/или

г) поднесување на декларацијата за поединечна стока за сите увози или извози за даден период, кога исто лице често увезува или извезува стока.

*Напомена. – Што се однесува на поимот „овластено лице“ (Препорачана практика 4.30 и 4.30.1 од овој Анекс), се советува внимание на Прводниот стандард 3.32 од Меѓународната конвенција на ИСО за поедноставување и ускидување на царинските постапки, ревидирана во 1999 година, која е влезена во сила во 2006 година („ревидирана Кјото Конвенција“).*

4.31 П.П. Стоките кои што не се предмет на поедноставените или посебните постапки наведени во стандардите 4.27, 4.28. и 4.29 и препорачаните практики 4.30 и 4.30.1 од овој Анекс треба да се пуштат или царинат веднаш по пристигнувањето, во зависност од исполнувањето на царинските и други услови. Јавните органи треба да си постават за цел пуштањето на сите стоки на кои не се врши никаква проверка, во рок од 3 часа од нивното пристигнување и поднесувањето на соодветната документација. Јавните служби, операторите на воздухоплови и увозниците или нивните овластени застапници треба да ги координираат нивните односни функции за да се осигури дека оваа цел е исполнета.

4.32 П.П. Јавните органи треба да ги обработуваат барањата за пропуштање на дел од пратка кога се доставени сите информации и кога се исполнети другите барања за таквиот дел од пратка.

4.33 Јавните органи дозволуваат стоки кои биле истоварени од воздухоплов на меѓународен аеродром да се пренесуваат до определени царински испостави за царинење. Царинските постапки кои што се однесуваат на ваквото пренесување се колку што е можно поедноставни.

4.34 Кога поради грешка, итност или недостапност по пристигањето, стоките не се истоварени на планираното одредиште, јавните органи не пропишуваат казни, глоби или други слични давачки доколку:

а) операторот на воздухопловот или неговиот овластен застапник ја извести царината за овој факт, во рамките на пропишан временски период;

б) се наведе оправдана причина која е прифатлива за царинските органи, за неуспешното истоварување на стоката и

в) товарниот манифест е уредно изменет.

4.35 Кога, поради грешка или проблеми со манипулација, на меѓународен аеродром се истовари стока која не е наведена во товарниот манифест, јавните органи не пропишуваат казни, глоби или други слични давачки доколку:

а) операторот на воздухопловот или неговиот овластен застапник ја извештил царината за овој факт, во рамките на пропишан временски период;

б) се наведе оправдана причина која е прифатлива за царинските органи, за ненаведувањето на стоката во товарниот манифест;

в) товарниот манифестот е уредно изменет и

г) стоката се предава во надлежност на царината.

Тогаш кога е потребно, јавните органи во согласност со прописите на Република Северна Македонија, го олеснуваат пренесувањето на стоките до нивните точни одредишта.

4.36 Доколку одредена стока се испорачува до одредиште во Република Северна Македонија, но не била одобрена за користење во Република Северна Македонија и затоа се бара истата да се врати во местото на потеклото, или да се пренасочи на друго одредиште, Република Северна Македонија дозволува стоката да се изнесе без да бараат увозни, извозни или транзитни дозволи, доколку тоа не е во спротивност со соодветните закони и прописи кои се во сила.

4.37 Јавните органи го ослободуваат операторот на воздухопловот, или ако е таков случајот, неговиот овластен застапник, од одговорноста за увозни давачки и даноци кога стоката е ставена под надзор на јавни служби, или тогаш кога со пристанок на истите таа е предадена во сопственост на трето лице кое доставило соодветна гаранција до царинските органи.

#### **Г. Резервни делови, опрема, залихи и други материјали кои се увезени или извезени од оператори на воздухоплови заради вршење меѓународен воздушен сообраќај**

4.38 Залихите и прехранбените производи кои се увезуваат на територијата на Република Северна Македонија за да се користат во воздухоплов кој врши меѓународен воздушен сообраќај, се ослободени од увозни давачки и даноци, доколку се во согласност со царинските прописи на Република Северна Македонија.

4.39 П.П. Јавните органи не бараат придружна документација (како што се уверенија за потекло или конзуларни односно посебни фактури) во врска со увезувањето на залихи и производи за авионското бифе.

4.40 П.П. Јавните органи дозволуваат, во воздухоплов, продажба или користење на продуктите од авионското бифе и залихите кои се пампети за трошење, без плаќање на увозни давачки или други даноци, во случај кога воздухопловот кој врши меѓународен сообраќај:

а) застанува на два или повеќе меѓународни аеродроми на територијата на Република Северна Македонија без транзитно слетување на територија на друга земја и

б) воопшто не зема домашни патници.

4.41 П.П. Во согласност со своите прописи и барања, јавните органи дозволуваат ослободување од увозни давачки и даноци на земската и безбедносната опрема и нивните составни делови, материјалите за обука и средствата за обука кои се увезени на територијата на Република Северна Македонија од страна на или во име на оператор на воздухоплов на друга договорна земја, за користење од страна на операторот, или на неговиот овластен застапник, во границите на меѓународен аеродром или во одобрени објекти надвор од аеродром.

4.42 Јавните органи дозволуваат неодложно пропуштање или царинење, по завршувањето на поедноставените процедури за поднесување документација од страна на операторот на воздухопловот или на неговиот овластен застапник, на опремата на воздухопловот и резервните делови кои се ослободени од увозни даноци, така и други наплати согласно член 24 од Чикапката конвенција.

4.43 Јавните органи дозволуваат неодложно ослободување или царинење, по завршувањето на поедноставените процедури за поднесување документација од страна на операторот на воздухопловот или на неговиот овластен застапник, на земската и безбедносна опрема и нивни

резервни делови, материјали за обука и средства за обука кои се увезени или извезени од оператор на воздухоплов на друга договорна земја.

4.44 Јавните органи дозволуваат оператори на воздухоплови на други договорни земји или нивните овластени застапници, меѓусебно да си позајмуваат опрема за воздухоплови, резервни делови како и земска опрема и онаа за обезбедување и нивни резервни делови кои биле увезени со условно ослободување од увозни давачки и даноци.

4.45 П.П. Јавните органи овозможуваат документите кои се дефинирани во глава I од овој Анекс, а кои се однесуваат на увоз кој е ослободен од увозни давачки и даноци, да се користат во врска со меѓународниот воздушен сообраќај.

#### Д. Контејнери и палети

4.46 Зависно од исполнувањето на нивните прописи и барања, јавните органи им одобруваат на операторите на воздухоплови на други договорни земји привремен увоз на контејнери и палети без разлика дали се или не се во сопственост на операторот на воздухопловот со којшто пристигаат, под услов истите да се користат на меѓународен лет кој заминува од земјата или доколку одново се извезуваат на некаков друг начин.

4.47 П.П. Јавните органи бараат документ за привремен увоз на контејнери и палети само тогаш кога сметаат дека тоа е неопходно за вршење на царинска контрола.

4.48 П.П. Тогаш кога се бара доказ за повторно извезување на контејнери и палети, јавните органи ги прифаќаат соодветните кориснички записи кои се доставени од страна на операторот на воздухопловот или од неговиот овластен застапник како доказ за истото.

4.49 Јавните органи преземаат мерки за да им се овозможи на операторите на воздухоплови, под надзор на надлежните јавни служби, да вршат истовар на транзитниот товар кој пристигнал во контејнери и палети, за да можат да ги сортираат и прераспоредат пратките заради понатамошен транспорт, без да мораат да поминат низ царинска контрола заради домашна употреба.

4.50 За контејнерите и палетите кои се увезени во Република Северна Македонија согласно одредбите од стандардот 4.46 од овој Анекс, се овозможува да ги напуштат границите на меѓународниот аеродром заради ослободување или царинење на увезените стоки или заради извозно товарење, со користење на поедноставени постапки за доставување документација и контрола.

4.51 Тогаш кога околноостите тоа го бараат, јавните органи овозможуваат складирање на привремено примени контејнери и палети на вонаеродромски локации.

4.52 Јавните органи овозможуваат операторите на воздухоплови меѓусебно да си позајмуваат контејнери и палети кои се примаат согласно стандардот 4.46 од овој Анекс без плаќање на увозни давачки и даноци, доколку тие треба да се користат само за меѓународни летови кои заминуваат од земјата или доколку на некој друг начин повторно се извезуваат.

4.53 Јавните органи дозволуваат привремено увезените контејнери и палети повторно да се извезат преку која било определена царинска испостава.

4.54 Јавните органи дозволуваат привремен влез на резервни делови кога тие се потребни за поправка на контејнери и палети кои се увезени согласно одредбите од стандардот 4.46 од овој Анекс.

#### **Г. Поштенски документи и процедури**

4.55 Јавните органи вршат ополучување, претпраќање и царинење на поштенски пратки со почитување на документирањите процедури кои што се пропишани со актите на Светската поштенска унија кои се во сила.

#### **Е. Радиоактивен материјал**

4.56 Јавните органи го олеснуваат неодложното пропуштање на радиоактивен материјал кој е увезен по воздушен пат, особено материјал кој се користи за медицински цели, доколку се испочитувани позитивни закони и прописи кои се однесуваат на увоз на ваков материјал.

*Напомена. - Испраќањето на претходна нотификација во хартиена или електронска форма за транспорт на радиоактивни материјали, може да го олесни влезот на ваквите материјали во земјата на одредистето.*

4.57 **П.П.** Јавните органи усвојуваат царински или други влезни/излезни прописи или рестрикции во согласност со Док. 9284, Технички упатства за безбеден транспорт на опасни материји по воздушен пат.

4.58 Тогаш кога договорна земја усвојува царински или други влезни/излезни прописи или рестрикции кои се поинакви од оние содржани во Док. 9284, Технички упатства за безбеден транспорт на опасни материји по воздушен пат, таа неодложно ја известува Меѓународната организација за цивилно воздухопловство за да бидат ваквите разлики објавени во Техничките упатства, согласно глава 2.2.5 од Анекс 18 од Чикашката конвенција.

**ГЛАВА 5. ЛИЦА НА КОИ НЕ ИМ Е ДОЗВОЛЕН ВЛЕЗ И ПРОТЕРАНИ ЛИЦА****А. Општо**

5.1 За да се сведе на минимум попречувањето на уредното одвивање на меѓународниот воздушен сообраќај, договорните земји меѓусебно соработуваат, со цел неопходно да се решаваат сите разлики кои настанале при спроведувањето на одредбите од оваа глава.

5.2 Јавните органи го олеснуваат транзитот на лица кои се отстрануваат од друга земја во согласност со одредбите од оваа глава и воспоставуваат неопходна соработка со операторот на воздухопловот и придружбата која го врши отстранувањето.

5.2.1 Во периодот кога патник на којшто не му се дозволува влез или лице кое треба да се депортира е под нивен надзор, надлежните државни службеници водат грижа за достоинството на тие лица и не преземаат мерки кои можат да го нарушат тоа достоинство.

*Напомена.* - Со овие лица треба да се постапува во согласност со важечките меѓународни протиси, вклучително и Меѓународниот пакт за граѓански и политички права на човекот на Обединетите Нации.

**Б. Лица на кои не им е дозволен влез**

5.3 Јавните органи неопходно го известуваат операторот на воздухопловот и истото го потврдуваат колку што е можно побрзо во писмена форма, дека на одредено лице не му се дозволува влез, согласно препорачаната практика 3.44 од овој Анекс.

*Напомена.* - Писменото известување може да биде во хартиена или електронска форма односно во електронски пошта.

5.4 Јавните органи, преку своите јавни служби го консултираат операторот на воздухопловот за временскиот рок за отстранување на лицето за кое е утврдено дека не му се дозволува влез, за да му се даде на операторот на воздухопловот доволно време за да го спроведе отстранувањето на лицето со помош на сопствените служби или да направи алтернативни аранжмани за отстранување.

*Напомена.* - Оваа одредба на ниеден начин не дозволува враќање на лице кое бари азил на територија на Република Северна Македонија во земја кадешто се загрозува негов живот или слобода заради неговата раса, припадност, религија, националност, членување во одредена социјална група или заради политичко мислење.

5.5 Јавните органи осигуруваат дека на операторот на воздухопловот му се издава налог за отстранување на лице за кое е утврдено дека не му се дозволува влез. Налогот за отстранување опфаќа податоци во врска со лет во пристигнување на кој се превезува вакво лице и, ако се познати, името, возраста, полот и државјанството на лицето за кое станува збор.

5.6 Јавните органи кои го наложуваат отстранувањето на лице на кое не му се дозволува влез кое ги загубило или уништило своите патни документи, доставуваат пропратно писмо во форматот кој е даден во Додаток 9 (1) од овој Анекс со цел да се известат надлежните служби на земјата на транзитот и/или на почетокот на патувањето. Пропратното писмо, налогот за отстранување и сите

важни информации му се предаваат на операторот на воздухопловот или, во случај на лица со придружба, на придружбата која е одговорна иетите да им ги достави на јавните служби на земјата каде што се наоѓа одредистето.

5.7 Јавните органи кои наложуваат отстранување на лице на кое не му се дозволува влез и чии патни документи се заплени согласно стандардот 3.33.1 од овој Анекс, доставуваат пропратно писмо со формат каков што е даден во Додаток 9 (2) од овој Анекс, со цел да им дадат информации на надлежните органи на земјата/ите на транзитот и/или на започнувањето на патувањето. Пропратното писмо заедно со фотокопија на заплениетите патни документи и налогот за отстранување му се доставуваат на операторот на воздухопловот, или во случај на лица со придружба, на придружбата која треба да им ги достави на јавните органи на земјата каде што се наоѓа одредистето.

5.8 Јавните органи кои имаат причини да веруваат дека лицето на кое не му се дозволува влез може да даде отпор при неговото отстранување, го информираат односниот оператор на воздухоплов колку што е можно порано за планираното заминување, за да може операторот на воздухопловот да преземе мерки на претпазливост за да осигура безбедност на летот.

5.9 Авиопревозникот е одговорен за трошокот за надзорот и грижата за лицето со несоодветна документација од моментот кога се утврдува дека на тоа лице не му се дозволува влез и му се враќа на операторот на воздухопловот за да се отстрани од земјата.

5.9.1 Република Северна Македонија е одговорна за трошоците за надзорот и грижата за сите други категории на лица на кои не им се дозволува влез, вклучително со лицата на кои не им се дозволува влез поради проблеми со документите за кои операторот на воздухопловот нема стручни познавања, или поради други причини од оние во врска со несоодветните документи, од моментот кога се утврдува дека на тие лица не им се дозволува влез, сè додека тие не му се вратат на операторот на воздухопловот, за да бидат отстранети од земјата.

5.10 Тогаш кога се утврдува дека на одредено лице не му се дозволува влез и тоа му се враќа на авиопревозникот за да биде транспортирано надвор од територијата на Република Северна Македонија, операторот на воздухопловот не се спречува да прими надомест од тоа лице за сите трошоци за превоз кои настанале заради неговото отстранување.

5.11 Операторот на воздухопловот го отстранува лицето на кое не му се дозволува влез до:

а) местото каде што тоа го започнало своето патување или

б) до кое било место каде што му се дозволува влез.

5.11.1 П.П. Тогаш кога е потребно, јавните органи треба да се консултираат со операторот на воздухопловот за тоа кое е најповолното место каде што лицето на кое не му се дозволува влез треба да се отстрани.

5.11.2 Ако отстранувањето на лице на кое не му е дозволен влез се однесува на малолетно лице без придружба, земјата која го врши отстранувањето презема соодветни мерки со цел да обезбеди дека постојат соодветните аранжмани за малолетното лице во местото на заминување, транзит и местото на одредистето, имајќи го особено предвид она што е најдобро за него.

5.12 Јавните органи прифаќаат за проверка лице кое е отстрането од земја во која е утврдено дека не му се дозволува влез, доколку ова лице го започнало своето патување од нивната територија. Јавните органи не го враќаат тоа лице во земја во којашто порано не му се дозволувал влез.

5.13 Јавните органи ги прифаќаат пропратното писмо и другите доставени документи согласно стандардот 5.6 или стандардот 5.7 од овој Анекс како доволна документација, за да се изврши проверка на лицето на кое се однесува ова писмо.

5.14 Јавните органи не ги казнуваат парично операторите на воздухоплови ако лицата кои пристигнуваат и се во транзит немаат исправна документација, ако операторите на воздухопловите можат да докажат дека презеле соодветните мерки на претпазливост за да се осигури дека овие лица ги исполниле условите за документација за влез во земјата која ги прима.

*Напомена. – Треба да се обрне внимание на односниот текст од Док. 9303, Машински читливи патни исправи и соодветниот материјал со упатства и Док. 9957, Прирачник за осонувањето, во кој може да се најде објаснување за неправилностите во, и проверката и веродостојноста на, патните исправи.*

5.15 **Препорачана практика.** Кога оператори на воздухоплови оствариле соработка со јавните служби од која овие јавни служби се задоволни, на пример, во согласност со меморандумите за разбирање кои се склучени помеѓу односните земји за мерките кои се наменети за спречување на превоз на лица на кои не им се дозволува влез, јавните органи ги ублажуваат глобите и казните кои инаку би се изрекувале за превоз на тие лица до Република Северна Македонија.

5.16 Јавните органи не го спречуваат заминувањето на воздухоплов на оператор на воздухоплов доколку не е завршено утврдувањето на недозволени влез на некој од неговите пристигнати патници.

*Напомена. – Може да се направи исклучок од оваа одредба во случај на ретки летови или доколку јавните органи имаат причина да веруваат дека на одреден лет може да има невообичаено голем број на лица на кои не им се дозволува влез.*

## В. Протерани лица

5.17 Јавните органи кои депортираат лице од територијата на Република Северна Македонија на истото му враќаваат налог за депортација. Јавните органи му го соопштуваат на протераното лице името на земјата на одредиштето.

5.18 Јавните органи кои отстрануваат протерани лица од територијата на Република Северна Македонија ги преземаат сите обврски, одговорности и трошоци кои се поврзани со отстранувањето.

5.18.1 **П.П.** Јавните органи и операторите на воздухоплови, кога е можно, разменуваат информации до соодветната(соодветните) точка(точки) за контакт, кои работат 24 часа, до кои треба да се упатат истрагата за протераното лице.

5.18.2 Ако отстранувањето на протерано лице се однесува на малолетно лице без придружба, земјата која протерува презема соодветни мерки со цел да обезбеди дека постојат соодветните



договори за малолетното лице во местото на заминување, транзит и местото на одредиштето, имајќи го особено предвид она што е најдобро за него.

5.19 Кога јавните органи се договараат со операторот на воздухопловот за отстранување на протераното лице, тие ги доставуваат следните податоци, колку што е можно поскоро, но во секој случај најдоцна 24 часа пред планираното време на поаѓање на летот:

а) копија од налогот за депортација, доколку прописите на Република Северна Македонија го дозволуваат тоа;

б) проценка на ризикот од страна на земјата за утврдување дали протераното лице е во состојба да се исели со или без придружба, вклучувајќи ја и неговата медицинска состојба и ментална и физичка подготвеност за превоз како и неговата подготвеност или неподготвеност за патување, моделите на однесување и каква било историја на насилство и/или која било друга важна информација која може да му помогне на операторот на воздухопловот да го процени ризикот за безбедноста на летот и

в) имињата и националната припадност на лицата од придружбата.

*Напомена.* – За да се обезбеди координација на стандардите за олеснување и обезбедување, се земаат предвид одредбите од Алекс 17, Глава 4 од Чикашката конвенција.

5.19.1 Операторот на воздухоплови и/или водачот на воздухоплов може да избераат да одбијат да превезат протерано лице на посебен лет, кога постојат основани причини за сомнеж во поглед на безбедноста и осигурувањето на односниот лет.

*Напомена.* – Се однесува на Прирачникот на ИКАО за осигурување на воздухопловството (Док 8973), став 12.2.1.3 и став 12.2.1.6.

5.19.2 Јавните органи, кога склучуваат аранжмани за отстранување на протерано лице, ја имаат предвид политиката на операторот на воздухоплови што се однесува на бројот на вакви лица што може да се превезат на даден лет.

*Напомена.* – Јавните органи треба да се консултираат со операторот на воздухоплови за најсооветниот лет или за алтернативен начин на превоз.

5.20 Кога јавните органи организираат отстранување на протерано лице до одредена земја, тие користат директни летови без запирање, секогаш кога тоа е практично изводливо.

5.21 Кога јавните органи го предаваат протераното лице заради отстранување, тие водат сметка да му ја поднесат на операторот на воздухопловот целата патна документација која ја бара земјата на транзитот и/или на одредиштето.

5.22 Јавните органи им дозволуваат влез на територија на Република Северна Македонија на своите државјани кои биле депортирани од друга земја.

5.23 Јавните органи особено водат грижа за прифаќањето на лице кое е депортирано од друга земја и кое има доказ за важечки и дозволен престој на нивната територија.

5.24 Кога јавните органи утврдуваат дека протераното лице треба да биде придружувано, а маршрутата вклучува запирање поради транзит низ посредна држава, тие водат грижа лицето или лицата кои го придружуваат да останат со протераното лице до неговото конечно одредиште, освен ако не се договори алтернативно решение, пред пристигнувањето, помеѓу службите и операторот на воздухопловот на местото на транзитот.

