

## ДИРЕКТИВА 2004/36/СЕ

### Член 1: Опфат и цел

1. Во рамките на севкупната стратегија на Заедницата да воспостави и да одржува во голема мерка изедначено ниво на безбедност на цивилното воздухопловство во Европа, оваа Директива воведува усогласен пристап за ефикасно спроведување на меѓународните стандарди за безбедност во Заедницата, по пат на усогласување на прописите и процедурите за прегледи на платформа на воздухопловите на трети земји кои слетуваат на аеродроми во земјите членки.
2. Оваа Директива не врши повреда на правото на земјите членки да вршат инспекциски надзор кој не е опфатен со оваа Директива и да приземјуваат, да им забрануваат или да им наметнуваат услови на кои било воздухоплови кои слетуваат на нивните аеродроми, согласно правото на Заедницата и меѓународното право.
3. Државните воздухоплови, како што се дефинирани во Чикашката Конвенција, како и воздухоплови со максимална тежина при полетување под 5.700 кг. и коишто не вршат комерцијален воздушен сообраќај, се исклучени од опфатот на оваа Директива.
4. Примената на оваа Директива за аеродромот на Гибралтар се смета дека не врши повреда на правните позиции на Кралството Шпанија и на Обединетото Кралство, во однос на спорот за суверенитет над територијата во којашто е сместен аеродромот.
5. Примената на оваа Директива за аеродромот во Гибралтар се одложува додека не почнат да се спроведуваат аранжаманите од Заедничката Декларација, сочинета на 2 декември 1987 година од страна на министрите за надворешни работи на Кралството Шпанија и на Велика Британија.

### Член 3: Прибирање информации

Земјите членки изготвуваат механизам за прибирање секакви информации кои се сметаат корисни за исполнување на целта наведена во Член 1, вклучително со:

(а) важни безбедносни информации кои особено се достапни преку:

- пилотски извештаи,
- извештаи на организации кои работат на одржување на воздухоплови,
- извештаи за инциденти,

- други организации, независни од надлежните органи на земјите членки,
- жалби;

(б) информации за дејства кои се преземени по извршен преглед на платформа, како:

- приземјување на воздухоплов,
- забрана за влез на воздухоплов или оператор во одредена земја членка,
- барање за преземање поправно дејство,
- воспоставување контакти со надлежниот орган на операторот;

(в) последователни информации во врска со операторот, како:

- преземање на поправно дејство,
- повторување на неисполнителноста.

Оваа информација се чува со користење на стандардниот формулар за извештај:

- кој ги содржи опишаните ставки, во форма којашто е наведена во Анекс I.

#### Член 4.1, Преглед на платформа

Секоја земја членка ги обезбедува соодветните средства за да гарантира дека воздухоплов на трета земја за кој постои сомневање дека не ги исполнува меѓународните безбедносни стандарди, а којшто слетува на кој било од нејзините аеродроми кои се отворени за меѓународен воздушен сообраќај, ќе биде предмет на преглед на платформа. При спроведување на оваа процедура, надлежниот орган посветува особено внимание на воздухоплов:

- за којшто е примена информација дека е лошо одржуван или на којшто има видливо оштетување или