#### **Г. Набавка на замена за патен документ**

5.25 Кога мора да се добие замена за патна исправа за да се олесни отстранувањето и прифаќањето на лице на кое не му е дозволува влез во неговото одредиште, земјата која го наложува отстранувањето обезбедува колку што е можно поголема помош за да се добие тој документ.

*Напомена.- За да се појасни примената на овој стандард, се зема предвид стандардот 5.13 од овој Анекс.*

5.26 Кога од јавните органи се бара да обезбедат патни документи за да се олесни враќањето на некој од државјаните на Република Северна Македонија, тие реагираат во разумен времепоки период, но не подолг од 30 дена по поднесеното барање, или со издавање на патен документ, или со известување на земјата која го поднела барањето дека лицето за кое станува збор не е државјанин на Република Северна Македонија.

5.27 Јавните органи не го сметаат за предуслов за издавање на тој документ, потпишувањето на барање за патен документ од страна на лицето за кое станува збор.

5.28 Кога јавните органи утврдиле дека лице за кое се бара патен документ е државјанин на Република Северна Македонија, но не можат да издадат пасош во рок од 30 дена од поднесувањето на барањето, тие издаваат вонреден патен документ со кој се потврдува државјанството на лицето за кое станува збор и кој се користи за негов повторен влез во Република Северна Македонија.

5.29 Јавните органи не одбиваат да издадат патен документ односно на никаков друг начин не го спречуваат враќањето на државјанин на Република Северна Македонија со тоа што ќе го прикажат како лице без државјанство.

## ГЛАВА 6. МЕЃУНАРОДНИ АЕРОДРОМИ – ОЛЕСНУВАЊА И УСЛУГИ ЗА СООБРАЌАЈОТ

### А. Општо

6.1 Јавните органи обезбедуваат дека одредбите од овој Анекс продолжуваат да се спроведуваат во случај на приватизација на аеродром.

6.1.1 П.П. Јавните органи во консултации со операторите на аеродроми водат грижа проектот, градењето и одржувањето на објектите на меѓународните аеродроми да обезбедуваат ефикасен и ефективен режим на протоколот на сообраќајот.

6.1.2 Јавните органи водат грижа операторите на воздухоплови и на аеродроми да обезбедуваат експедитивна обработка на патници, екипажи, багаж, стока и пошта.

6.1.3 Јавните органи водат грижа на меѓународните аеродроми да има ефикасни служби за царинска, гранична, карантинска и здравствена контрола, согласно потребите.

*Напомена.- Ефикасни служби за царинска, гранична, карантинска и здравствена контрола вклучуваат навремена комуникација за да се гарантира дека приспособувањето кон новите барања е разумно, изводливо и остварливо во поставената временска рамка, според стандардите 1.2 б) и 1.2 в) од глава 1 од овој Анекс.*

6.1.4 Јавните органи, во консултација со аеродромските оператори водат сметка објектите и службите на меѓународните аеродроми, таму каде што е можно, да бидат флексибилни и способни да се шират за да го следат зголемувањето на сообраќајот, зголемување на безбедносните мерки поради зголемени закани, или за други промени заради поддршка на мерките за сочувување на целovitоста на границата.

*Напомена.- Во однос на барањата поврзани со воздухопловната безбедност, се укажува на соодветната спецификација од Анекс 17, Глава 2, 2.3 од Чикашката конвенција\*.*

*\* Спецификацијата гласи:*

*Препорака. - Секоја договорна земја треба секогаш кога е можно да ги организира безбедносните контроли и процедури на начин за да предизвикаат минимално попречување или задржување на активностите на цивилното воздухопловство, но без да биде загорлена ефикасноста на овие контроли.*

6.2 П.П. — Јавните органи треба редовно да ја проценуваат можноста од непосредни закани по јавното здравје на меѓународните аеродроми како влезни точки и да обезбедат координирани напори за нивно решавање.

*Напомена.- Се советува внимание на барањата кои се однесуваат на содржината на планот за поставување во вонредни состојби, во согласност со Анекс 14 на ИСАО, Том 1, Поглавје 9.1 и*

*барањата од стандард 8.17 од Поглавје 8, во врска со националниот план за воздухопловство, изготвени за појавата на заразни болести.*

6.3 Јавните органи бараат во проектирањето нови објекти или крупни измени на постојни објекти, вклучително и оние за стока, на меѓународни аеродроми, субјектот или субјектите кои се одговорни за ваквото проектирање да се консултираат со јавни служби, оператори на воздухоплови и други адекватни тела кои ги застапуваат корисниците на аеродромот, уште во најраните фази на проектирањето, согласно потребите.

6.4 П.П. Операторите на воздухоплови ги информираат операторите на аеродроми и релевантните владини служби, во деловна доверба, за нивниот сообраќај, редот на летање и планирањето на флотата, за да им се овозможи рационално планирање на капацитетите и службите во врска со очекуваниот сообраќај.

6.5 П.П. Јавните органи водат сметка тогаш кога се наплаќаат трошоци за опслужување на патници, аеродромски такси и други слични давачки на меѓународни аеродроми, секогаш кога е можно да се одбегнува директна наплата од патниците.

6.6 П.П. Јавните органи согласно релевантните прописи и во рамките на ограничувањата утврдени од аеродромскиот оператор кои се должат на ограниченоста на просторот или на капацитетот, им дозволуваат на операторите на воздухоплови да одбираат како и кој ќе го врши нивното земско опслужување.

## **Б. Уредување на протокот на сообраќајот на аеродромот**

### **Г. Заеднички одредби**

6.7 Јавните органи водат сметка операторите на аеродроми да обезбедуваат адекватни капацитети со кои се овозможува неодожно влегување на патници во воздухоплови односно излегување од нив.

6.8 П.П. Операторите на аеродроми, операторите на воздухоплови и јавните служби навремено ги разменуваат сите важни оперативни информации со цел да се обезбедува непречен и експедитивен проток на патници и ефикасно распоредување на средствата.

6.9 П.П. Јавните органи, операторите на аеродроми и оние на воздухоплови, тогаш кога е потребно и по завршени консултации, користат автоматизирани средства за обработка на патниците и на багажот.

6.10 П.П. Јавните органи ги користат постоечките упатства за пронаоѓање и сигнализација, вклучувајќи го и Док. 9636, Меѓународни ознаки за упатување на лицата кои се движат на аеродроми и поморски терминали, објавен заеднички од страна на ИКАО и Меѓународната организација за поморство, до ниво тој да остане применлив.

*Напомена. – Неисцрпна листа на најдобрите практики во вид на упатство и ресурси се одржува на веб страницата на ИКАО, на [https://www.icao.int/Security/FAL/ANNEX9/Pages/default.aspx] за разгледување и употреба од страна на јавните органи.*

6.10.1 П.П. Јавните органи, во консултација со операторите на аеродроми и операторите на воздухоплови, ги известуваат патниците, преку ознаки, летоци, видео, аудио, интернет страни или други средства, за казните кои следуваат за кршење на прописите во однос на доаѓањето и заминувањето односно секаков обид за увоз или извоз на забранети или контролирани ствари.

6.11. П.П. Јавните органи следат операторите на аеродроми или операторите на терминалната зграда да инсталираат средства за механичко движење на луѓето, тогаш кога тоа е потребно заради растојанијата кои треба да се одат пеш и заради обемот на сообраќајот во или преку терминалната зграда.

6.12. П.П. Јавните органи водат сметка операторот на аеродромот или операторот на воздухопловот, зависно од случајот, да инсталира системи за информации за летовите со кои се даваат точни, адекватни и најнови информации во однос на заминувањата, доаѓањата, откажувањата и доцнењата, како и за распоредот на терминалот/излезот.

6.13 П.П. Операторите на аеродроми или давателите на услуги, зависно од случајот обезбедуваат паркинг простор за автомобили за долготрајна и краткотрајна употреба од страна на патниците, посетителите, екипажите и персоналот на меѓународните аеродроми.

#### II. Можности за паркирање и сервисирање на воздухоплови

6.14 П.П. Јавните органи водат сметка да има на располагање погодни капацитети за паркирање и сервисирање на воздухоплови, со цел да се забрзаат пропуштањето на воздухоплови и операциите на платформата како и за да се намали времето на стојење на воздухопловите на земја.

#### III. Патници, екипаж и багаж кои заминуваат

6.15 П.П. Јавните органи водат сметка одговорниот давател на услуги да обезбедува соодветен транспорт помеѓу терминалните згради на аеродромот во текот на работното време на аеродромот.

6.16 П.П. Јавните органи им дозволуваат на операторите на аеродроми и операторите на воздухоплови да обезбедуваат можности за чекирање, доколку се исполнети сите барања поврзани со мерките за безбедносни и други контроли.

6.17. П.П. Јавните органи водат сметка персоналот за безбедносна и/или гранична контрола да користи ефикасни техники за снимање и проверка во процесот на прегледот на патниците и багажите со цел да се олесни заминувањето на воздухопловите.

*Напомена. - Тогаш кога е неопходен физички претрес на патник, треба да се обезбеди дискреција. Најдобро е да се обезбедат простории за таа намена, но може да се користат и преносливи паравани. Физичкиот претрес треба да го врши лице од истиот пол како патникот.*

6.18. П.П. Пунктовите за чекирање и оперативните средства на екипажите треба да бидат лесно достапни и близу еден до друг.

6.19. **П.П.** Аеродромскиот оператор и јавните служби треба да обезбедуваат ефикасни услуги за операторите на летови од генералната авијација или на нивните застапници во вреќа со нивните оперативни и административни барања.

6.20. Јавните органи воспоставуваат режим со доволен број контролни линии за да може пропуштањето, доколку е потребно, на патниците и екипажите кои заминаваат да се одвива со најмало можно задржување. Доколку е можно, се ставаат на располагање дополнителни линии кадешто се упатуваат компликуваните случаи за да не се забавува главниот проток на патници.

#### IV. Патници, екипажи и багаж кои доаѓаат

6.21. Јавните органи воспоставуваат режим со доволен број на контролни линии за да може да се постигне пропуштање на патниците и екипажите кои доаѓаат со минимално можно задржување. Се ставаат на располагање дополнителни линии каде што се упатуваат компликуваните случаи без да се забавува главниот проток на патници.

6.22. **П.П.** Јавните органи следат операторите на аеродроми да обезбедуваат соодветен простор во зоната за подигнување на багажот каде што лесно може да се направи идентификација и секој патник може брзо да си го подигне предадениот багаж.

6.23. **П.П.** Јавните органи тогаш кога е потребно, на меѓународните аеродроми поставуваат механизирани системи за испорака на багаж со цел да се олесни движењето на патничкиот багаж.

6.24. Операторите кои се одговорни за меѓународни аеродроми, водат сметка патниците да имаат на располагање помош за носење на багажот за да им се овозможи пренесување на истиот од зоната каде што се подига багажот до места кои се најблиску до зоната со обезбеден транспорт по земја кој поаѓа од аеродромот или помеѓу терминалните згради.

#### V. Транзит и трансфер на патници и екипаж

6.25. **П.П.** Јавните органи, секогаш кога е можно, им дозволуваат на патниците да остануваат во воздухопловот и им дозволуваат влегување и излегување од воздухопловот во текот на полнењето гориво, со преземање на неопходните безбедносни мерки.

6.26. **П.П.** Аеродромските оператори обезбедуваат доволен простор за шалтерите за опслужување во зоните за директен транзит, во согласност со обемот на сообраќајот. Барањата за простор и работните часови треба да бидат договорени помеѓу аеродромските оператори и операторите на воздухоплови.

#### VI. Разни простории и услуги за патниците во терминалните згради

6.27. **П.П.** Треба да бидат обезбедени простории за складирање на багажот кој е оставен од страна на неговите сопственици на меѓународните аеродроми со цел да биде подигнат по завршување на безбедносните контроли.

6.28. Меѓународните аеродроми водат сметка аеродромските оператори или операторите на воздухоплови, зависно од случајот, да обезбедуваат простории каде што се чува неподигнатиот,

неидентификуваниот и погрешно пренесениот багаж додека не биде пропуштен, препратен, подигнат или елиминиран, согласно позитивните закони и прописи. Овластениот персонал на аеродромскиот оператор има пристап до багажот во текот на работното време на аеродромот.

6.29 П.П. Аеродромските оператори треба да осигураат дека просторните во терминалот се проектирани, контролирани и организирани на начин што луѓето кои не патуваат не го попречуваат протокот на патниците кои доаѓаат и заминуваат.

6.29.1 П.П. Треба да се овозможи сместување на просторните за групните/тур оператори во јавните или неконтролирани делови на зоните за пристигнување/заминување, со цел да се сведе на минимум застојот во терминалните згради.

6.30 П.П. Аеродромските оператори осигураат малопродажните простори да бидат лесно пристапни, но да не го попречуваат протокот на патници.

#### VII. Опелуджување на стока и пошта и средства за нивно пропуштање

6.31 П.П. Аеродромските оператори треба да имаат соодветни услови за пропуштање на воздухопловите кои пренесуваат само стоки.

6.32 П.П. Аеродромските оператори треба да осигураат дека терминалите за стоки и нивните пристапни патници во зоната на неконтролиран пристап се проектирани и функционираат на начин со којшто се обезбедува ефикасен пристап.

6.33 П.П. Аеродромските оператори и операторите на воздухоплови треба да осигураат дека терминалите за стоки се проектирани така за да се овозможи сигурен, хигиенски, ефикасен и безбеден третман и складирање на стоки, согласно позитивните закони и прописи.

6.34 П.П. Аеродромските оператори и операторите на воздухоплови треба да обезбедат соодветни средства за сигурен, ефикасен и безбеден третман и складирање на поштенските пратки на оние меѓународни аеродроми каде што обемот на поштата тоа го налага и во согласност со позитивните закони и прописи.

#### V. Потребни капацитети за спроведување на мерки за здравствена заштита, итна медицинска помош и карантин за животни и растенија

6.35 Јавните органи, во соработка со аеродромските власти, обезбедуваат одржување на здравствена заштита, вклучително со карантин за луѓе, животни и растенија на меѓународните аеродроми.

6.36 П.П. — Договорните земји треба, каде е изводливо, да овозможат на или во близина на нивните главни меѓународни аеродромски објекти и служби да има капацитети и услуги поврзани со здравјето кои ќе им бидат на располагање на патниците, екипажот и персоналот на земја:

*Напомена 1.- Капацитети и услугите поврзани со здравјето може да вклучуваат здравствена проценка и тестирање, вакцинација или ревакцинација и доставување на соодветните уверенија. Оваа препорачана практика не претставува никаков пречек за патниците, екипажот и персоналот на земја да бидат тестирани, вакцинирани или ревакцинирани на меѓународните аеродроми.*

*Напомена 2.- Се посветува внимание на дел IV и Анекс 1 од Меѓународниот здравствен правилник (2005 година) во врска со барањата за основни капацитети за аеродромите означени како точки на влез од страна на договорните земји на нивната територија.*

6.37 П.П. Јавните органи во консултација со аеродромските оператори и зависно од локалните околности треба да осигурат дека на меѓународните аеродроми е овозможен пристап до соодветни капацитети за спроведување на мерки за здравствена заштита и карантин за животни и растенија, коишто се применуваат за воздухоплови, екипажи, патници, багаж, стока, пошта и залихи.

6.38 П.П. На меѓународните аеродроми треба да се обезбедат услови за да можат патниците и екипажите кои се во транзит да престојуваат во просторите без каква било опасност од инфекции и од инсекти кои пренесуваат болести и, доколку е потребно, треба да се обезбедат средства за пренос на патници и екипажи до друг терминал или аеродром во близина, без да бидат изложени на опасност по здравјето. Слична организираност и средства треба да се обезбедат и за животни.

6.39 Јавните органи следат манипулирањето и дистрибуцијата на производите за потрошувачка (на пр. храна, пијалаци и вода) во воздухопловите и на аеродромите да бидат во согласност со Меѓународниот здравствен правилник (2005 година) и релевантните упатства на Светската здравствена организација и Организацијата за храна и земјоделство.

6.40 Јавните органи обезбедуваат дека лицата и телата вклучени во манипулирањето и на производите за потрошувачка (на пр. храна, пијалаци и вода) во воздухопловите и на аеродромите се соодветно обучени за да обезбедат таква услуга во согласност со релевантните упатства на Светската здравствена организација и Организацијата за храна и земјоделство.

6.41 Јавните органи, во соработка со аеродромските оператори и операторите на воздухоплови обезбедуваат да се постави соодветен систем за управување со отпад, вклучувајќи и сегрегација, надзор и елиминирање на целиот отпад е воспоставен согласно Меѓународниот здравствен правилник (2005 година) и релевантните упатства на Светската здравствена организација и Организацијата за храна и земјоделство.

6.42 Јавните органи, во соработка со аеродромските оператори обезбедуваат меѓународните аеродроми да се одржуваат и редовно да се проценуваат капацитетите и услугите поврзани со здравјето вклучувајќи и давање прва помош на самото место и да постои соодветен режим за експедитивно предавање на повремени посериозни случаи на претходно организирана специјализирана медицинска нега.

*Напомена. - Се советува за сите мерки поврзани со здравјето на патниците, да се вршат консултации со Светската здравствена организација.*

#### **Г. Потребни капацитети за контролните служби и за нивната работа**

6.43 Република Северна Македонија обезбедува доволно служби на своите надлежни органи, без надоместок, во работното време кое е утврдено од страна на овие надлежни органи.

*Напомена 1. - Согласно Анекс 15, Служби за воздухопловни информации, земјите имаат обврска да ги објавуваат типовите на контролните служби (царинска, гранична, здравствена) и нивното работното време на меѓународните аеродроми.*



*Напомена 2. – Освен услугите на службите од напомена 1 од овој стандард, јавните органи, аеродромските оператори и операторите на воздухоплови може да нудат дополнителни услуги за корисниците (патници, оператори на воздухоплови и други лица кои би имале полза од предложената премиска услуга) на бесплатна основа, со плаќање хонорар или на доброволна основа. Тогаш кога се пресметува надоместок, истиот треба да е ограничен на она што е неопходно за да се покријат трошоците за дадената услуга.*

6.44 П.П. Јавните органи треба да склучуваат договори со јавни органи на други земји за поставување на претставници на надлежните јавни служби на нивната територија со цел да се врши претходна проверка на воздухоплови, патници, багаж, екипажи и стоки заради вршење на царинска, гранична, здравствена контрола како и карантин за животни и растенија, пред нивното заминување, тогаш кога ваквото делување може да го олесни нивното пропуштање по пристигнувањето во овие земји.

#### Д. Недисциплинирани патници

6.45 Јавните органи, со цел да одвратат и спречат насилно однесување, ја зголемуваат свеста на патниците за неприфатливоста и можните законските последици од насилно и бунтовно однесување во објектите за воздушна пловидба и во воздухоплови.

6.46 Секој јавен орган презема мерки за да осигури дека соодветниот персонал оди на обука за препознавањето на, и управување со, ситуации поврзани со недисциплинирани патници.

*Напомена.- Упатствата за правните аспекти поврзани со недисциплинираните и проблематични патници можат да се најдат во Документ 10117, Прирачник за правните аспекти на недисциплинираните/ проблематични патници.*

#### Ѓ. Погодности за патниците

6.47 П.П. Аеродромскиот оператор обезбедува соодветни простории за нега на деца кои се патници и истите треба да бидат јасно обележани и лесно достапни.

6.48 П.П. Јавните органи кои го ограничуваат внесувањето или изнесувањето на парични средства на други земји, треба да предвидат издавање на уверенија на патниците на кои е назначен износот на паричните средства кои тие ги поседуваат при влез во земјата и треба да им дозволат на ваквите патници, по покажување на ваквото уверение пред напуштањето на земјата, да ги носат овие парични средства со себе. Истото може да се постигне и со внесување на запис во патната исправа.

6.49 П.П. Јавните органи кои го ограничуваат внесувањето на сопствената валута треба да обезбедат погодности за патниците да го депонираат вишокот од средства на меѓународниот аеродром на којшто доаѓаат и пред заминувањето да ја подигнат депонираната сума на истото место или на друго место кое е определено за таа намена.

6.50 П.П. Аеродромскиот оператор или давателот на услуги, зависно од случајот, треба да им даваат на патниците информации за превоз кој е на располагање на аеродромот.

6.51 Јавните органи обезбедуваат, тогаш кога е потребно за да се задоволат потребите на патниците, соодветни погодности на меѓународните аеродроми за легална размсна на парични средства на други земји преку владини служби или овластуваат приватни служби тоа да го прават. Овие погодности им се ставаат на располагање на патниците кои доаѓаат и кои заминуваат.

*Напомена. - При извршувањето на оваа одредба, користењето на автомати на меѓународните аеродроми со кои патниците во секое време на денот и ноќта можат да добиваат странска валута, се покажа како најголема помош и затоа јавните органи треба да ја земат предвид оваа можност.*

## ГЛАВА 7. СЛЕТУВАЊЕ НАДВОР ОД МЕГУНАРОДНИ АЕРОДРОМИ

### А. Општо

7.1 Јавните органи преземаат чекори за да се обезбеди сета можна помош од страна на јавните служби за оној воздухоплов, кој поради причини надвор од контролата на водачот на воздухопловот, естал на место кое не е еден од меѓународните аеродроми на нивната земја и во таквите случуаи ги сведуваат формалностите и процедурите за контрола на минимално ниво.

7.2 Водачот на воздухопловот или следниот по искуство член на екипажот кој е на располагање, го пријавува слетувањето кај соодветните јавни органи веднаш штом тоа е практично изводливо.

### Б. Кратко застанување

7.3 Доколку е очигледно дека воздухопловот може да го продолжи својот лет во релативно краток период по пристигнувањето, се применува следнава процедура:

7.3.1 Контролните мерки се ограничуваат на оние кои обезбедуваат воздухопловот да замине со истиот товар кој се наоѓал во него во времето на неговото пристигнување. Во случај кога товарот или дел од него, поради оперативни или други причини, не може да продолжи со истиот лет, јавните органи ги забрзуваат формалностите за одобрување и соработуваат за да се овозможи брзо понатамошно транспортирање на тој товар до неговото одредниште.

7.3.2 Јавните органи определуваат, доколку е потребно, соодветна површина за движење на патниците и екипажите во времето на застанувањето, под нивен општ надзор.

7.3.3 Од водачот на воздухопловот не се бара да се пријави кај повеќе од една владина служба за да добие дозвола за полетување (освен неопходната дозвола од контролата на летање).

### В. Непродолжување на лет

7.4 Доколку е очигледно дека воздухопловот ќе доцни многу или дека не може да го продолжи летот, се применуваат следните одредби:

7.4.1 Водачот на воздухопловот, додека ги очекува упатствата на соодветните јавни органи или ако тој или неговиот екипаж не можат да стапат во контакт со нив, има право да ги преземе оние вонредни мерки кои ги смета за неопходни за здравјето и безбедноста на патниците и екипажот или за да се одбегне или сведе на минимум загубата или уништувањето на самиот воздухоплов или на неговиот товар.

7.4.2 На патниците и екипажот треба да им се овозможи да си обезбедат соодветно сместување за времето додека чекаат да се завршат потребните формалности, доколку тие формалности не можат веднаш да се завршат.

7.4.3 Доколку се бара стоката, залихите и багажот без придружба да се отстранат од воздухопловот од безбедносни причини, тие се оставаат во близина и таму стојат до завршувањето на потребните формалности.

7.4.4 Поштата треба да се отстрани како што се бара согласно актите на Светската поштенска унија кои се во сила.

## ГЛАВА 8. ОДРЕДБИ ВО ВРСКА СО ОЛЕСНУВАЊАТА КОИ ОПФАЌААТ ПОСЕБНИ ПРЕДМЕТИ

### А. Гаранции и ослободување од одземање или заплена

8.1 П.П. Доколку јавните органи бараат гаранции од оператор на воздухоплов кои ги покриваат неговите обврски согласно законите за царинска и гранична контрола, како и опие за јавното здравство, карантинот на животни и растенија, или согласно слични закони на Република Северна Македонија, тие треба да дозволат користење на една сопствена гаранција секогаш кога тоа е можно.

8.2 П.П. Воздухопловот, земската опрема, опремата за обезбедување, резервните делови и техничките залихи на оператор на воздухоплов лоциран во договорна земја (која не е земјата во која е воспоставен авиопревозникот) за користење во операции на меѓународен воздушен сообраќај опслужувајќи ја таа договорна земја, треба да бидат изземени од примена на одредбите за заплена на прописите на таа договорна земја кои дозволуваат одземање или заплена на воздухоплов, опрема, делови или залихи за јавно користење, освен во случај на прекршувања на прописите на засегнатата земја.

### Б. Олеснување на потрага, спасување, истражување на несреќи и наоѓање на остатоци од воздухоплов

8.3 Во согласност со кои било услови кои ги предвидува Анекс 12- *Потрага и спасување* и Анекс 13 – *Истражување на несреќи и инциденти на воздухоплови* од Чикашката конвенција, јавните органи треба да направат режим кој обезбедува неодожен влез на временна основа, на квалификуван персонал на територијата на Република Северна Македонија кој е потребен за потрага, спасување, истражување на несреќи, поправка или наоѓање на остатоци од уништен или оштетен воздухоплов.

8.3.1 При организирањето на неодожниот влез на персоналот кој се наведува во стандардот 8.3 од овој Анекс, тогаш кога е потребен таков документ, јавните органи не бараат никаков друг патен документ освен пасош (согласно стандардот 3.5 од овој Анекс).

8.3.2 П.П. Во случаите кога јавните органи сепак бараат влезни визи за персоналот кој се споменува во стандардот 8.3 од овој Анекс, тие треба, тогаш кога е потребно и како исклучок, да издаваат такви визи при пристигнувањето, или на некаков друг начин да го олеснат влезниот влез бидејќи тој персонал е упатен на специјална задача од страна на надлежниот орган на неговата земја.

8.3.3 П.П. Јавните органи водат сметка нивните служби да бидат адекватно запознаени со одредбите на Анексите 9 и 13 од Чикашката конвенција или соодветните ЕУ прописи кои се прифатени со домашните прописи кои се однесуваат на олеснувањето на истрагите на несреќите и инцидентите на воздухоплови. Во однос на ова, јавните органи треба да согледаат дека истражителите за кои станува збор може да имаат потреба неодожно да организираат превоз до местото на несреќата или инцидентот и, доколку е потребно, да им дадат помош во врска со тоа.

8.4 Јавните органи го олеснуваат привременот влез на територијата на Република Северна Македонија на сите воздухоплови, алати, резервни делови и опрема кои се потребни за потрага, спасување, истражување на несреќи, поправка или спасување на остатоци од оштетен воздухоплов

на друга земја. Тие предмети привремено се ослободуваат од царински давачки и други даноци и наплати, како и од примената на прописи од каква било природа кои го ограничуваат увозот на стоки.

*Напомена.* – Се подразбира дека оваа одредба не ја исклучува примената на мерки на јавното здравство и каранти за животни и растенија, доколку е потребно.

8.5 Јавните органи го олеснуваат отстранувањето од територијата на Република Северна Македонија како на оштетениот, така и на воздухопловот кој дава помош, заедно со алатите, резервните делови и опремата кои биле донесени заради потрага, спасување, истражување на несреќата, поправка или спасување на делови на воздухопловот.

8.6 Оштетен воздухоплов или негови делови односно сите залихи или стоки во него, заедно со кој било воздухоплов, алати, резервни делови или опрема кои се донесени за привремена употреба заради потрага, спасување, истражување на несреќа, поправка или спасување на делови на воздухоплов, кои не се отстранети од територијата на Република Северна Македонија во периодот кој треба да го утврдат нејзините јавни органи, подлежат на барањата од позитивните закони на Република Северна Македонија.

8.7 Доколку, во врска со истрагата на несреќа на воздухоплов, се појави потреба да се испрати дел, или делови на оштетен воздухоплов во друга договорна земја заради техничка проверка или тестирање, јавните органи водат сметка пренесувањето на тој дел, или делови да се изврши неодложно. Јавните органи кои се во прашање, исто така го олеснуваат враќањето на тој дел, или делови во земјата која ја покренала истрагата на несреќата, доколку ѝ се потребни за да се заврши истрагата.

#### В. Летови за давање помош и летови за репатријација

8.8 Јавните органи го олеснуваат влезот во, заминувањето од и транзитот преку територијата на Република Северна Македонија на воздухопловите кои се вклучени во летови за давање помош кои се извршуваат од страна на или во име на меѓународните организации кои се признаени од страна на Обединетите Нации или од страна на или во името на самите земји, и ги преземаат сите можни мерки за да обезбедат нивно безбедно работење. Летови за давање помош се оние летови кои се во функција на делување после природните катастрофи, катастрофи предизвикани од човечки фактор, кои сериозно го загрозуваат човековото здравје или животна средина, како и слични вонредни ситуации кога е потребна помош од Обединетите Нации. Ваквите летови започнуваат колку што е можно побрзо по добивање на согласност од земјата примател.

*Напомена 1.* Според меѓународно прифатениот Зборник на основни поими, Одделот за хуманитарни работи на Обединетите нации смета дека вонредна ситуација е „ненадеен и вообичаено непредвиден настан за кој се потребни итни мерки за да се намалат неговите негативни последици“, а катастрофа е „сериозен прекин на функционирањето на општеството кој предизвикува големи човечки, материјални или еколошки загуби кои ја надминуваат можноста на погоденото општество да се справи со нив само со сопствените средства“.

*Напомена 2.* - Во однос на примената на мерки за безбедно извршување на летовите за давање помош, треба да се земе предвид Анекс 11- Контрола на летање од Чикашката конвенција, Прирачникот за безбедносни мерки кои се применуваат за воени активности кои се потенцијално опасни за работата на цивилните воздухоплови (Док. 9554) и Упатството во врска со пресретнувањето на цивилни воздухоплови (Док. 9433).

8.9 Јавните органи водат грижа за персоналот и рачниот багаж, регистрираниот багаж, каргото и останатата стока кои пристигнуваат со летовите за давање помош на кои се однесува стандардот 8.8 од овој Анекс неопходно да се одобруваат.

8.10 П.П. — Јавните органи треба да го олеснат влегувањето, заминувањето и транзитот низ нивните територии на воздухоплови што се ангажирани во летови за репатријација и треба да ги преземат сите можни мерки за да обезбедат нивно безбедно функционирање. Таквите летови треба да се започнат што е можно побрзо по склучување на договор со земјата што е вклучена.

8.11 П.П. — Јавните органи треба да обезбедат дека персоналот и рачниот багаж, регистрираниот багаж, каргото и останатата стока што пристигнуваат со летовите за репатријација се царинат без одлагање.

*Напомена. — Во однос на репатријацијата на човечки остатоци заразени со заразна болест, се посветува внимание на поврзаниот материјал од Док. 9957, Упатство за олеснувања.*

#### Г. Поморско загадување и безбедносни операции во вонредни случаи

8.12 Во вонредни ситуации, јавните органи го олеснуваат влезот, транзитот и заминувањето на воздухоплови кои се вклучени во борба против односно за заштита од поморско загадување, или други операции кои се потребни за да се осигури безбедност на морето, безбедност на населението или заштита на морската средина.

8.13 Во вонредни ситуации, јавните органи, до најголем можен степен го олеснуваат влезот, транзитот и заминувањето на лицата, стоките, материјалите и опремата кои се потребни за справување со поморското загадување, како и безбедносните операции кои се опишани во стандардот 8.12 од овој Анекс.

#### Д. Имплементација на меѓународни здравствени и други сродни прописи

8.14 Јавните органи ги почитуваат соодветните одредби на *Меѓународниот здравствен правилник* (2005 година) на Светската здравствена организација.

8.15 Водачот на воздухопловот води сметка дека секогаш кога има сомневање за постоење на заразна болест во воздухопловот, неопходно за ова ја известува контролата на летање со цел да се олесни обезбедувањето на присуство на специјален лекареки персонал и опрема кои се потребни за справување со ризиците по јавното здравје по пристигнувањето на воздухопловот.

*Напомена 1. - За заразна болест може да се смета и да се бара понатамошна проценка доколку лице има одредени комбинирани знаци или симптоми: на пр. температура (од 38°C/100°F или повеќе), лице кое изгледа болно, лице што кашла, тешко дише, лице со упорна дијареа, лице што повраќа, лице со кожен осип, модринки или крварење без претходна повреда, или појави на дезориентација.*

*Напомена 2. - Во случај на сомневање за постоење на заразна болест во воздухопло од водачот на воздухопловот се бара да постапува согласно протоколите и процедурите на неговиот оператор, покрај здравствените законски прописи на земјата на заминувањето и/или на одреденитето. Овие*

прописи вообичаено можат да се најдат во Зборникот на воздухопловни информации (Aeronautical Information Publication) или со Итно известување (NOTAM) на односните земји.

*Напомена 3.* Анекс б Операции со воздухоплови од Чикагската конвенција дава отис на левките кои треба да се носат во воздухоплов. Процедурите за услугите на воздушна навигација – Организација на воздушниот сообраќај (Док. 4444) (PANS-ATM) детално ги опишуваат процедурите според кои треба да постапува водачот на воздухопловот при комуникација со контролата на летање.

**8.15.1 П.П.** - Тогаш кога е идентификувана закана по јавното здравје и кога органите за здравствена заштита на Република Северна Македонија бараат информации во врска со планот на патувањето на патниците и/или екипажите односно информации за контакт заради наоѓање на лица за кои постои веројатност дека биле изложени на заразна болест, јавните органи треба да го применуваат „Образецот за лоцирање на патници заради јавното здравје“ кој е даден во Додаток 13 од овој Анекс како единствен документ за оваа намена.

*Напомена.* - Полезно е земјите да имаат на располагање доволно залихи од Образецот за лоцирање на патници за користење на меѓународните аеродроми и за нивна дистрибуција до операторите на воздухоплови за да бидат пополнувани од страна на патниците и екипажите.

**8.16. П.П.** — Јавните органи кои бараат информации во врска со здравјето на патниците треба да го земат во предвид собирањето на овие информации по дигитален пат директно од лица за целите на управувањето со пандемијата или за целите на управување со специфичен инцидент да го подигнат/соберат „Образецот за самопријавување на патниците заради јавното здравје“ создаден за оваа специфична здравствена закана.

*Напомена 1.* — За да се справат со специфичен здравствен инцидент кој бара употреба на хартиен „Образец за самопријавување на патници заради јавно здравје“, земјите треба да стиват на располагање соодветни залихи за употреба на нивните меѓународни аеродроми и за дистрибуција до операторите на воздухоплови.

*Напомена 2.* — „Образецот за самопријавување на патници заради јавно здравје“ треба да се испечати на задната страна на постојниот „Образец за лоцирање на патници заради јавно здравје“ кога се потребни двата обрасци.

## **Г. Национален воздухопловен план за епидемија на заразна болест**

**8.17** Јавните органи утврдуваат национален воздухопловен план како подготовка за епидемија на заразна болест која претставува ризик по здравјето на луѓето или тревога во областа на јавното здравје на меѓународен план.

*Напомена 1.* - Упатства за изготвување на национален воздухопловен план може да се најдат на интернет страницата на ИКАО за воздухопловна медицина.

*Напомена 2.* — Прирачникот на ИКАО за Управување со прекуграничен ризик од COVID-19 (Док. 10152) обезбедува алатки за проценка што земјите можат да ги користат за да ги оценат и спроведат мерките како дел од нивниот процес на донесување одлуки.

*Напомена 3. — Неопходна е координација на процесите и мерките што се применуваат и одговорот на конкретни здравствени/епидемиолошки настани помеѓу националниот план и планот за постапување во вонредни состојби на аеродромот.*

8.17.1 Јавните органи превземаат мерки со кои плановите за јавно здравје на аеродромот се интегрирани во планот за итни случаи на аеродромот за секој меѓународен аеродром за да се обезбеди подготвеност и одговор на епидемијата на заразни болести на ниво на аеродром.

*Напомена 1. — Согласно Анекс 11 – Контрола на летање и Анекс 14 – Аеродроми од Чикашката конвенција, Волумен I – Проектирање на аеродроми и операции, контролата на летање и аеродромите треба да утврдат планови за непредвидени ситуации или планови за вонредни ситуации на аеродром, за ситуации на здравствена тревога од меѓународен карактер.*

*Напомена 2. — Упатството за развој на план за итни случаи за јавно здравје на аеродромот може да се најде на веб-страницата на ИCAO на <https://www.icao.int/safety/CAPSCA/Pages/default.aspx>*

#### **Е. Изготвување на национални програми за олеснување**

8.18 Јавните органи изготвуваат национална програма за олеснување во воздухопловството врз основа на барањата за олеснување на Чикашката конвенција и овој Анекс.

8.19 Јавните органи водат сметка дека целта на нивната национална програма за олеснување во воздухопловството е усвојување на сите практично изводливи мерки за олеснување на движењето на воздухоплови, екипажи, патници, стока, пошта и залихи, со отстранување на неопходните пречки и доцнења.

8.19.1 П.П. При изготвување на Национална програма за олеснувања во воздушниот превоз, се користат упатствата наведени во Додаток 12 од овој Анекс и Док. 10042, Модел на Национална програма за олеснувања во воздухопловството.

8.20 Јавните органи основаат Национален комитет за олеснување на воздушниот сообраќај и Комитети за олеснување на аеродромските процедури, или слични координативни тела, заради координирање на активностите за олеснување помеѓу министерствата, агенциите и другите организации во Република Северна Македонија на кои се однесува или кои се одговорни за различни аспекти на меѓународното цивилно воздухопловство, како и со операторите на воздухоплови и аеродромските оператори.

8.21 П.П. Јавните органи треба да имаат добра координација прилагодена на околностите, при примена на Програмата за воздухопловно обезбедување и Национална програма за олеснување во воздухопловство. За таа цел, некои членови од Комитетите за олеснување треба, исто така, да бидат членови и на Комитетите за обезбедување.

8.22 П.П.– При формирањето и работењето на Националните комитети за воздушен сообраќај и олеснување на аеродромските процедури, се користат упатствата наведени во Додатоците 11 и 12 од овој Анекс.

## Ж. Олеснување на транспортот на инвалидизирани лица

### I. Општо

8.23 Јавните органи треба да обезбедат кога патуваат инвалидизирани лица, на нив им се обезбедува посебна помош со цел да ги добиваат услугите кои вообичаено стојат на располагање на пошироката јавност. Помошта се дава на начин на кој се почитува достоинството на единката.

*Напомена. Внимание се привлекува на Док. 9984, Прирачник за Пристап кон Леиотранспортот од страна на Лица со попреченост, развиен со цел елаборација на Стандардите и Препорачаните Практики поврзани со олеснување на транспортот на лицата со попреченост, како и да и помогне на цивилно-воздухопловната заедница за нивно спроведување.*

8.24 П.П. Јавните органи соработуваат во насока на преземање на потребните мерки за да им ги направат достапни на инвалидизираниите лица сите вериги на синџирот на патувањето, од пристигнување на аеродромот на заминување до напуштање на аеродромот на одредиштето.

8.25 П.П. Јавните органи ги преземаат потребните чекори со операторите на воздухоплови, аеродроми и давателите на услуги на аеродром со цел утврдување и објавување на минимални еднообразни стандарди за пристап до транспортните услуги на инвалидизирани лица, од пристигнувањето на аеродромот на заминување до напуштањето на аеродромот на одредиштето.

8.26 П.П. Јавните органи ги преземаат потребните чекори со операторите на воздухоплови, аеродроми, давателите на услуги на аеродром и туристичките агенции со цел да се осигура дека инвалидизираниите лица ги добиваат информациите кои им се потребни, во форми кои се пристапни за оние со когнитивни и чулни нарушувања, како и преземат потребни мерки да осигураат дека операторите на воздухоплови, аеродроми и давателите на услуги на аеродром се во состојба да им ја пружат на овие патници потребната помош, во зависност од нивните потреби, со цел да им се помогне при патувањето.

8.27 П.П. Јавните органи ги преземаат сите потребни чекори за да обезбедат соработка со операторите на воздухоплови, аеродроми и давателите на услуги на аеродром, заради утврдување и координирање на програми за обука со цел да се осигура дека има на располагање обучен персонал за помош на инвалидизираниите лица.

### II. Пристап до аеродроми

8.28 Јавните органи ги преземаат потребните чекори за да овозможат аеродромските капацитети и служби да бидат приспособени на инвалидизираниите лица.

8.29 П.П. Јавните органи треба да осигураат дека операторот на аеродромот располага со системи за подигање и други слични средства со цел да се олесни движењето на инвалидизираниите лица помеѓу воздухопловот и терминалот и на пристигнување и на заминувањето ако е потребно онаму каде не се користи премин за патници што се крева и спушта. Треба да се избегнува рачно кревање.

8.30 Јавните органи треба осигураат дека се преземаат мерки за да се обезбеди лицата со оштетен вид и слух да можат да добијат информации за летот.

8.31 Јавните органи треба да преземат чекори за да обезбедат дека во терминалната зграда се лоцираат определени точки за преземање и оставање на инвалидизирани лица, што е можно



поблизу до главните влезови. За да се олесни движењето на аеродромот, на пристапните патеки нема пречки и е пристапно.

8.32 П.П. Онаму каде што е ограничен пристапот до јавните служби, треба да се направи сè за да се обезбеди лесно достапен превоз по земја со прифатливи цени по пат на прилагодување на постојните и планираните системи за јавен превоз или со обезбедување на посебни транспортни услуги за лица со потреби за подвижност.

8.33 Јавните органи треба да преземаат чекори за да осигураат дека се обезбедени соодветни капацитети за паркирање за лица со потреби за подвижност, како и да се преземат соодветни мерки за да се олесни нивното движење помеѓу местата за паркирање и терминалните згради.

8.34 П.П. Кога се дава помош на инвалидизирани лица кои се во трансфер од еден воздухоплов во друг, истата треба да се даде што е можно поефикасно, водејќи сметка за врзаните летови.

### III. Пристап до воздушен сообраќај

8.35 Јавните органи преземаат потребни чекори за да обезбедат дека инвалидизирани лица имаат пристап до воздушниот сообраќај.

8.36 П.П. Јавните органи треба да воведат мерки според кои воздухопловите кои почнуваат да вршат сообраќај непосредно по извршена голема поправка треба да се придржуваат кон минималните еднообразни стандарди за пристап што се однесува на опремата во воздухопловот која вклучува подвижни потпирачи за раце, инвалидски колички во воздухопловот и соодветно осветлување и знаци.

8.37 П.П. Помагалата кои се потребни за инвалидизирани лица треба да се превезуваат бесплатно во кабината кога, условите за простор, тежина и безбедноста тоа го дозволуваат, или истите треба да се превезуваат без надомест и да се обележани како багаж со приоритет.

8.38 П.П. Услужни животни за придружба на инвалидизирани лица треба да се превезуваат без наплата во кабината на подот пред седиштето на лицето, со примена на релевантните национални прописи или правила на операторот на воздухоплов.

8.39 Јавните органи кои го ограничуваат транспортот на апарати кои работат на батерии, вклучително со помагала за мобилност со акумулатори кои можат да протечат, неопходно ја информираат ИКАО за ваквите ограничувања за да ги внесат истите во Док 9284, *Технички упатства за сигурен превоз на опасни материји по воздушен пат*, и да водат грижа операторите на воздухоплови овие информации да ги изнесат пред јавноста и во согласност со Глава 2, 2.5 од Анекс 18 од Чикашката конвенција.

8.40 П.П. На инвалидизирани лица треба да им се овозможи да патуваат без да им се бара лекарско одобрение. Сепак, треба задолжително да се прави најава тогаш кога се бара помош или подигање. На операторите на воздухоплови треба само да им се дозволи да бараат од инвалидизирани лица да добијат лекарско одобрение во случаи на здравствена состојба кога не е јасно дека тие се здравствено способни да патуваат и би можеле да ја загорзат нивната безбедност или здравје или на другите патници.

8.41 П.П. На инвалидизираните лица треба да им се дозволи да решат дали им е потребна или не помош. Доколку се бара присуство на помош, операторите на воздухоплови треба да понудат попусти за превозот на тоа придружно лице. Операторите на воздухоплови треба да побараат помош само кога е очигледно дека лице со инвалидитет е несамоуверено, а ова може да предизвика опасност по безбедноста или здравјето на тоа лице или на останатите патници.

8.41.1 Јавните органи охрабруваат постоење на претходно известување онаму каде е потребна помош или подигање.

### 3. Давање помош на жртвите на авионска несреќа и на нивните семејства

8.42 Јавните органи на Република Северна Македонија, утврдуваат режим за олсенување на влезот во нивната територија на привремена основа на членови на семејствата на жртвите на воздухопловната несреќа доколку истата се случила во Република Северна Македонија.

8.43 Јавните органи на Република Северна Македонија, утврдуваат режим за да го олеснат влезот на територија на Република Северна Македонија, на привремена основа, на овластени претставници на операторот чиј воздухоплов учествувал во несреќата, или на партнер со кој истиот има договор, за да може да им пружат помош на преживеалите и на членовите на нивните семејства, на членовите на семејствата на починатите во несреќата, како и на односните надлежни органи.

*Напомена. – Договорите за побелба на капацитетот и сличните договори за партнерство, понекогаш бараат од партнерите во договорот да постапуваат како „првоповикан да реагира“ во име на погодениот оператор во случај кога партнерот од договорот може побрзо да пристигне до локацијата на несреќата отколку погодениот оператор на воздухоплов.*

8.44 П.П. При организирањето на влез на лицата од стандардот 8.42 од овој Анекс, јавните органи не треба да бараат друг патен документ освен пасош или вонреден патен документ кој се издава посебно за тие лица, за да им овозможи да патуваат во тие земји. Тогаш кога јавните органи бараат визи за влез за лицата од стандардите 8.42 и 8.43 од овој Анекс, тие треба да го забрзаат издавањето на тие визи.

8.45 Јавните органи прават подготовки за издавање на вонредни патни документи, доколку е потребно, на државјаните на Република Северна Македонија кои ја преживеале несреќата.

8.46 Јавните органи ја пружаат целата потребна помош, како подготовки за превоз и ослободување од царина, при репатријацијата на човечките останки во нивните земји на потекло, на барање на членовите на семејството на починатиот или на операторот на воздухопловот чиј воздухоплов учествувал во несреќата.

8.47 Јавните органи предлагаат и донесуваат прописи и/или политики како поддршка на помошта која се дава на жртвите на авионска несреќа и на нивните семејства.

*Напомена. – Треба да се посвети внимание на Док. 9998, Политика на ИКАО за давање помош на жртвите на авионска несреќа и на нивните семејства и Док. 9973, Прирачник за давање помош на жртвите на авионска несреќа и на нивните семејства.*

8.48 П.П. — Јавните органи треба да обезбедат да секој оператор на воздухоплов или аеродром, зависно од случајот, развива соодветни планови за да гарантира навремена и ефективна помош на жртвите на авионската несреќа и на нивните семејства.

*Напомена. — Плановите на аеродромските оператори во врска со помошта на жртвите од авионската несреќа и нивните семејства може да бидат дел од Планот за вонредни состојби на аеродромот (АЕР) што се бара според Анекс 14 – Аеродроми од Чикашката конвенција.*

### **S. Трговија со луѓе**

**8.49 П.П.** Јавните органи треба да воспостават процедури за борба против трговијата со луѓе, кои се базирани на Сеопфатната стратегија за борба против трговијата со луѓе и вклучуваат јасни системи за известување и назначени лица за контакт на релевантините надлежни власти од аеродромите и воздухопловните оператори.

*Напомена. - Клучните елементи што треба да се вклучат во Сеопфатната стратегија за борба против трговијата со луѓе вклучуваат: закони, лидерство, политики, протоколи за известување и механизми за одговор, партнерства, обука, јавна свест, собирање податоци, споделување информации и поддршка на жртвите и преживеваните. Овие клучни елементи треба да се засноваат, колку што е можно, на пристап насочен кон жртвата и информации за траумата. Дополнителни насоки за развој на Сеопфатната стратегија, вклучувајќи примери, може да се најдат во ИСАО Док. 10171.*

**8.50 П.П.** Јавните органи треба да превземат мерки, да обезбедат за аеродромскиот персонал и персоналот на воздухопловниот оператор кој се во директен контакт со патувачката јавност обука за освестување за трговијата со луѓе.

**8.51 П.П.** Јавните органи треба обезбедат дека се воспоставени процедури за борба против трговијата со дивниот свет, вклучувајќи јасен систем за известување и назначени лица за контакт на релевантините надлежни власти од аеродромите и воздухопловните оператори.

## ГЛАВА 9. СИСТЕМИ ЗА РАЗМЕНА НА ПОДАТОЦИ ЗА ПАТНИЦИТЕ

### А. Општо

9.1 *Јавните органи кои бараат размена на податоци за патниците кои се доставуваат однапред (API), интерактивни API (iAPI) и/или податоци од евиденцијата на податоци за патниците (PNR) од операторите на воздухоплови треба да креираат објект со единствен прозорец за податоци за патниците за секоја категорија на податоци или за двете категории на податоци заедно, кој ќе им овозможи на вклучените страни да поднесуваат стандардизирани информации во една заедничка влезна точка за пренос на податоци за секоја категорија со цел да се исполнат сите услови кои се однесуваат на патниците и екипажите за ова надлежност.*

9.1.1 **П.П.** *Јавните органи кои бараат размена на податоци за патниците и персоналот од воздухопловните оператори треба да воспостават алатка *Единствен прозорец за податоци за патниците* за двете категории на податоци заедно.*

9.2 **П.П.** *Јавните органи и операторите на воздухоплови треба да обезбедат соодветно ниво на (постојана) основа 24/7, на оперативна и техничка поддршка за анализа и одговор на кој било прекин или дефект на системот, со цел враќање на стандардните операции што е можно поскоро.*

9.3 **П.П.** *Јавните органи и операторите на воздухоплови треба да воспостават и спроведуваат соодветни процедури за известување и обновување како за редовното одржување на информатичките системи така и за случајни прекин или дефекти на системите.*

9.4 **П.П.** *Јавните органи и операторите на воздухоплови треба да обезбедат соодветно ниво (ако е можно, 24/7) на контакт поддршка.*

9.5 *Јавните органи нема да бараат од операторите на воздухоплови да обезбедат не-стандардни елементи на податоци како дел од API, iAPI и/или PNR одредбите.*

9.6 *Јавните органи треба, кога ги земаат предвид бараните елементи кои отстапуваат од стандардните, да поднесат барање до Комитетот за контакт на WCO/IATA/ICAO во согласност со постапката за барањето за чување на податоци (DMR) на WCO (Светската царинска организација) преку процес на преглед и поддршка за вклучување на елементот на податоците во упатствата.*

### Б. Податоци за патниците кои се поднесуваат однапред (API) (Advanced Passenger Information)

9.7 *Секој јавен орган треба да воспостави систем за пренос на податоци за патниците кои се предаваат однапред (API).*

*Напомена – Советот за безбедност на Обединети нации, со Резолуција 2178 (2014), во став 9, „[в] ги повикува земјите-членки да побараат од авиопревозниците кои работат на нивните територии однапред да им доставуваат на соодветните национални органи податоци за патниците заради откривање на заминувања од нивните територии, или обиди за влез во или транзит низ нивните територии со цивилни воздухоплови, на лица означени од страна на Комитетот основан согласно резолуциите 1267 (1999) и 1989(2011) („Комитетот“), и ги повикува земјите членки да го пријават кај Комитетот секое вакво заминување од нивните територии, или ваквите обиди за влез во или транзит низ нивните територии, на овие лица, како*

*и да ги споделат овие информации со земјата на престој или чие државјанство поседуваат, како што е соодветно и согласно домашните закони и меѓународни обврски.“*

9.8 Соодветна правна рамка (како што е, меѓу другото, закон, пропис или друг подзаконски акт) го поддржува системот за API на јавниот орган, кој е во согласност со меѓународно признати стандарди за API.

*Напомена 1. – Во API се опфатени биографски податоци на патниците или членовите на екипажите, како и податоци за летовите од операторите на воздухоплови пред заминување. Овие информации електронски се пренесуваат со органите за гранична контрола во земјата на одредистето или заминувањето. На овој начин, се прикажуваат детали за патниците и/или членовите на екипажите пред заминување или пристигнување на летот.*

*Напомена 2. – Пораката UN/EDIFACT PAXLST претставува стандардна електронска порака која посебно се изготвува како подгрупа на UN/EDIFACT, за постапување со (електронските) преноси на патничките манифести. Под UN/EDIFACT се подразбира „Правила на Обединетите нации за електронска размена на податоци за административни, трговски и туристички цели.“ Правилата се состојат од збир од меѓународно договорени стандарди, директориуми и упатства за електронска размена на структурни податоци, а посебно на оние кои се однесуваат на прометот на стоки и услуги помеѓу независните, компјутеризирани информатички системи. WCO, IATA и ICAO заеднички се договорија за максималниот збир на податоци на API, кои треба да се внесуваат во пораката за PAXLST, која операторите на воздухоплови треба да ја користат за пренос на вакви податоци до службите за гранична контрола на земјата на одредистето или заминувањето. Се очекува дека стандардот UN/EDIFACT може да се дополнува со модерни техники за пораки, како што се меѓународните стандарди за xml или за апликациите базирани на web.*

*Напомена 3. – Со сегашната структура на форматот, пораката UN/EDIFACT PAXLST, не е прилагодена за општо користење во воздухопловството.*

*Напомена 4. – Пораката UN/EDIFACT PAXLST се дефишира врз основа на меѓународно признати упатства на WCO/IATA/ICAO.*

9.9 П.П. Јавните органи при изготвувањето на закони за спроведување на системи за API треба да имаат предвид изготвувањето да е во согласност со прописите со кои се исполнуваат потребите на сите инволвирани служби, да утврдат заеднички збир на API податоци кои се бараат за таа надлежност согласно стандардите за конструкција на пораките и да назначат владино тело кое ќе прима API податоци во име на сите други тела.

9.10 Кога се утврдуваат информациите за идентификација на патниците кои треба да се пренесат, јавните органи ги бараат само оние елементи од податоците кои се достапни во машински читлива форма во патните исправи, а кои се во согласност со спецификациите наведени во Док. 9303. Сите потребни информации се придржуваат кон спецификациите за UN-EDIFACT PAXLST пораките, кои можат да се најдат во API упатствата на WCO/IATA/ICAO.

9.11 Јавните органи не треба да го казнуваат или на било кој начин да го сметаат за одговорен операторот на воздухоплов за неконзистентности при размена на податоци кога операторот на воздухоплов прибавил и проследил точни претходни податоци за патниците, базирани на презентираната патна исправа кои се валидни за остварување на патувањето и патниците презентирале и втора патна исправа која е валидна за патувањето при пристигнување.

9.12 **П.П.** Јавните органи треба да го сведат на минимум бројот на преноси на API податоците за конкретен лет.

9.13 Ако јавните органи бараат размена на API податоци, тие настојуваат, колку што е можно повеќе, да ги ограничат оперативните и административни оптоварувања за операторите на воздухоплови, истовремено подобрувајќи ги олеснувањата за патниците.

9.14 **П.П.** Јавните органи треба да се воздржуваат од наметнување на парични казни и казни за операторите на воздухоплови за кои било грешки кои се резултат на откажување на системи што предизвикало неизвршување на пренос на податоци или се извршил пренос на погрешни податоци до јавните органи согласно API системите.

9.15 Јавните органи кои бараат податоците за патниците да се пренесуваат електронски преку API систем не смеат да бараат и патнички манифест во хартисна форма.

9.16 **П.П.** Јавните органи треба да воведат интерактивен систем за пренос на податоци за патниците кои се предаваат однапред (iAPI).

9.17 **П.П.** Јавните органи кои што ќе воведат iAPI систем треба:

- а) да го сведат на минимум влијанието врз постојните системи на операторите на воздухоплови и техничката инфраструктура преку консултации со операторите на воздухоплови пред да се подготви и спроведе iAPI систем;
- б) да соработуваат со операторите на воздухоплови при подготовката на iAPI системи кои се интегрираат во интерфејсите на контролата на заминување на воздухопловите на операторот; и
- в) да се придржуваат кон Упатството за пренос на податоци за патниците кои се предаваат однапред (API) кои WCO/CAO/IATA ги усвоиле кога се бараат iAPI.

9.18 **П.П.** Системите за API на јавните органи и операторите на воздухоплови, вклучувајќи ги и iAPI, треба да бидат способни да работат 24/7, со утврдени процедури за да се сведе на минимум нарушувањето во случај на прекин или дефект на систем.

## **В. Електронски системи за патување (ETS)**

9.19 **П.П.** Јавните органи кои планираат да воспостават електронски систем за патување треба да го интегрираат системот за проверка пред патување со интерактивен систем за пренос на податоци за патниците кои се предаваат однапред (API).

*Напомена. – Со ова ќе им се овозможи на јавните органи да се интегрираат со системите на авиопревозниците за контрола на заминувањето, кои користат стандардни податоци за пораки согласно меѓународни упатства, со цел да им се обезбеди на авиопревозниците одговор во реално време за проверка на веродостојноста на одобреното на патникот за време на пријавувањето на патникот пред полетување.*

9.20 **П.П.** Јавните органи кои настојуваат да спроведат електронски систем за патување (ETS) треба:

- а) да обезбедат јака платформа за електронско внесување, на која може на интернет да се изврши поднесување на барање за одобрение. Јавниот орган треба јасно да истакне дека нивната платформа претставува претпочитаното средство за поднесување на барање на интернет, со цел да се намали обемот на неофицијални продавачи од трети страни, кои можат од поединец да наплаќаат дополнителна такса за поднесување на барањето;
- б) да вклучат алатки кои ќе бидат вградени во барањето со цел да им се помогне на поединците да избегнуваат да грешат при пополнување на образецот на барањето, вклучително и јасни упатства што се однесува на применливоста за кои националности се бара ETS, и да не дозволуваат обработка на барањето на неподобните патници (на пр. националност и/или вид на исправа);
- в) да воведат автоматска и постојана контрола на релевантните листи со предупредувања;
- г) да обезбедат електронско известување за патниците со што се заменуваат хартиените докази за одобрение за патување на поединец и
- д) да обезбедат дека податоците кои се бараат од патникот се лесни за разбирање согласно националните закони и прописи на земјата.

9.21 П.П. Со цел да се сподели планираното спроведување на ETS, јавните органи треба да предвидат распоред за имплементација, со кој се подига свеста за претстојните измени и се развиваат комуникациските стратегии на повисоки јазици во соработка со други влади, индустријата за туризам, авиопревозници и организации.

9.22 П.П. Ако на патниците им е дозволен влез во земјата, и се известени за новите услови, на пр., предавајќи им лист со новите услови, јавните органи треба да предвидат период за присутното придружување после рокот за првичното спроведување.

9.23 П.П. Јавните органи кои планираат да спроведат ETS треба да усвојат политики со кои се обезбедува дека патниците, при вршењето на резервацијата, се известуваат за условите на ETS и треба да ги поттикнат операторите на воздухопловни да ја прошират проверката на верификацијата на ETS до точката на започнување на патувањето, а не до точката на подигнување за последниот сегмент пред влез во земјата на која се однесува упатството за ETS.

*Напомена. – Ова ќе зависи од други оператори на воздухоплови, меѓу другото, преку можностите за пријасување на патници пред заминување и односот помеѓу операторите на воздухоплови.*

#### Г. Евиденција на податоци за патниците (PNR)

9.24 Секој јавен орган треба да:

- а) развие способности да ги собира, употребува, обработува и заштитува податоците за запис на име на патниците (PNR) за летови од и до нејзината територија согласно соодветна правна и административна правна рамка (како што е закон, пропис или друг подзаконски акт), и да биде доследна на сите стандарди содржани во глава 9 дел Г од овој Анекс;

б) ги усогласува своите услови за PNR податоци и своето постапување со тие податоци со упатствата наведени во ICAO Док 9944, *Упатство за евиденција на податоци за патниците (PNR)* и во материјалите со упатства за спроведување на PNRGOV пораки, кои ги објавува и ажурира WCO, а ICAO и IATA ги одобруваат и

в) ги усвојат и спроведуваат пораките на PNRGOV за обезбедување на глобалната взаемна оперативност за пренос на податоци од PNR од авиопревозниците до владите.

*Напомена 1. – Советот за безбедност на Обединетите Нации, во Резолуцијата 2396 (2017 година) во ставот 12, одлучи дека Државите Членки треба да развијат способности да собираат, обработуваат и анализираат, во продолжение на ICAO стандардите и препорачаните практики, податоци за затис на име на патници (PNR), како и да обезбедат дека PNR податоците ќе бидат користети и споделувани со сите нивни надлежни власти, земајќи го предвид почитувањето на човековите права и основни слободи, а со цел спречување, откривање и истрага на терористички престани и поврзаните патувања.*

*Напомена 2. – Пораката PNRGOV претставува стандардна електронска порака која заедно ја одобриле WCO/ICAO/IATA. Во зависност од специфичните системи на авиопревозник кои се однесуваат за резервација и контрола на заминувањата, посебни елементи кои авиопревозникот ги собира и чува може да се пренесат преку ваква стандардизирана структура на пораки.*

9.25 Јавните органи треба со целосна почит кон човековите права и основни слободи:

а) јасно да ја идентификуваат во нивната правна и административна рамка дека PNR податоците се употребуваат кај нивните операции;

б) јасно да ги пропишат целите за кои PNR податоците можат да бидат употребувани од страна на властите, што не треба да биде пошироко од она што е потребно во поглед на целите кои треба да се постигнат, вклучувајќи ги особено целите за гранично обезбедување во насока на борба со тероризам и безбедносен криминал; и

в) да го ограничат обелоденувањето на PNR податоците во државата или во друга договорна држава која спроведува функции поврзани со целите за кои тие PNR податоци се обработуваат

9.26 Јавните органи треба:

а) да спречат неовластен пристап, обелоденување или употреба на PNR податоци и нивната правна рамка треба да предвидува казни за злоупотреба, неовластен пристап и неовластено обелоденување;

б) да обезбеди заштитните мерки кои се применуваат за прибирање, употреба обработување и заштита на PNR податоци да се применуваат подеднакво, врз сите лица, без незаконска диференцијација;

в) да преземат мерки да обезбедат лицата да бидат информирани за прибирање, употреба, обработка и заштита на PNR податоци и применливите стандарди за приватност;

г) да преземат мерки да обезбедат воздухопловните оператори да ги информираат нивните потрошувачи во врска со преносот на PNR податоците;



д) да обезбедат механизми за судско постапување и надомест како би се овозможило лицата да побараат правен лек за незаконска обработка на нивните PNR податоци од страна на јавните власти; и

ѓ) да обезбедат соодветни механизми, воспоставени преку нивната правна и административна рамка, за лицата да можат да побараат пристап до нивните PNR податоци и да побараат, доколку е тоа потребно, бришење или нотација на истите.

9.27 П.П. Подлегувајќи под потребните и пропорционални ограничувања, јавните органи треба да ги известат лицата за обработката на нивните PNR податоци и да ги информираат за правата и начинот на надомест кој им следува согласно нивната правна и административна законска рамка.

9.28 Јавните органи треба:

а) да ја базираат обработката на PNR податоците на објективни, прецизни и сигурни критериуми кои ефективно ќе индицираат постоење на ризик, без да водат кон незаконска диференцијација; и

б) да не носат одлуки кои би предизвикале значително неповолни дејствија кои би влијаеле на правните интереси на лицата базирани исклучиво на автоматската обработка на PNR податоците.

9.29 Правната и административната законска рамка треба да определат еден (или повеќе) надлежни национални јавни органи со надлежност да спроведуваат независен надзор над заштитата на PNR податоците и да определат дали PNR податоците кои се прибираат, употребуваат, процесираат и заштитуваат се во согласност со целосно почитување на човековите права и основни слободи.

9.30 Јавните органи:

а) не треба да бараат од операторите на воздухоплови да прибираат PNR податоци кои не се бараат согласно нивните нормални оперативни бизнис процедури ниту да ги филтрираат истите пред нивниот пренос и

б) не треба да употребуваат PNR податоци кои ги откриваат расата или етничкото потекло на лицата, политичките ставови, религиозните или филозофските убедувања, членството во синдикати или податоци во врска со нивната здравствена состојба, сексуален живот или сексуална ориентација освен во исклучителни и непосредни околности со цел да се заштитат виталните интереси на податокот во прашање или на некое друго физичко лице. Во околности каде се пренесуваат такви информации договорните држави треба да ги избришат таквите податоци во рок во кој е тоа најбрзо остварливо.

9.31 Јавните органи треба:

а) да ги задржат PNR податоците на определен временски период како што е дефинирано во нивната правна и административна законска рамка кој треба да биде периодот потребен и пропорционален за целите за кои се користат PNR податоците;

б) да ги обезбечат задржаните PNR податоци, кои овозможуваат директна идентификација на предметот на податоците, по определените периоди, кои не го надминуваат потребното како што е наведено во нивните национални закони и прописи, освен кога истите се употребуваат во врска со препознатлив случај кој е во тек, закана или ризик поврзан со целите дадени во стандардот 9.25 б) од овој Анкс; и

в) исклучиво повторно да ги персонализираат или демаскираат PNR податоците кога истите се употребуваат во врска со препознатлив случај кој е во тек, закана или ризик поврзан со целите дадени во стандардот 9.25 б) од овој Анекс и

г) да ги бришат или анонимизираат PNR податоците на крајот на периодот на задржување, освен кога истите се употребуваат во врска со препознатлив случај кој е во тек, закана или ризик поврзан со целите дадени во стандардот 9.25 б) од овој Анекс.

*Напомена 1. – Ре-обезличувањето на PNR податоците е маскирањето на информациите кое овозможува директна идентификација на лице, без да се попречува спроведувањето на законот за користење на PNR податоците, додека PNR анонимизација е перманентно отстранување на информациите за идентитетот на лице од PNR евиденција.*

*Напомена 2. – Овој стандард не е наменет да ја ограничи кривичната постапка во Договорните држави, како што се спроведување на истрага, кривично гонење и судење, поврзано со целите предвидени во стандардот 9.25 б) од овој Анекс.*

9.32 **II. II.** Јавните органи треба да ги задржат PNR податоците во период од максимум пет години по префрлањето на PNR податоците, освен во случаи каде истите се барани во тек на спроведување на истрага, гонење или судска постапка.

9.33 **II. II.** Јавните органи треба да ги обезличат PNR податоците во рок од шест месеци, но не подоцна од две години од денот на префрлањето на податоците.

9.34 Јавните органи треба:

а) како правило да ги превземаат PNR податоците користејќи ја методата на „туркање“ со цел да ги заштитат личните податоци кои се содржани во системот на операторите и како операторите би останале да имаат контрола врз нив;

б) да се стремат, до максималните можни граници, да го лимитираат оперативниот и административен товар на операторите на воздухопловни, подобрувајќи го олеснувањето;

в) да не воспоставуваат казни и парични казни на операторите на воздухоплови за грешки кои не можеле да бидат избегнати поради пад на системот а кои не резултирале со пренос или пренеле оштетени PNR податоци и

г) да го намалат бројот на пати кога исти PNR податоци биле пренесени за конкретен лет.

*Напомена 1. – Терминот „туркање“ се однесува на методот кој се користи од страна на операторот на воздухопловот при пренос на пораките PNRGOV до Единствен прозорец за податоци за патниците.*

*Напомена 2 – Во исклучителни ситуации и кога методата на „туркање“ не е достапна, како на пример кога воздухоплов принудно ќе слета, можат да бидат користени алтернативни начини на прибавување на PNR податоците од страна на Договорните држави, со цел на обрзување на оперативниот континуитет.*

9.35 Јавните органи треба:

а) да не попречуваат или спречуваат пренос на PNR податоци од страна на оператори на воздухоплови или друга засегната страна, ниту да санкционираат, наметнуваат казни или креираат неразумни пречки врз операторите на воздухоплови или останатите засегнати страни кои пренесуваат PNR податоци до друга Договорна држава, под услов системот за PNR на Договорната држава е во согласност со стандардите содржани во глава 9 дел Г од овој Анекс и

б) подеднакво, да ја задржат способноста да воведуваат или одржуваат повисоко ниво на заштита на PNR податоците во согласност со нивната законодавна и административна рамка, како и да влегуваат во дополнителни договори со други Договорни држави, а особено за: промовирање на колективното обезбедување, постигнување на повисоко ниво на заштита на PNR податоците, исклучително со задржување на податоците; или да воспостават подетални одредби поврзани со пренос на PNR податоците, под услов тие мерки да не бидат на било кој начин во спортивноот со стандардите содржани во глава 9 дел Г од овој Анекс.

*Напомена 1. – Терминот “останати засегнати страни” се однесува на субјекти кои пренесуваат PNR податоци на Договорните држави, како што се тур-операторите и туристичките агенции.*

9.36 Јавните органи треба да ја покажат, на било која Договорна држава која тоа го бара, нивната усогласеност со стандардите содржани во глава 9 дел Г од овој Анекс. Докажувањето на усогласеност со стандардите за PNR, кога тоа е побарано треба да се изведе во најкраток можен рок. Договорните држави треба да работат за време на овој процес со добра воља и навремено.

*Напомена 1. – Докажувањето на усогласеност може да се оствари, помеѓу другото, базирано на билатерални консултации и/или информациите содржани во листата за проверка на ICAO за Анекс 9 – Олеснување содржано во електронскиот систем за објавување разлики (EFOD).*

9.36.1 П.П Јавните органи треба да им дозволат на останатите Договорни држави кои се усогласени со PNR стандардите да добиваат PNR податоци, барем привремено, додека се вклучени во консултации, колку што е тоа потребно.

9.37 Онаму каде што јавните органи имаат утврдено дека треба да попречат, спречат или на друг начин да извршат опструкција на преносот на PNR податоци или дека би можеле да го казнат операторот на воздухоплов, тоа треба да го направат на транспарентен начин и со намера да ја разрешат ситуацијата која ја предизвикала таа одлука.

9.38 П.П Јавните органи кои воспоставуваат PNR програми, или извршуваат значителни промени во веќе постоечките програми, во согласност со овие SARPs треба активно да ги известуваат останатите Договорни држави помеѓу кои одржуваат воздушен сообраќај пред примањето на податоците, вклучувајќи го и тоа дали истите се усогласени со овие SARPs, како би ги охрабриле или олесниле брзите консултации каде што е тоа применливо.

9.39 П.П За времстрасње на обидите за разрешување на споровите поврзани со пренесувањето на PNR податоците. Јавните органи не треба да ги казнуваат операторите на воздухоплови.

## ГЛАВА 10 - ОДРЕДБИ ПОВРЗАНИ СО ЗДРАВЈЕТО

### А. Меѓународни здравствени одредби и сродни мерки

10.1 Во случаите кадешто јавните органи бараат доказ за вакцинација или профилакса согласно *Меѓународниот здравствен правилник (2005 година)*, надлежните служби ги прифаќаат формуларите за Меѓународните уверенија за вакцинација или ревакцинација кои се пропишани од страна на Светската здравствена организација со Меѓународниот здравствен правилник (2005 година).

10.2 Јавните органи ги преземаат сите можни мерки извршителите на вакцинацијата да го користат типското Меѓународно уверение за вакцинација или профилакса, согласно член 36 и Анекс 6 од *Меѓународниот здравствен правилник (2005 година)* со цел да се постигне еднолично прифаќање.

10.2.1 П.П. — Договорните земји треба да поддржат дигитално издавање на уверенијата за вакцинација во согласност со препораките на Светска здравствена организација и овие уверенија за вакцинација треба да бидат интероперабилни со спецификациите од Техничкиот извештај на ICAO за Видлив дигитален печат за неограничени средини (VDS- NC).

10.3 Јавните органи утврдуваат режим со кој им овозможуваат на сите инволвирани оператори на воздухоплови и служби, доволно време пред заминувањето да им ставаат на располагање па патниците информации во врска со барањата за вакцинација во земјите на одредиштето.

### Б. Увид во здравствената документација

10.4 Јавните органи им помагаат на операторите на воздухоплови при проценка на стандардизираните здравствени документи кои им се приложуваат од страна на патниците, со цел да се спречи измама или злоупотреба.

*Напомена. — Додека земјите истражуваат дигитализирани решенија, земјите исто така може да им помагаат на операторите на воздухоплови при евалуацијата на тие дигитализирани решенија.*

10.5 П.П. — Јавните органи, кога бараат здравствена документација како услов за влез или транзит, треба да ги охрабрат операторите на воздухоплови да имаат подготвени процедури за да проверат дали патниците и екипажот ја поседуваат потребната здравствена документација, и кога е применливо да се оцени стандардизираната здравствена документација, што треба да ја носат на нејзината територија.

10.6 П.П. — Јавните органи кои бараат стандардизирани здравствени документи и/или здравствена документација треба да го земат во предвид развивањето на дигиталната здравствена платформа каде што патниците ќе можат да аплицираат за добивање известување од страна земјите на дестинација и транзит дека патување им е одобрено.

10.7 П.П.— Штом јавните органи воспостават дигитална здравствена платформа, операторите на воздухоплови треба, онаму каде што е потребно, на местото на влегување во воздухопловот, да извршат проверки, за да се обезбедат дека на секој патник од страна на земјите на дестинација и транзит му е одобрено патувањето.

*Напомена.* — Во ситуација кога земјите имаат интерактивен API, земјата може да го комбинира порталот со својата интерактивна порака за одговор на API (CUSRES) до авиокомпанијата, обезбедувајќи порака OK/NOT OK во пораките за влез во воздухоплов.

**10.8** Јавните органи нема да ги казнуваат операторите на воздухоплови во случај кога се утврдува дека патниците кои пристигнуваат се лица на кои не им е дозволен влез или дека патниците во транзит не ги исполнуваат условите за трансфер, врз основа на стандардизирани здравствени документи и/или документација поврзани со здравјето, кога операторите на воздухоплови можат да докажат дека тие ги извршиле потребните проверки.

**10.9 П.П.** Јавните органи земји треба да го земат во предвид автоматизирањето на проверката на здравствената документација или употребата на бесконтактни процедури.

**10.10 П.П.** — Јавните органи треба да ги земат во предвид мерките при пристигнувањето за да ги ублажат последните на патниците кои може да не им е дозволен влез или да не се во согласност со здравствените барања на земјата.

*Напомена.* — Вакцинацијата, ревакцинацијата, тестирањето и/или мерките за карантин може да бидат алтернативи на одлуката дека на патникот не му е дозволен влезот.

**10.11** Јавните органи кои бараат здравствена документација како услов за влез во територијата на Република Северна Македонија, преземаат мерки за да обезбедат јасна и ефективна комуникација со патниците и операторите на воздухоплови, така што тие во разумна временска рамка бидат информирани за барањата.

*Напомена 1.* — Разумноста на временската рамка може да се утврди, во случај на барања за тестирање, достапноста на тестирањето и времето за кое лицето што патува со воздухоплов ќе ги добие резултатите од тестот.

*Напомена 2.* — Навременото известување за промените во барањата од здравствената документација значи дека приспособувањето кон новите барања е разумно, практично и изводливо во согласност со околностите за патниците и операторите на воздухоплови во поставената временска рамка, според глава 1 стандарди 1.2 б) и 1. 2 в) од овој Анекс.

*Напомена 3.* — Навремената комуникација на земјите со операторите на воздухоплови и патниците обезбедува сите да бидат информирани за барањата за влез во земјите на транзит и дестинација и да ја минимизира веројатноста патниците кои треба да се качат во воздухоплов да не им биде дозволен влез поради променетите барања за влез од страна на земјата на транзит и пристигнување.

## **В. Превенција и ублажување на заразните болести**

**10.12 П.П.** — Договорните земји кои размислуваат за здравствените мерки за спречување и/или ублажување на ширењето на заразна болест треба да разгледаат повеќеслоен пристап заснован на ризик.

*Напомена.* — Прирачникот на ICAO за Управување со прекуграничен ризик од COVID-19 (Док. 10152) содржи примери на повеќеслојни пристапи засновани на ризик кои може да се користат за поддршка на Коридори за јавно здравје. Мерките во повеќеслојниот пристап заснован на ризик може да вклучуваат, во зависност од заразната болест, тестирање (PCR, антиген или други

прифатливи тестови), барања од патниците и персоналот да користат маски за лице, настојување за одржување физичко растојание, подобро олеснување на хигиена на рацете, мерки за контрола на вектори, практикување на карантин, насоченост на патниците кон самосвест, мерки за следење на изложените лица и мерки за здравствена дозвола.

**10.13 П.П.** — Договорните земји кои размислуваат треба да го земат во предвид давањето приоритет за вакцинација и профилакса на суштествените воздухопловни работници, вклучително и на воздухопловниот екипаж.

ДОДАТОК 1. ОПШТА ДЕКЛАРАЦИЈА

ОПШТА ДЕКЛАРАЦИЈА

(Надвор/Внатре)

Оператор .....
Национални обележја и регистерски ознаки ..... Број на лет ..... Датум .....
Заминување од ..... Пристигање во .....
(Место) (Место)

ЛИНИЈА НА ЛЕТАЊЕ

(во столпчето "Место" секогаш се наведува местото на поаѓање, секое застанување долж линијата, и одредиштето)

МЕСТО ИМИЊА НА ЕКИПАЖОТ\* БРОЈ НА ПАТНИЦИ ВО ОВАА ФАЗА\*\*
Место на заминување:
Влегуваат во воздухопловот .....
Транзитни за истиот лет .....
Место на пристигање:
Излегуваат од воздухопловот .....
Транзитни за истиот лет .....

Table with 2 columns: Health declaration text and 'Само за службена употреба'.

Изјавувам дека сите изјави и податоци кои се содржани во оваа Општа декларација, како и во кои било дополнителни формулари кои треба да се поднесат со Генералната декларација се целосни, точни и вистинити според моето сознание и дека сите транзитни патници ќе го продолжат патувањето/го продолжиле летот.

ПОТПИС

Големијната на документот да биде 210 мм x 297 мм
\* Се пополнува кога тоа го бара државата
\*\* Не се пополнува кога се поднесуваат патните листи, а се пополнува само ако бара државата

## ДОДАТОК 2. ПАТНИЧКИ МАНИФЕСТ

**PASSENGER MANIFEST  
(ПАТНИЧКИ МАНИФЕСТ)**

Operator.....  
(Оператор.....)

Marks of Nationality and Registration\* ..... Flight No. .... Data .....  
(Државни ознаки и регистерски ознаки\* ..... Број на лет ..... Датум .....)

Point of embarkation ..... Point of disembarkation .....  
(Place) ..... (Place)  
(Точка на влегување во воздухопловот ..... Точка на симнување од воздухопловот .....)  
(Место) ..... (Место)

Презиме и иницијали	Државјанство	Само за операторот	Само за службена употреба
.....			
.....			
.....			
.....			
.....			
.....			
.....			
.....			
.....			
.....			
.....			
.....			
.....			
.....			
.....			
.....			
.....			
.....			
.....			
.....			
.....			
.....			
.....			
.....			

Големината на документот треба да биде 210 mm x 297 mm  
\*Се пополнува само ако тоа го бара земјата.

*Напомена.* – Во случаи на повеќе од едно државјанство, треба да се наведе само едно, во согласност со вазежката патна исправа која патникот ја дава на увид.

**ДОДАТОК 3. ТОВАРЕН МАНИФЕСТ**

<b>ТОВАРЕН МАНИФЕСТ</b>				
Оператор .....				
Национални обележја и регистерски ознаки* ..... Број на лет ..... Датум .....				
Место на товарење ..... Место на растоварување .....				
(Место)		(Место)		
Број на воздухопловен товарен лист	Број на пакети	Природа на стоките*	Само за употреба на операторот	Само за службена употреба
.....	.....	.....	.....	.....
.....	.....	.....	.....	.....
.....	.....	.....	.....	.....
.....	.....	.....	.....	.....
.....	.....	.....	.....	.....
.....	.....	.....	.....	.....
.....	.....	.....	.....	.....
.....	.....	.....	.....	.....
.....	.....	.....	.....	.....
.....	.....	.....	.....	.....
.....	.....	.....	.....	.....
.....	.....	.....	.....	.....
.....	.....	.....	.....	.....
.....	.....	.....	.....	.....
.....	.....	.....	.....	.....
.....	.....	.....	.....	.....
.....	.....	.....	.....	.....
.....	.....	.....	.....	.....
.....	.....	.....	.....	.....
.....	.....	.....	.....	.....
.....	.....	.....	.....	.....
.....	.....	.....	.....	.....
.....	.....	.....	.....	.....

Големината на документот треба да биде 210 мм x 297 мм  
\* Се пополнува само ако тоа го бара земјата.



**ДОДАТОК 4. УВЕРЕНИЕ ЗА ДЕЗИНСЕКЦИЈА  
СО ДОЛГОТРАЈНО ДЕЈСТВО**

ВЛАДАТА НА.....

**УВЕРЕНИЕ ЗА ДЕЗИНСЕКЦИЈА  
СО ДОЛГОТРАЈНО ДЕЈСТВО**

Внатрешни површини, вклучително со простор за товар, на воздушниловот.....  
(регистерски ознаки)

беа третиранг со одобрено средство со долготрајно дејство на....., согласно препораките на  
(датум)

Светската здравствена организација ( неделен епидемиолошки извештај на СЗО Бр. 7, 1985, стр. 47; Бр. 12, 1985,  
стр. 90; Бр. 45, 1985, стр. 345-346; и Бр. 14, 1987, стр. 335-336) како и сите измени на истите.

Третманот треба да се повторн докопу со чистење или други оператни е остранет поголем дел од средството  
за дезинсекција со долготрајно дејство, а во секој случај во рок од 8 недели од горе-наведениот датум.

Датум на истекување: .....

Потпис: .....

Титула: .....

Датум: .....

**ДОДАТОК 5. КАРТОН ЗА ВЛЕГУВАЊЕ/ИЗЛЕГУВАЊЕ  
ОД ВОЗДУХОПЛОВ**

**МЕЃУНАРОДЕН КАРТОН ЗА ВЛЕГУВАЊЕ/ИЗЛЕГУВАЊЕ  
ОД ВОЗДУХОПЛОВ**

(Молиме да се пишува со печатни букви\*)

1. Име: .....  
*Родно име Презиме (презимења)*

2. Датум на раѓање: .....  
*Година Месец Ден*

3. Државјанство: .....

4. Патен документ: .....  
*Земја на издавање Тип на документ Број*

5. Патници во дваѓање:  
аеродром на влегување во воздухоплов  
или .....  
Патници во заминување:  
аеродром на напуштање на воздухопловот

6. (Други податоци кои се бараат по избор на Државата)

а) .....

б) .....

в) .....

\* Се применува за јазпите кои ја користат латиницата.

**ДОДАТОК 6. ПРЕПОРАКА НА СОВЕТОТ ЗА ЦАРИНСКА СОРАБОТКА\***

**За поедноставена царинска контрола, врз основа на двоканален систем,  
на патниците кои пристигнуваат по воздушен пат (8 јуни 1971 година)**

„ СОВЕТОТ ЗА ЦАРИНСКА СОРАБОТКА,

Земајќи ја предвид Препораката Бр. Б-3 од седмата седница на Секторот за олеснување на Меѓународната организација за цивилно воздухопловство и усвоена од Советот на таа Организација во декември 1968 година, во врска со поставувањето на меѓународните аеродроми на двоканални системи заради забрзување на пропуштањето на багажот кој доаѓа;

Земајќи ја предвид Препораката Бр. 11 усвоена на втората интервентна седница на Европската конференција за цивилно воздухопловство одржана во јули 1969 година за двоканалениот односно црвено/зелениот систем;

Сакајќи да даде придонес кон напорите за подобрување на протокот на патничкиот сообраќај на меѓународните аеродроми;

Сметајќи дека оваа цел може да се постигне со воведување на поедноставена процедура врз основа на двоканален систем за царинска контрола на патници и нивниот багаж;

Сметајќи дека ваквиот систем може да биде усвоен без да се намали ефективносста на контролата и дека истиот им овозможува на царинските власти ефикасно да се справуваат со растечкиот број на патници без соодветно зголемување на бројот на царинските службеници;

Сметајќи дека е од суштествено значење да се изедначат одликите на овој систем помеѓу различните земји заради непречено работење;

Препорачува членките, на нивните поголеми меѓународни аеродроми и во директна соработка со операторите на аеродроми, да воведат двоканален систем каков што е опишан подолу за патниците што доаѓаат и нивниот багаж:

1) Системот овозможува патниците да одберат помеѓу два канали:

а) еден (зелен канал) за патници кои со себе не носат стоки односно носат стоки кои можат да се внесат без да се платат увозни давачки и даноци и коишто не се предмет на увозни забрани или рестрикции; и

б) втор (црвен канал) за другите патници.

2) Секој канал е јасно и карактеристично обележан за да можат патниците лесно да изберат помеѓу нив. Основното карактеристично обележување е:

а) за каналот кој се наведува во точката 1) а) од овој додаток, правилен осмоаголник во зелена боја со зборовите „НИШТО ЗА ПРИЈАВУВАЊЕ“;

б) за каналот кој се наведува во точката 1) б) од овој додаток, квадрат во црвена боја со зборовите „СТОКА ЗА ПРИЈАВУВАЊЕ“.

Исто така, каналите треба да се идентификуваат со патпис кој ги содржи зборовите „CUSTOMS“ („DOUANE“).

- 3) Текстовите кои се наведуваат во став 2) од овој додаток се на англиски и/или француски јазик, како и на кој било друг јазик или јазици за кои се смета дека се корисни за односниот аеродром.
- 4) Патниците треба да бидат доволно добро информирани за да одберат помеѓу каналите. За оваа цел, важно е:
  - а) патниците да бидат информирани за функционирањето на системот како и за описот на количините на стоки кои ги носат со себе при користењето на зелениот канал. Ова може да се прави со користење на плакати или плочи на аеродромот или со летоци кои на аеродромите се даваат на јавноста или се дистрибуираат преку туристички агенции, авиопревозници и други заинтересирани тела и
  - б) патот до каналите да биде јасно означен.
- 5) Каналите се поставуваат надвор од зоната на испорачување на багажот за да можат патниците да го имаат целиот багаж со себе при одбирањето на каналот. Исто така, каналите се организираат така што протокот на патници од таа зона до излезите од аеродромот да биде колку што е можно подиректен.
- 6) Растојанието помеѓу испораката на багажот и влезовите до каналите треба да биде доволно за да им се овозможи на патниците да респат кој каналда го одберат и да се движат во каналот без да предизвикаат застој.
- 7) Во зелениот канал, патниците не се предмет на никакви царински формалности, но царинската служба има право да врши брзи произволни проверки; во црвениот канал патниците ги завршуваат формалностите кои ги бара царинската служба.

Нагласува дека двоканалниот систем не е нужно несповив со примената на други контроли, како на пример валутната контрола, доколку релевантните прописи бараат целосна контрола на патниците и нивниот багаж;

Бара од членките кои ја прифатиле оваа препорака да го известат генералниот секретар:

- а) за нивното прифаќање и датумот од којшто ќе ја применуваат Препораката и
- б) имињата на аеродромите каде што се применува двоканалниот систем.

Генералниот секретар го пренесува овој податок до царинските управи на членките, до генералниот секретар на Меѓународната организација за цивилно воздухопловство (ICAO) и до генералниот директор на Меѓународното здружение на авиопревозници (IATA)“.

## ДОДАТОК 7. ПОТВРДА ЗА ЧЛЕНОВИ НА ЕКИПАЖИ (СМС)

## Предната страна на СМС

Земја на издавање		ПОТВРДА ЗА	
Надлежен орган		ЧЛЕН НА ЕКИПАЖ	
Фотографија на носителот на потврдата	Презиме	Име	
	Пол	Државјанство	Датум на раѓање
	Вработен во	Професија	
	Број на документот	Датум на истекување	
	(Потпис на носителот)		

## Задната страна на СМС

Земја на издавање	
Носителот има право на повторен влез, во секое време, по изготвувањето на оваа потврда, во рокот на валидноста.	
Издадено во	(Потпис)
(Место на издавање)	Орган на издавање
Зона што се чита машински (При издавање на потврда која не се чита машински, се остава празна)	

Напомена.— Деталните спецификации за машински читливата потврда за член на екипаж можат да се најдат во Док. 9303, Дел 5

ДОДАТОК 8. ЛЕГИТИМАЦИЈА ЗА ИНСПЕКТОР ЗА ЦИВИЛНО ВОЗДУХОПЛОВСТВО

Предна страна на легитимација

Земја на издавање	ЛЕГИТИМАЦИЈА ЗА	
Надлежен орган	ИНСПЕКТОР ЗА ЦИВИЛНО ВОЗДУХОПЛОВСТВО	
Фотографија на носителот на легитимација	Презиме	Име
	Пол/ Државјанство/ Датум на раѓање	
	Вработен во	Професија
	Инспектор за цивилно воздухопловство	
	Број на документот	Датум на истекување
	(Потпис на носителот)	

Задна страна на легитимација

	Земја на издавање
Носителот има право на повторен влез, во секое време, по изготвувањето на оваа потврда, во рокот на важноста.	
Издадено во	(Потпис)
(Место на издавање)	Орган на издавање
Зона што се чита машински (При издавање на легитимација која не се чита машински, се остава празна)	

Напомена.— Деталните спецификации за машински читливото уверение можат да се најдат во Док 9303, Дел 5

**ДОДАТОК 9. ПРЕДЛОГ ОБРАСЦИ ЗА ДОКУМЕНТИ КОИ СЕ ОДНЕСУВААТ  
НА ВРАЌАЊЕ НА ПАТНИЦИ НА КОИ НЕ ИМ Е ДОЗВОЛЕН ВЛЕЗ****1. ПОТВРДА ЗА ИЗГУБЕНИ ИЛИ УНИШТЕНИ ПАТНИ ДОКУМЕНТИ (стандард 5.6 од овој Анекс)**

Од: Пасошка контрола или друг надлежен орган: (Име) Аеродром: (Име) Земја: (Име) Телефон: Телекс: Факс:	До: Пасошка контрола или друг надлежен орган: (Име) Аеродром: (Име) Земја: (Име)
Лицето за коешто е издаден овој документ на (датум) на (име на аеродромот) со летот (број на летот) од (град и земја).	
Ова лице за кое е утврдено дека не му е дозволен влез, ги има изгубено или уништено сите патни документи и тираж дека е/се мисли дека е (да се провери се што не е потребно и да се внесе каква било дополнителна информација).	
Презиме:	
Име (пвпња):	
Датум на раѓање:	Фотографија
Место на раѓање:	ако има
Државјанство:	
Адреса на живеалиште:	
Авиопревозникот во давање доби упатство да го отстрани патникот од територијата на оваа Земја на лет (број на летот) кој заминува на (датум) во (време) од (име на аеродромот).	
Согласно Анекс 9 на Меѓународната конвенција за цивилно воздухопловство на ИКАО, земјата во која што патникот последно престојувал и од која што тргнал на последното патување се повикува да го прифати на пренесување тогаш кога на лицето не му е одобрен влез во друга земја.	
Датум:	Име на службеникот: Титула: Полне: Име на пасошката контрола односно на друг надлежен орган:
(Опомена: Ова НЕ Е документ за идентификација)	

**Анекс 9 — Опеснување****Додаток 9****2. ДОПИС ВО ВРСКА СО ЛАЖНИ, ФАЛСИФИКУВАНИ ПАТНИ ИСПРАВИ ИЛИ ИМИТАЦИИ ПА  
ИСТИТЕ ИЛИ ОРИГИНАЛНИ ИСПРАВИ КОИ ИЗМАМНИЦИТЕ ГИ ПОКАЖУВААТ (стандард 5.7 од овој  
Анекс)**

Од: Пасошка контрола или надлежен орган: (Име)  
Аеродром: (Име)  
Земја: (Име)  
Телефон:  
Телекс:  
Факс:

До: Пасошка контрола или надлежен орган: (Име)  
Аеродром: (Име)  
Земја: (Име)

Во прилог на овој допис е приложена фотокопија на лажна/фалсификувана/имитација на патната исправа/лична карта/оригиналната исправа која ја покажало измамникот Број на исправа:

Земјата во чиешто име се издала оваа исправа:

Горе-наведената исправа ја користеше лице кое тврди дека е:

Презиме:

Име (импња):

Датум на раѓање:

Место на раѓање:

Државјанство:

Адреса на живеење:

Фотографија

Ова писмо пристигна на (датум) на (име на аеродромот) со лет (број на летот) од (град и земја).

На носителот на документот не му беше дозволен влез во (име на земјата) и авиопревозникот во допаше доби упатство да го отстрани патникот од територијата на оваа земја со летот (број на летот) кој заминува во (време) на (датум) од (име на аеродромот).

Горе-спомениот документ е потребен како доказ во кривичното гонење на неговият носител и истиот му е одземен. Бидејќи овој документ е сопственост на земјата во чиешто име е издаден, по кривичното гонење истиот ќе ни биде враќен на надлежните органи.

Согласно Анекс 9 на Меѓународната конвенција за ливично воздухопловство на ИСАО, земјата во којашто патникот последно престојувал и од којашто тргнал на последното патување се повинува да го прифати на прелиситување тогаш кога налшето не му е одобрен влез во друга земја.

Датум:

Име и потпис на службеникот:

Титула:

Име на пасошката контрола или на надлежниот орган:

(Опозован: Ова НЕ Е документ за идентификација)



**ДОДАТОК 10. МОДЕЛ НА ОБЕДИНЕТИТЕ НАЦИИ ЗА ДОКУМЕНТИТЕ  
ПОВРЗАНИ СО УВОЗ И ИЗВОЗ НА СТОКИ**

↑ 297 mm ↓	Шпедитер (Извозник)	Датум: Референтен број и сл.		
	Примач	Друга адреса (нпр. купувач, ако тоа не е примачот)		
	Адреса за известување или испорака	Преглед по земји		
	Преглед на превоз	Рокови за испорака и плаќање		
	Обележја и бројки; број и тип на пакет; опис на стоките	Статистички број.	Нето количина	Вредност
			.....	
			Бруто тежина	Мерка
	Слободно располагање			
			Место и датум на издавање; потпис	
	← 210 mm →			

## **ДОДАТОК 11. МОДЕЛ АЕРОДРОМСКА ПРОГРАМА ЗА ОЛЕСНУВАЊЕ**

### **1. ЦЕЛ НА АЕРОДРОМСКАТА ПРОГРАМА ЗА ОЛЕСНУВАЊЕ**

Целта на Аеродромската програма за олеснување е постигнување на целите од Анекс 9 од Меѓународната конвенција за цивилно воздухопловство на ИКАО на оперативно ниво, да се олесни завршувањето на формалностите за гранично пропуштање на аеродромот во однос на воздухопловите, екипажите, патниците и стоките.

### **2. ОПФАТ НА АЕРОДРОМСКАТА ПРОГРАМА ЗА ОЛЕСНУВАЊЕ**

Аеродромската програма за олеснување ги опфаќа сите одредби од Анекс 9 од Меѓународната конвенција за цивилно воздухопловство на ИКАО кои се однесуваат на граничното пропуштање на аеродром, како и планирањето и управувањето со овие процеси. Во табелата што е дадена подолу е дадена листа на задачи кои треба да се завршат како и стандардите и препорачаните практики кои се применуваат за секоја од нив.

### **3. ОРГАНИЗАЦИЈА И УПРАВУВАЊЕ**

3.1. Оперативното средство за спроведување на програмата за олеснување на оперативно ниво е Аеродромскиот комитетот за олеснување. Иако ваквите комитети се поддржани од страна на Националниот комитет за олеснување кој постојано се информира за нивните проблеми и напредување, нивниот надзор не мора да го врши ова национално тело. Нивната главна грижа е решавање на проблемите на дневна основа и примена на Анекс 9 од Меѓународната конвенција за цивилно воздухопловство на ИКАО.

3.2. Се препорачува управникот на аеродромот да раководи со комитетот и да свикнува редовни состаноци. Членството треба да се состои од искусни службеници кои се надлежни за надзорот во нивните агенции за инспекција на аеродромот, нпр. царина, пасошка контрола, здравство, карантин и сл. како и управителите на аеродромските бази на операторите на воздухоплови кои вршат меѓународен сообраќај на односниот аеродром. За да успее програмата за олеснување, неопходно е учеството на сите страни.

-----

Задача на Аеродромската програма за олеснување	Анекс 9 (16 издание) SARPs
Воспоставување, ревидирање и измена на процедури за влез и пропуштање на летовите на односниот аеродром.	Препорачана практика 6.1.1; Стандарди 6.1.2 до 6.1.4 и 8.18
Редовна ревизија на работата на сите страни во смисла на целта за обработка на патниците во доаѓање во време од 45 минути и на патниците во заминување за 60 минути. Користење на студии за потребно време и анализа на редовите за да се утврди дали се неопходни некакви измени.	Препорачани практики 3.36 и 3.39
Воспоставување на модерни системи за пасочка и царинска контрола со користење на соодветна технологија. Соработка во поставување на автоматизирани системи за пропуштање на патници.	Стандарди 3.40, 3.48, 4.7, 6.20 и 6.21
Правење на неопходни измени во протоколот на сообраќајот и во контролните пунктови на аеродромите заради справување со порастот на обемот на сообраќајот.	Препорачана практика 6.1.1
Задача на Аеродромската програма за олеснување	Анекс 9 (16 издание) SARPs
Подобрување на квалитетот и квантитетот на контролните капацитети заради намалување на забуните на клиентите	Препорачани практики 6.10
Ревизија на распоредот на персоналот на контролните станици – работни смени, прекувремена работа и сл. и висување на измени заради задоволување на потребите на сообраќајот.	Препорачана практика 6.4
Обезбедување на мислења од резидентните оператори на воздухоплови и инспекциски служби при проектирањето на нови аеродроми или нови контролни капацитети.	Стандарди 6.1.4 и 6.3
Следење и унапредување на испораката на багажот до зоната за царинска контрола.	Препорачани практики 6.9 и 6.22
Координирање на процедурите за олеснување, контрола на наркотици, воздухопловното обезбедување и за опасни материи за да се исполнат целите на сите четири програми.	Стандард 8.20
<b>Не заборавајте товар!</b> Координирајте ги активностите и барањата на различните контролни служби за да се обезбеди неопходно пропуштање и испорака на пратките со товар. Обезбедувајте соодветни средства за товарење/истоварување, како и за безбедно чување на стоките додека чекаат царинска контрола.	Стандард 4.27; Препорачани практики 4.30, 4.30.1, 4.31 и 6.31 до 6.34.
Поставување и одржување на електронски системи за изготвување на товарни листови, царинска контрола и испорака.	Стандарди 4.5 и 4.17
Опелужување на клиентите: Редовна ревизија на работата на сите чинители во врска со исполнувањето на рокот од	Препорачани практики 4.30, 4.30.1 и 4.31

3 часа за завршување на контролните формалности и правење на измени тогаш кога е лужно и изводливо.	
Ревизија на распоредувањето на персоналот во зоната за пропуштање на стоките – работни смени, прекувремено работење и сл. – измени со цел да се задоволат потребите на клиентите.	Стандарди 6.1.3 и 6.43

## ДОДАТОК 12. МОДЕЛ НА НАЦИОНАЛНА ПРОГРАМА ЗА ОЛЕСНУВАЊЕ (FAL)

### 1. ЦЕЛ НА НАЦИОНАЛНАТА ПРОГРАМА ЗА ОЛЕСНУВАЊЕ

Целта на националната програма за олеснување е имплементација на обврската од Чикашката конвенција за цивилно воздухопловство која вели дека договорните земји ги обезбедуваат и олеснуваат формалностите за премин на границата и коишто мораат да бидат завршени во однос на воздухопловите што вршат меѓународен сообраќај и нивните патници, екипажи и стоки.

### 2. ОПФАТ НА НАЦИОНАЛНАТА ПРОГРАМА ЗА ОЛЕСНУВАЊЕ

Важечките членови од Чикашката конвенција за цивилно воздухопловство и задачите кои се дел од имплементацијата на секоја од нив се дадени во табелата подолу во текстов. Активностите кои имаат за цел постигнување на овие и на сродни задачи во една земја, ја чинат Националната програма за олеснување.<sup>1</sup>

### 3. ОРГАНИЗАЦИЈА И УПРАВУВАЊЕ

3.1 Основната одговорност за Националната програма за олеснувања (FAL) е во надлежност на цивилната воздухопловна власт и/или на Министерството за транспорт. Меѓутоа, за да биде програмата успешна, потребно е и учеството на други министерства или агенции, како што се:

Царина	Пасошка контрола
Надворешни работи	Органи за издавање патни исправи/визи
Земјоделство/животна средина	Здравство
Обезбедување и контрола на наркотици	Надлежни органи за издавање лични карти
Туризам	Карантин

3.2 Исто така, од суштинско значење е активното учество на операторите на аеродроми (приватни или јавни) и резидентните меѓународни оператори на воздухоплови и нивните претставништва.

3.3 Други субјекти кои може да играат совстојателна улога се владини агенции или невладини организации кои работат на промоција на меѓународниот туризам и трговија.

3.4 Препорачаниот инструмент за спроведување на Националната програма за олеснување е **Националниот комитет за олеснување** кој е составен од раководните лица на владините агенции кои се инволвирани, како и извршните директори на националните организации кои ги претставуваат операторите на воздухоплови и аеродромските оператори. Претседател треба да биде функционер кој е на врвот на воздухопловна власт или на друг надлежен орган. Со цел да се постигне директна поврзаност помеѓу националниот комитет за олеснување и националниот комитет за воздухопловно обезбедување, некои членови на националниот комитет за воздухопловно обезбедување можат, исто така, да бидат членови на националниот комитет за олеснување и обратно.

3.5 За вршење на работата на комитетот, членовите можат да назначат едно или повеќе лица од средниот раководен кадар на нивните организации да ги претставува на состаноците на ниво на персонал (работни групи). На овие функционери треба да им се даде доволно овластување за да можат да зборуваат во името на своите организации и да иницираат неопходни активности за поддршка на работата на комитетот. Претседателот треба да назначи лице од средниот раководен кадар во неговото министерство или агенција за да претседава и свикнува состаноци на персонално ниво.

<sup>1</sup> Група на помали земји со помали потреби и цели може да одлучи да изготви суб-регионална програма за олеснување со цел да ги намалат трошоците.

3.6 Одлуката за свикнување состаноци на Националниот комитет за олеснување или на назначените претставници на членовите, како и зачестеноста и местото на овие состаноци се прашања кои претседателот ги решава по своја волја. Работните ангажмани за остварување на различните задачи за имплементација зависат од природата на задачата и моменталниот проблем.

#### 4. ВОСПОСТАВУВАЊЕ НА НАЦИОНАЛНА ПРОГРАМА ЗА ОЛЕСНУВАЊЕ

Се препорачува органот за Национална програма за олеснување и членството на Националниот комитет за олеснување да се формираат со закон, уредба или извршна постапка на овластено лице, со цел да се обезбеди учество на вклучените разни служби и групи од дејноста и а да се обезбеди континуитет. Генералниот директор за цивилно воздухопловство односно надлежниот орган треба да го иницира процесот за добивање мандат преку националниот политички систем.

<i>Обврска од Чикашката Конвенција</i>	<i>Задачи кои треба да се спроведат</i>
<p><b>Член 10 – Слетување на аеродром со царинска контрола</b> ...секој воздухоплов кој влегува на територијата на договорна земја, доколку прописите на таа земја тоа го бараат, слетува на аеродром кој е определен од земјата за царинска и друга контрола. При заминувањето од територијата на договорната земја, заминува од елично определен аеродром со царинска контрола...</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Воспоставување на царинска контрола на аеродромите и отворање на нови, доколку е неопходно.</li> <li>- Изготвување постапки со коишто операторите на редовен и нередовен воздушен сообраќај можат да бараат дозвола за слетување односно заминување од аеродроми со царинска контрола.</li> <li>- Организирање на услуги за гранична инспекција во аеродроми со царинска контрола.</li> </ul>
<p><b>Член 13 – Прописи за влез и контрола</b> Законите и регулативите на договорна земја во врска со доаѓањето и заминувањето од нејзината територија на патници, екипажи или стоки со воздухоплови, како оние поврзани со влез, пропуштање, гранична, пасошка и царинска контрола и карантин се почитуваат од страна на или во име на овие патници, екипажи или стоки по влегувањето во или заминувањето од, односно во текот на престојот на територијата на таа земја.</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Поддршка на заинтересираните служби за гранична контрола в утврдувањето и одржувањето на ефективни инспекциски системи на аеродромите и во нивните напори за рационализација на односните постапки.</li> <li>- Изготвување на програми за контрола на проблемите во обезбедувањето, како лажните документи, нелегалната миграција и шверцот.</li> <li>- Координирање на подготовките за пропуштање на голем број меѓународни посетители за специјални настани, како нпр. меѓународни спортски натпревари.</li> </ul>
<p><b>Член 14 – Спречување на ширење на болести</b> Секоја договорна земја се согласува</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Утврдување, ревизија и измена, по потреба, на националните стратегии за спречување на ширењето на заразни болести по воздушен пат,</li> </ul>

<p>дека ќе презема ефективни мерки за спречување на ширење по воздухопловен пат на колера, тифус (епидемичен), големи сипаници, жолта треска, чума и слични други заразни болести кои што повремено договорните земји ќе ги именуваат,...</p>	<p>како на пример оние за дезинсекција, дезинфекција, карантинска програма поврзана со јавното здравје и заштитни мерки кои ќе се применуваат во време на здравствена тревога.</p>
<p><b>Член 22</b> <i>Олеснување на формалностите</i></p> <p>Секоја договорна земја се согласува да усвои секакви изводливи мерки, преку донесување на посебни регулативи или на друг начин, за олеснување и забрзување на пловидбата на воздухопловите помеѓу териториите на договорните земји и за да се спречи непотребното доцнење за воздухопловите, екипажите, патниците и стоките, особено при примената на законите поврзани со граничната контрола, карантинот, царината и пропуштањето.</p>	<p>- Утврдување, ревизија и, ако е потребно, измена на националните процеси кои ги применуваат царинските служби на земјата, законите за гранична контрола и карантин кои се наменети за меѓународното движење по воздушен пат.</p>
<p><b>Член 23</b> – <i>Процедури за царинската и гранична контрола</i></p> <p>Секоја договорна земја се обврзува, до степен до којшто е практично изводливо, да воспостави процедури за царинската и граничната контрола кои се однесуваат на меѓународната воздухопловна навигација согласно практиките кои од време на време може да се утврдат или препорачаат согласно Конвенцијата.</p>	<p>— Воспоставување и изменување и дополнување, ако е потребно, на процедури за царинска и гранична контрола кои се спроведуваат на аеродромите, нивно усогласување со стандардите и препорачаните практики наведени во Анекс 9.</p> <p>— Поддршка и залажба за национално издавање на патни исправи согласно спецификациите наведени во ИСАО Док 9303 – <i>Патни документи што се читаат машински.</i></p>
<p><b>Член 37</b> – <i>Усвојување на меѓународни стандарди и постапки</i></p> <p>Секоја договорна земја прифаќа да соработува во обезбедувањето на највисок можен степен на изедначеност на прописите, стандардите, постапките и организацијата во однос на воздухопловите, персоналот, воздушните патишта и помошните услуги во однос на сите аспекти во коишто изедначеноста ја олеснува и подобрува воздушната навигација.</p> <p>...</p>	<p>- Учество во изготвувањето на Анекс 9 на ИСАО.</p> <p>- Повремено ревидирање на националните постапки со цел да се постигне усогласеност со одредбите од Анекс 9.</p>

(s) Царински и гранични постапки

**Член 38 –** *Остапување на меѓународните стандарди и постапки*

Секоја земја која смета дека не може да ги испочитува сите аспекти на некој меѓународен стандард или постапка односно сопствените прописи или практики да ги изедначи во целост со некој меѓународен стандард или постапка по измена на истата, или којашто смета дека е нужно да усвои прописи или практики кои во некој конкретен аспект се разликуваат од оние кои се утврдени со меѓународен стандард, веднаш ја известуваат Меѓународната организација за цивилно воздухопловство за разликите помеѓу нивната практика и онаа утврдена со меѓународен стандард...

- Повремено ревидирање на исполнителноста од страна на сите релевантни служби на прописите од Анекс 9 и известување на ИКАО за разликите помеѓу националните практики и релевантните стандарди.



ДОДАТОК 13. КАРТИЧКА ЗА ЗДРАВСТВЕНО ЛОЦИРАЊЕ НА ПАТНИЦИ

Картичка за здравствено лоцирање на патници: Заради заштита на вашето здравје, службениците на органот за јавно здравство бараат од вас да го пополните овој образец секогаш кога се сомневат за постоење на заразна болест во воздухоплов. Вашите податоци ќе им помогнат на овие службеници да стапат во контакт со вас, ако сте биле изложени на заразна болест. Битно е да го пополните образецот во целост и со точни податоци. Вашите податоци ќе се чуваат согласно важечките закони, а не се користат само за целите на јавното здравство. Благодариме што ни помогнаете во заштитувањето на вашето здравје.

Еден образец треба да го пополни возрасен член на секое семејство. Печатајте во големи букви. Оставете празни коцки за простор.

ПОДАТОЦИ ЗА ЛЕТОТ: 1. Име на компанијата 2. Број на лет 3. Број на седиште 4. Датум на пристигање (гг/мм/дд)

ЛИЧНИ ПОДАТОЦИ: 5. Презиме 6. Име 7. Иницијал од средно име

8. Пол Маж Женo Друго 9. Држаојанство 10. Датум на раѓање

Тел. број(еви) на кој(и) може да ве добијат ако е потребно. Внесете го и кодот на земјата и градот. 11. Мобилен 12. Работа 13. Домашен 14. Друго 15. Email адреса

ПОСТОЈАНА АДРЕСА: 16. Број и улица (Одвојте го бројот од улицата со празно квадратче) 17. Број на стан 18. Град 19. Земја/Покраина 20. Земја 21. ZIP/Поштенски код

ПРИВРЕМЕНА АДРЕСА: Ако сте посетител, напишете го само првото место каде ќе престојувате. 22. Име на хотел (ако има) 23. Број и улица (Одвојте го бројот од улицата со празно квадратче) 24. Број на стан 25. Град 26. Земја/Покраина 27. Земја 28. ZIP/Поштенски код

ПОДАТОЦИ ЗА КОНТАКТ ВО СЛУЧАЈ НА ИТНОСТ на лице што може да стапи во контакт со вас во следните 30 дена 29. Презиме 30. Име 31. Град 32. Земја 33. Email адреса 34. Мобилен телефон 35. Друг телефон

36. СОПАТНИЦИ – ОД СЕМЕЈСТВО: Да се наведат годините ако е помлад од 18 години Презиме Име Бр. на седиште Возраст <18 (1) (2) (3) (4)

37. СОПАТНИЦИ – КОИ НЕ СЕ СЕМЕЈСТВО: Да се наведе име од групата (ако има) Презиме Име Група (тура, екипа, работа, др.) (1) (2)

## Прилог 2

**Регулатива (ЕЗ) бр. 1107/2006 на Европскиот парламент и на Советот од 5 јули 2006 година  
за правата на инвалидизираните лица и лицата со намалена подвижност кога патуваат по воздушен  
пат**

(Текст со важност за ЕЕП)

ЕВРОПСКИОТ ПАРЛАМЕНТ И СОВЕТОТ НА ЕВРОПСКАТА УНИЈА,

имајќи го предвид Договорот за основање на Европската заедница, а особено членот 80  
(2) од истиот,

имајќи го предвид предлогот од Комисијата,

имајќи ги предвид мислењата на Економскиот и Социјалниот комитет<sup>1</sup>, во консултација со

Комитетот на регионите,

постапувајќи во согласност со постапката утврдена во членот 251 од Договорот<sup>2</sup>,

со оглед на тоа што:

- (1) Единствениот пазар на воздухопловни услуги треба, генерално, да им користи на граѓаните. Послдователно, инвалидизираните лица и лицата со намалена подвижност, предизвикана од хендикеп, старост или некој друг фактор, треба да имаат такви можности за користење воздушен сообраќај што можат да се споредат со можностите на останатите граѓани за истото. Инвалидизираните лица и лицата со намалена подвижност ги имаат истите права за слободно движење, слобода на избор и недискриминација како и останатите граѓани. Ова се однесува на користењето воздушен сообраќај како и на други домени од животот.

<sup>1</sup> Сл. весник бр. С 24, 31 јануари 2006 год., стр. 12

<sup>2</sup> Мислење на Европскиот парламент од 15 декември 2005 год. (се уште не објавено во Службен весник) и Одлука на Советот од 9 јуни 2006 год.

- (2) Инвалидизираните лица и лицата со намалена подвижност треба да се првсвзуваат и да не се одбиваат за транспорт врз основа на нивниот хендикеп или неподвижност, освен од причини што се оправдани врз основа на безбедност и што се пропишани со закон. Пред да прифатат резервации од инвалидизирани лица или лица со намалена подвижност, воздухопловните компании, нивните застапници и тур-оператори треба да ги направат сите разумни напори за да проверат дали има оправдана безбедносна причина која што би ги спречила таквите лица да ги користат летовите што се во прашање.
- (3) Оваа Регулатива нема да ги засега другите права на патниците создадени од законодавството на Заедницата и особено правата од Директивата на Советот 90/314/ЕЕЗ од 13 јуни 1990 год. за пакет-аранжманите, одморите и турите<sup>3</sup> и од Регулативата (ЕЗ) бр. 261/2004 на Европскиот парламент и Советот од 11 февруари 2004 год., што ги поставува општите правила за компензација и помош на патниците што користат воздушен сообраќај во случај кога им се одбива и откажува качување на летало или при долги доцнења на летови<sup>4</sup>. Во случаите кога истиот настан би бил повод за истото право за надоместок на трошоци или повторна резервација врз основа на една од тие два правни акта како и според оваа Регулатива, на лицето со тоа право му се дозволува да го користи истото само еднаш, по сопствен избор.
- (4) Со цел на инвалидизираните лица и лицата со намалена подвижност да им се дадат можности за користење воздушен сообраќај споредливи со истите на осталите граѓани, да се задоволат нивните посебни потреби треба да се обезбеди помош на воздухопловното пристаниште, а, исто така, и во авионот, со вработување на неопходен персонал и користење неопходна опрема. Во интерес на социјално вклучување, засегнатите лица треба да добијат помош без дополнителни такси.
- (5) Воздухопловните пристаништа кои што се наоѓаат во земјите-членки каде што е во сила Договорот, треба, покрај другото, да им овозможат на инвалидизираните лица и на лицата со намалена подвижност да продолжат од определена точка на пристигнување на воздухопловното пристаниште до воздухопловот и од воздухопловот до определена точка на заминување на воздухопловното пристаниште, вклучувајќи качување и симнување од воздухопловот. Овие точки треба да се одбележат барем на главните влезови на зградите на терминалите, во зоните за регистрирање на патниците, на постројките за возови, трамваи, метроа, автобуси и такси возила, на други точки на качување и симнување на патници и на паркинзите на воздухопловните пристаништа. Помошта треба да се организира за да се избегнат прекин и доцнења, во исто време обезбедувајќи еднакви стандарди во целата Заедница и најдобро користејќи ги ресурсите, независно за кое воздухопловно пристаниште или превозник станува збор.

<sup>3</sup> Сл. весник бр. L 158, 23 јуни 1990 год., стр. 59

<sup>4</sup> Сл. весник бр. L 46, 17 февруари 2004 год., стр. 1

- (6) За да се постигнат овие цели, одговорноста за обезбедување висококвалитетна помош на воздухопловните пристаништа ја понесува централното тело. Бидејќи управните тела на воздухопловните пристаништа ја имаат главната улога во давањето услуги преку нивните воздухопловни пристаништа на истите им се дава оваа општа одговорност.
- (7) Управните тела на воздухопловните пристаништа можат самите да ја обезбедат помошта за инвалидизирани лица и лицата со намалена подвижност. Од друга страна, со оглед на позитивната улога на определени оператори или летала во минатото, управните тела можат да заклучат договор со трети страни заради обезбедување на ваквата помош, без оглед на примената на соодветните правила од законите на Заедницата, вклучувајќи ги и правилата за јавни набавки.
- (8) Помошта се финансира на таков начин што товарот еднакво се распределува помеѓу сите патници што го користат воздухопловното пристаниште и со цел да се избегнат демотивирачките фактори при превозот на хедникепирани лица и лица со намалена подвижност. Најефективниот начин за финансирање, веројатно, би бил такса што би се наплатувала од секој превозник, корисник на воздухопловно пристаниште, пропорционално со бројот на патници што го превезува до воздухопловното пристаниште и од воздухопловното пристаниште.
- (9) Со цел да се гарантира, особено, дека наплатените такси од еден превозник се пропорционални со помошта што ја обезбедил тој на инвалидизирани лица и лица со намалена подвижност, и дека тие такси не служат за финансирање на активностите на управното тело освен оние поврзани со обезбедувањето на таквата помош, таксите се усвојуваат и се приминуваат со потполна транспарентност. Притоа, Директивата 96/67/ЕЗ на Советот од 15 октомври 1996 год. за пристап на пазарот за копнени услуги на воздухопловните пристаништа<sup>5</sup> во Заедницата и особено одредбите за поделба на сметки се применуваат онаму каде што тоа не ѝ противречи на оваа Регулатива.
- (10) При организирањето помош за инвалидизирани лица и лица со намалена подвижност и при обучувањето на својот персонал, воздухопловните пристаништа и превозниците го земаат предвид документот 30 од Конференцијата на Европското цивилно воздухоловство (КЕЦВ), Дел I, Оддел 5 и неговите приложни анекси, особено Кодексот на добро однесување при давање копнени услуги за лица со намалена подвижност како што е предвидено со Анекс S од истиот во времето на усвојување на оваа Регулатива.

<sup>5</sup> Сл. весник бр. L 272, 25 октомври 1996 год., стр. 36. Директива заменета со Регулативата (ЕЗ) бр. 1882/2003 на Европскиот парламент и на Советот (Сл. весник бр. L 284, 31 октомври 2003 год., стр. 1).

- (11) При одлучувањето за дизајнот на нови воздухопловни пристаништа и и терминали како дел од големи реновирања, операторите на воздухопловното пристаниште, кога е можно, ги земаат предвид потребите на инвалидизираните лица и лицата со намалена подвижност. Исто така, кога е можно, превозниците ги земаат предвид таквите потреби при донесувањето одлуки за дизајнот на нови летала или на реновирани летала.
- (12) Директивата 95/46/ЕЗ на Европскиот парламент и на Советот од 24 октомври 1995 год. за заштита на лица во однос на обработка на лични податоци и за слободното движење на тие податоци<sup>6</sup> строго влегува во сила со цел да ја гарантира приватноста на инвалидизираните лица и лицата со намалена подвижност и да гарантира дека информациите што се бараат се исклучиво за должностите во врска со помошта утврдени со оваа Регулатива и не се користат против патниците на кои што им е потребна таквата услуга.
- (13) Сите клучни информации што им се даваат на патниците што користат воздушен сообраќај, се даваат во алтернативни формати, пристапни за инвалидизираните лица и лицата со намалена подвижност, и тие се на истиот јазик како што се информациите кои се даваат на останатите патници.
- (14) Во случаи кога при ракување на воздухопловното пристаниште или при транспорт во воздухопловот се загуби или оштети инвалидска количка или друга опрема за движење или помошни направи, патникот кому му припаѓа таа опрема добива надоместок во согласност со правилата од меѓународното, националното право и правото на Заседницата.
- (15) Земјите-членки ја надгледуваат и гарантираат примената на оваа Регулатива и назначуваат соодветно тело да ги извршува задачите. Овој надзор не влијае на правата на лицата со намалена подвижност што бараат законска општета на суд во согласност со националното право.
- (16) Важно е, ако лицето со инвалидитет или лицето со намалена подвижност смета дека оваа Регулатива е прскршена, тогаш да може да му го предочи тоа на операторот на воздухопловното пристаниште или на засегнатиот превозник, во зависност од случајот. Доколку лицето со инвалидитет или лицето со намалена подвижност не може да овој начин да ја оствари целта, тоа има слобода да поднесе жалба до телото или телата назначени за такви прашања од страна на земјата-членка.

<sup>6</sup> Сл. весник бр. L 281, 23 ноември 1995 год., стр. 31. Директива заменета со Регулативата (ЕЗ) бр. 1828/2003.

- (17) Жалбите во врска со дадената помош на воздухопловно пристаниште се доставуваат до телото или телата назначени за спроведување на оваа Регулатива од страна на земјата-членка каде што се наоѓа воздухопловното пристаниште. Жалбите што се однесуваат на дадената помош од страна на превозник се доставуваат до телото или телата назначени за спроведување на оваа Регулатива од страна на земјата-членка која што издала уверение за работа на истиот превозник.
- (18) Земјите-членки утврдуваат казни што се применуваат при прекршување на оваа Регулатива и гарантираат дека тие казни се применуваат. Казните што вклучуваат налог за плаќање на надоместок на засегнатото лице се делотворни, пропорционални и превентивни.
- (19) Целите на оваа Регулатива се да се гарантира високо и еднакво ниво на заштита и помош на целата територија на земјата-членка и да се гарантира дека економските застапници работат под усогласени услови на единствен пазар. Но, поради големината и последиците на дејството, овие цели не можат до доволен степен да се постигнат од страна на една земја-членка, туку подобро се извршуваат на нивото на Заедницата. Заедницата може да усвои мерки во согласност со принципите на супсидиарност како што е пропишано со членот 5 од Договорот. Во согласност со принципот на пропорционалност, како што е наведено во тој член, оваа Регулатива не го надминува неопходното за да се постигнат тие цели.
- (20) Оваа Регулатива ги почитува основните права и ги запазува принципите што се признаваат особено со Повелбата за основни права на Европската унија.
- (21) Договорот за поголема соработка во однос на користењето на воздухопловното пристаниште на Гибралтар е донесен во Лондон на 2 декември 1987 год. од страна на Кралството Шпанија и Обединетото Кралство на Велика Британија и Северна Ирска со засадничка декларација на министерствата за надворешни работи на двете земји. Таквиот договор сè уште не почнал да се спроведува.

ЈА ДОНЕСЕ СЛЕДНАВА РЕГУЛАТИВА:

*Член 1*

**Цел и домен**

1. Оваа Регулатива ги утврдува правилата за заштита на инвалидизираните лица и лицата со намалена подвижност и правилата за укажување помош на истите при користење на воздушен сообраќај, со цел да ги заштити од дискриминација, како и да гарантира дека тие добиваат помош.

2. Одредбите од оваа Регулатива се однесуваат на инвалидизираните лица и лица со намалена подвижност, коишто користат или имаат намера да користат комерцијални воздушни патнички услуги при заминување, транзитирање или пристигнување на воздухопловно пристаниште, во случаи кога воздухопловното пристаниште се наоѓа на територија на земја-членка каде што се применува Договорот.
3. Членовите 3, 4 и 10 се применуваат за патници што заминуваат од воздухопловно пристаниште што се наоѓа во трета земја и пристигнуваат на воздухопловно пристаниште што се наоѓа на територија на земја-членка каде што се применува Договорот, доколку операторот на воздухоплов с прсвозник од Засдницата.
4. Оваа Регулатива не влијае па правата на патниците утврдени со Директивата 90/314/ЕЕЗ и со Регулативата (ЕЗ) бр. 261/2004.
5. Во случај одредбите од оваа Регулатива да противречат на одредбите од Директивата 96/67/ЕЗ, за важечка се смета оваа Регулатива.
6. Примената на оваа Регулатива на воздухопловното пристаниште на Гибралтар се смета дека е без да се исклучи примената на односните правни позиции на Кралството Шпанија и Обединетото Кралство на Велика Британија и Северна Ирска што се однесуваат на спорот за суверенитетот на територијата каде што се наоѓа воздухопловното пристаниште.
7. Примената на оваа Регулатива за воздухопловното пристаниште на Гибралтар се одложува додека договорот од Заедничката декларација помеѓу Кралството Шпанија и Обединетото Кралство на Велика Британија и Северна Ирска на 2 декември 1987 год. не влезе во сила. Владите на Шпанија и Обединетото Кралство го информираат Советот за датумот кога таа влегува во сила.

#### Член 2

#### Дефиниции

За потребите на оваа Регулатива се применуваат следните дефиниции:

- (а) „лице со инвалидитет“ или „лице со намалена подвижност“ е секое лице чија што подвижност при користењето на воздушен сообраќај е намалена поради некаков физички инвалидитет (сензорен или локомоторен, постојан или привремен), интелектуален инвалидитет или пречка, или која било друга причина за инвалидитет или возраст, чијашто положба бара соодветно внимание и приспособување на услугите што им се нудат на сите патници кон посебните потреби на лицето;
- (б) „прсвозник“ е претпријатие што врши воздушен прсвоз и поседува важечко уверение за работа;

- (в) „вистински превозник“ е превозник што извршува или има намера да изврши лет во договор со патник или во име на друго лице, правно или физичко, кое што има договор со тој патник;
- (г) „превозник од Заедницата“ е превозник со важечка уверение за работа доделена од земја-членка во согласност со Регулативата (ЕЕЗ) бр. 2407/92 на Советот од 23 јули 1992 год. за издавање дозволи на превозници<sup>7</sup>;
- (д) „тур-оператор“ (со исклучок на превозникот) е организатор или компанија за малопродажба во смисла на членот 2 (2) и (3) од Директивата 90/314/ЕЕЗ;
- (ѓ) „оператор на воздухопловно пристаниште“ е правно лице чијашто цел, според националното законодавство, е особено администрацијата и управувањето на аеродромската инфраструктура и координацијата и контролата на активностите на разните оператори што се присутни на воздухопловното пристаниште или во системот на воздухопловни пристаништа;
- (е) „корисник на воздухопловно пристаниште“ е секое физичко или правно лице одговорно за превоз на патници по воздушен пат од или до воздухопловното пристаниште за кој стапува збор;
- (ж) „Одборот на корисниците на воздухопловното пристаниште“ е одбор составен од претставници на корисниците на воздухопловното пристаниште или организации што ги застапуваат истите;
- (з) „резервација“ значи фактот дека патникот има билет, или некој друг доказ, кој што покажува дека резервацијата е прифатена и регистрирана од страна на превозникот или тур-операторот;
- (с) „воздухопловно пристаниште“ е секое земјиште посебно приспособено за слетување, полетување и маневрирање со летало, вклучувајќи ги помошните инсталации што може да се вклучени во овие операции за потребите на воздушниот сообраќај и услугите што вклучуваат инсталации потребни за помош на комерцијални воздушни услуги;
- (и) „паркинг за возила на воздухопловното пристаниште“ е паркинг за возила што се наоѓа во рамките на воздухопловното пристаниште или е под директна контрола на операторот на воздухопловното пристаниште и што директно им служи на патниците што го користат тоа воздухопловното пристаниште;
- (ј) „комерцијални патнички авиоуслуги“ се патнички услуги за воздушен транспорт што ги извршува превозник преку редовни или нередовни летови, што им се нудат на граѓаните самостојно или како дел од пакет.

<sup>7</sup> Сл. весник бр. L 240, 24 август 1992 год., стр. 1



**Член 3****Спречување на одбивање превоз**

Превозникот, неговиот застапник или тур-операторот, врз основа на инвалидитет или намалена подвижност, не одбиваат:

- (а) да прифатат резервација за лет од или до воздухопловното пристаниште за којшто се однесува оваа Регулатива;
- (б) да качат лице со инвалидитет или лице со намалена подвижност на такво воздухопловно пристаниште доколку засегнатото лице има важечки билет и резервација.

**Член 4****Отстапки, посебни услови и информации**

1. Без обзир на одредбите од членот 3, авио превозникот, неговиот застапник или тур-операторот, врз основа на инвалидитет или намалена подвижност, можат да не прифатат резервација од инвалидизираните лица или лице со намалена подвижност или да одбијат за качат такво лице:

- (а) со цел да ги задоволат безбедносните барања утврдени со меѓународно, национално право или правото на Заедницата или со цел да ги задоволат безбедносните барања утврдени од страна на властите што го издаде уверението за исполнување на безбедносните услови за вршење на јавен воздушен превоз (АОС) за авиопревозници на засегнатиот превозник;
- (б) доколку големината на воздухопловот или неговите врати го прават качувањето или превозот на тоа лице со инвалидитет или лице со намалена подвижност физички невозможно.

Во случај на исприфаќање на резервација врз основа на причините наведени под точките (а) и (б) од првиот потстав, превозникот, неговиот застапник или тур-операторот прават разумни напори да предложат прифатливо алтернативно решение за засегнатото лице.

На лицето со инвалидитет или лицето со намалена подвижност кому не му било одобрено качување врз основа на неговиот хендикеп или намалена подвижност и на секое лице што го придружува ова лице, во согласност со ставот 2 од овој член, им се нуди правото на надоместок или обезбедување на друга врска, како што е пропишано со членот 8 од Регулативата (ЕЗ) бр. 261/2004. Правото на можност за повратен лет или обезбедување друга врска е условено со задоволување на сите безбедносни барања.

2. Под истите услови назначени во ставот 1, прв потетав, точка (а), превозникот, неговиот застапник или тур-операторот можат да побараат лицето со инвалидитет или лицето со намалена подвижност да биде придружувано од друго лице што е во состојба да му ја пружи потребната помош.
3. Превозникот или неговиот застапник ги објавуваат безбедносните правила што се применуваат при превоз на инвалидизирани лица или лица со намалена подвижност, како и сите ограничувања во врека со нивниот превоз или превозот на опремата за движење поради големината на воздухопловот. Тие треба да бидат во достапни формати и барем на истите јазици како што се информациите што им се даваат на останатите патници. Тур-операторот ги става на располагање таквите безбедносни правила и ограничувања за летови што се вклучени во пакет-аранжмани, одмори и тури што ги организира, продава или нуди за продажба токму тој.
4. Кога превозникот, неговиот застапник или тур-операторот прават отстапување според ставовите 1 или 2, тие веднаш го информираат лицето со инвалидитет или лицето со намалена подвижност за причините за истото. На барање, превозникот, неговиот застапник или тур-операторот му ги соопштуваат тие причини на лицето со инвалидитет или лицето со намалена подвижност во писмена форма во рок од пет работни денови од поднесувањето на барањето.

#### Член 5

##### Означување точки на пристигнување и поаѓање

1. Во соработка со корисниците на воздухопловното пристаниште, преку Одборот на корисниците на воздухопловното пристаниште, онаму каде што постои, и преку релевантните организации што ги застапуваат инвалидизирани лица и лицата со намалена подвижност, земајќи ги предвид локалните услови, операторот на воздухопловното пристаниште означува точки на пристигнување во рамките на воздухопловното пристаниште или точки под директна контрола на воздухопловното пристаниште, и едните и другите во или надвор од зградите на терминалите каде што инвалидизирани лица и лицата со намалена подвижност можат со леснотија да го најават своето пристигање на воздухопловното пристаниште и да побараат помош.
2. Точките на пристигнување и поаѓање назначени во ставот 1 треба да се јасно одбележани и да пудат основни информации за воздухопловното пристаниште во достапен формат.

#### Член 6

##### Пренос на информации

1. Авиопревозниците, нивните застапници и тур-оператори ги преземаат сите неопходни мерки за приемот на известувања за потребна помош од страна на инвалидизирани лица или лицата со намалена подвижност на сите продажни места на територијата на земјата-членка каде што се применува Договорот, вклучувајќи ја продажбата по телефон или преку Интернет.
2. Кога превозникот, неговиот застапник или тур-операторот добиваат известување за

потребна помош најмалку 48 часа пред објавеното време на полетување за летот, ја пренесуваат таа информација најмалку 36 часа пред објавеното време на полетување за тој лет:

- (а) на операторите на воздухопловните пристаништа за полетување, пристигнување и транзит и
- (б) на вистински превозник доколку резервацијата не била направена за тој превозник, освен ако во време на известувањето, не се знае идентитетот на вистинскиот превозник, при што информацијата се пренесува во најкус можен рок.

3. Во сите случаи освен тие наведени во ставот 2, превозникот, неговиот застапник или тур-операторот ја пренесуваат информацијата во најкус можен рок.

4. Најбргу што е можно по полетувањето на летот, вистинскиот превозник го информира операторот на воздухопловното пристаниште за дестинацијата, доколку таа се наоѓа на територија на земја-членка каде што се применува Договорот, за бројот на инвалидизираните лица и лица со намалена подвижност на тој лет на коишто им е потребна помош, каква што е определена во Анексот I, и за природата на иштата.

#### Член 7

### Право на помош на воздухопловно пристаниште

1. Кога лице со инвалидитет или лице со намалена подвижност пристига на воздухопловно пристаниште со цел да патува по воздушен пат, операторот на воздухопловното пристаниште е одговорен за гарантирање на обезбедување помош каква што е определена во Анекс I, така што лицето може да патува со летот за којшто има резервација доколку известувањето за помош поради посебните потреби на лицето им е пренесено на засегнатиот превозник, неговиот застапник или тур-оператор најмалку 48 часа пред објавеното време на полетување за летот. Ова известување, исто така, се однесува на повратниот лет доколку појдовниот лет и повратниот лет се договорени со истиот превозник.

2. Каде што е потребно користење куче-придружник, тоа куче се сместува во согласност со применливите националните правила за превоз на кучиња придружници во воздухоплов, доколку такви правила постојат, и доколку за истото е известен превозникот, неговиот застапник или тур-операторот.

3. Доколку не се упати известување во согласност со ставот 1, операторот на воздухопловното пристаниште ги прави сите разумни напори да обезбеди помош, каква што е определена во Анексот I, така што засегнатото лице може да патува со летот за којшто има резервација.

4. Одредбите од ставот 1 се применуваат под услов:

- (а) лицето лично да се претстави за регистрирање на патници на воздухопловното пристаниште:
  - (и) во време определено однапред и во писмена форма (вклучувајќи и по електронски пат) од страна на превозникот, неговиот застапник или тур-операторот или
  - (ии) не подоцна од еден час пред објавеното време на полетување за летот доколку времето не е определено или

(б) лицето да пристигне на точка во рамките на воздухопловното пристаниште означена во согласност со членот 5:

(и) во време определено однапред и во писмена форма (вклучувајќи и по електронски пат) од страна на превозникот, неговиот застапник или тур-операторот или

(ии) не подоцна од два часа пред објавеното време на полетување за летот доколку времето не е определено.

5. Кога лице со инвалидитет или лице со намалена подвижност транзитно преминува преку воздухопловно пристаниште каде што се применува оваа Регулатива, или се прсфрла од страна на превозникот или тур-операторот од лет за којшто има резервација на друг лет, операторот на воздухопловното пристаниште е одговорен да обезбеди помош, каква што е определена во Анексот I, така што лицето ќе може да патува со летот за којшто има резервација.

6. При пристигнувањето на лицето со инвалидитет или лицето со намалена подвижност преку воздушен пат на воздухопловното пристаниште каде што се применува оваа Регулатива, операторот на воздухопловното пристаниште е одговорен да обезбеди помош, каква што е определена во Анексот I, така што лицето ќе може да пристигне на точката за поаѓање на воздухопловното пристаниште, како што е назначено во членот 5.

7. Обезбедената помош е колку што е можно соодветна на посебните потреби на секој патник.

#### Член 8

##### Одговорност за помош на воздухопловни пристаништа

1. Операторот на воздухопловното пристаниште е одговорен да ја обезбеди помошта определена во Анексот I, без дополнителни давачки за инвалидизираните лица и лицата со намалена подвижност.

2. Операторот на воздухопловното пристаниште самиот може да обезбеди таква помош. Од друга страна, за да ја исполни одговорноста и секогаш да биде во согласност со стандардите за квалитет посочени во членот 9(1), операторот на воздухопловното пристаниште може за склучи договор со една или повеќе други страни поради обезбедувањето помош. Во соработка со корисниците на воздухопловните пристаништа, преку Одборот на корисници на воздухопловното пристаниште каде што постои, операторот на воздухопловното пристаниште може да склучи таков договор или договори на сопствена иницијатива или барање, вклучувајќи и иницијатива или барање на превозникот, земајќи ги предвид постоечките услуги на засегнатите воздухопловни пристаништа. Во случај да одбие такво барање, операторот на воздухопловното пристаниште обезбедува писмено оправдување.

3. Операторот на воздухопловното пристаниште може на недискриминирачка основа да наплати определена такса од корисниците на воздухопловното пристаниште поради финансирање на оваа помош.

4. Оваа определена такса е разумна, поврзана со трошоците, транспарентна и утврдена од страна на операторот на воздухопловното пристаниште во соработка со корисниците на воздухопловното пристаниште преку Одборот на корисници на воздухопловното пристаниште, каде што таков постои или преку која било друга соодветна организација. Таа такса се распределува помеѓу корисниците на воздухопловното пристаниште пропорционално со вкупниот број на патници што се превезуваат до и од воздухопловното пристаниште.

5. Операторот на воздухопловното пристаниште ги одделува сметките за своите активности поврзани со обезбедената помош за инавалидизирани лица или лица со намалена подвижност од сметките за неговите други активности, во согласност со тековната комерцијална практика.
6. Операторот на воздухопловното пристаниште им обезбедува преглед од годишната ревизија на доспелани такси и трошоци во однос на обезбедената помош на инавалидизирани лица или лица со намалена подвижност на корисниците на воздухопловното пристаниште преку Одборот на корисници на воздухопловното пристаниште, каде што постои или преку која било друга соодветна организација, и на извршниот орган или органи наведени во членот 14.

#### Член 9

##### Стандарди за квалитет на помош

1. Со исклучок на воздухопловните пристаништа каде што годишниот сообраќај е помал од 150000 патници, операторот на воздухопловното пристаниште определува стандарди за квалитет на помошта определна во Анексот 1 и определува средства за да се исполнат тие стандарди, во соработка со корисниците на воздухопловното пристаниште преку Одборот на корисници на воздухопловното пристаниште каде што постои, и организации што ги застапуваат инавалидизирани патници и патниците со намалена подвижност.
2. При утврдувањето на овие стандарди во целост се води сметка за меѓународно призната политика и кодекси за олеснување транспорт на инавалидизирани лица или лица со намалена подвижност, особено Кодексот на добро однесување при давање копнени услуги за лица со намалена подвижност на ECAC (ECAC Code of Good Conduct in Ground Handling for Persons with Reduced Mobility).
3. Операторот на воздухопловното пристаниште ги објавува своите стандарди за квалитет.
4. Превозникот и операторот на воздухопловното пристаниште можат да се согласат дека за патниците што ги превезува превозникот до и од воздухопловното пристаниште, операторот на воздухопловното пристаниште обезбедува помош со повисоки стандарди од стандардите наведени во ставот 1 или обезбедува дополнителни услуги од оние определени во Анексот 1.
5. Со цел да се финансира една од горенаведените точки, операторот на воздухопловното пристаниште може да наплати дополнителна такса од превозникот од онаа наведена во членот 8(3), а која што е транспарентна, поврзана со трошоците и утврдена по консултација со засегнатиот превозник.

#### Член 10

##### Помош од авиопревозници

Операторот на воздухопловното пристаниште обезбедува помош определена во Анексот II без дополнителни такси за лицето со инвалидитет или лицето со намалена подвижност кое што заминува од воздухопловното пристаниште, пристигнува на воздухопловното пристаниште или транзитно поминува низ воздухопловното пристаниште каде што се применува оваа Регулатива, доколку засегнатото лице ги исполнува условите утврдени во членот 7(1), (2) и (4).

#### Член 11

##### Обука

Авиопревозниците и управните одбори:

- (а) гарантираат дека нивниот персонал што им обезбедува директна помош на инвалидизираните лица или лицата со намалена подвижност, вклучувајќи ги и вработените од страна на секој поддоговарач, поседува знаење за да ги задоволи потребите на лицата со различни инвалидитети или ограничувања на подвижност;
- (б) обезбедуваат обука за еднаквост на инвалидизираните лица и подигање на свест за инвалидизираните лица на целиот персонал што работи на воздухопловното пристаниште, а кој е директно во контакт со патниците;
- (в) гарантираат дека, со вработувањето, сите нови вработени поседуваат обука за инвалидизираните лица и дека персоналот оди на курсеви за освежување на знаењата доколку е потребно.

#### Член 12

#### **Надоместок за изгубени или оштетени инвалидски колички, друга опрема за подвижност и помошни направи**

Во случаи кога при ракување на воздухопловното пристаниште или при транспорт во воздухопловот се загуби или оштети инвалидска количка, друга опрема за движење или помошни направи, патникот кому му припаѓа таа опрема добива надоместок во согласност со правилата од меѓународното, националното право и правото на Заедницата.

#### Член 13

#### **Исклучок на откажување од право**

Обврските кон инвалидизираните лица и лицата со намалена подвижност според оваа Регулатива не се ограничуваат или откажуваат.

#### Член 14

#### **Извршен орган и неговите задачи**

1. Секоја земја-членка назначува орган или органи одговорни за спроведување на оваа Регулатива што се однесува на летови од и до воздухопловните пристаништа што се наоѓаат на територијата на земјата-членка. Каде што е потребно, овој орган или овие органи преземаат неопходни мерки за да гарантираат дека правата на инвалидизираните лица и лицата со намалена подвижност се почитуваат вклучувајќи ги и стандардите за квалитет наведени во членот 9(1). Земјите-членки ја информираат Комисијата на назначениот орган или органи.

2. Доколку е потребно, земјите-членки гарантираат дека извршниот орган или органи назначени во ставот 1, исто така, гарантираат задоволително спроведување на членот 8, вклучувајќи ги одредбите за таксите со цел да се одбегне несојалната конкуренција. Тие можат да назначат определен орган за таа цел.

#### Член 15

#### **Процедура за поднесување жалби**

1. Лице со инвалидитет или лице со намалена подвижност кое смета дека оваа Регулатива е

прекршена може тоа да му го предочи на операторот на воздухопловното пристаниште или на превозникот, во зависност од случајот.

2. Доколку лицето со инвалидитет или лицето со намалена подвижност не може да се задоволи на тој начин, жалбите за наводното прекршување на оваа Регулатива можат да му се упатат на секој орган или органи назначени во членот 14(1) или секој друг надлежен орган на земја-членка.

3. Органот во една земја-членка што добива жалба за прашање во надлежност на назначен орган од друга земја-членка ја пренесува жалбата до тој орган во засегнатата земја-членка.

4. Земјите-членки преземаат мерки да ги информираат инвалидизираните лица и лицата со намалена подвижност за нивните права во согласност со оваа Регулатива и за можноста за поднесување жалба на овој назначен орган или органи.

#### Член 16

##### Казни

Земјите-членки утврдуваат правила за казнување што се применуваат при прекршувањето на оваа Регулатива и ги преземаат сите потребни мерки да гарантираат дека тие правила се спроведуваат. Предвидените казни мора да се ефективни, сразмерни и превентивни. Земјите-членки ја известуваат Комисијата за тие одредби и, исто така, без одолговлекување ја известуваат и за последователните измени на тие одредби.

#### Член 17

##### Извештај

Оваа Комисија ги известува Европскиот парламент и Советот најдоцна до 1 јануари 2010 год. за примената и ефектите на оваа Регулатива. Доколку е потребно, извештајот е придружен со правни предлози за подетално спроведување на одредбите на оваа Регулатива или за нејзина ревизија.

#### Член 18

##### Влегување во сила

Оваа Регулатива влегува во сила на дваесеттиот ден по нејзиното објавување во Службениот весник на Европските заедници.

Таа се применува од 26 јули 2008 год., освен членовите 3 и 4, кои што се применуваат од 26 јули 2007 год.

Оваа Регулатива е целосно обврзувачка и директно применлива во сите земји-членки.

Стразбур, 5 јули 2006 год.

За Европскиот парламент

Претседател

J. БОРЕЛ ФОНТЕИ

Претседател

За Советот

П. ЛЕХТОМАК

**АНЕКС I:****Помош во надлежност на операторите на воздухопловните пристаништа**

Помош и потребна организација за да им се овозможи на инвалидизираните лица и лицата со намалена подвижност:

- за да го соопштит пристигањето на воздухопловното пристаниште и нивното барање за помош на означените точки во и надвор од зградите на терминалите наведени во членот 5,
- за да се преместат од означена точка до местото за регистрирање патници,
- за да го претстават за регистрирање и за да регистрираат багажот,  
за да придвижат од местото за регистрирање патници до воздухопловот, по завршувањето на процедурите на одделот за емиграција, царина и безбедносните процедури,
- за да се качат во воздухопловот со обезбедени лифтови, инвалидски колички или друга потребна помош, според потребите,
- за да се придвижат од вратата на воздухопловот до нивните седишта,  
за да се сместат багажот во воздухопловот или за да го земат багажот од истото,
- за да се придвижат од нивните седишта до вратата на воздухопловот,
- за да се симнат од воздухопловот со обезбедени лифтови, инвалидски колички или друга потребна помош, според потребите,
- за да се придвижат од воздухопловот до делот за подигање на багажот и за да го земат багажот, по завршувањето на процедурите на одделот за емиграција и царина,
- за да се придвижат од делот за подигање на багажот до означеното место,
- за да стигнат на поврзувачките летови кога поминуваат низ воздухопловното пристаниште транзитно, со помош во воздух и на копно, како и помеѓу терминалите, според потребите,
- за да се придвижат до тоалетите доколку е потребно.

Кога на лице со инвалидитет или лице со намалена подвижност му се помага од страна на лице-придружник, на тоа лице доколку е побарано, му се дозволува да ја даде потребната помош на воздухопловното пристаниште или при качувањето и симнувањето.

Копнените услуги за целата потребна опрема за движење, вклучувајќи и електрични инвалидски колички, подлежат на предупредување што се дава 48 часа однапред и на можни ограничувања за простор во воздухопловот и на примената на соодветно законодавство што се однесува на опасна опрема.

При привремена замена на оштетена или изгубена опрема за движење, иако не задолжително, таа се заменува одделно.

Копнени услуги за кучиња-придружници, доколку е потребно.

Пренесување информации потребни за користење на воздушниот сообраќај во достапни формати.



**АНЕКС II****Помош од авиопревозници**

Багажот за кучиња-придружници во кабината подлежи на националните прописи.

Освен медицинска опрема, превозот на најмногу две парчиња опрема за движење за едно лице со инвалидитет или лице со намалена подвижност, вклучувајќи и електрични инвалидски колички (коишто подлежат на предупредување што се дава 48 часа однапред и на можни ограничувања за простор во воздухопловот и на примената на соодветно законодавство што се однесува на опасна опрема).

Пренесување информации потребни за користење на воздушниот сообраќај во достапни формати.

На барање се прават секакви разумни напори за да се организира сместување што ги задоволува потребите на инвалидизираните лица или намалена подвижност, што подлежи на безбедносните барања и можноста истото да се обезбеди.

Помош при придвижување до тоалетите доколку е потребно.

Во случај кога на лице со инвалидитет или лице со намалена подвижност му помага придружник, превозникот ги прави сите разумни напори за да му обезбеди на лицето- придружник седиште до хендикепираното лице или лице со намалена подвижност.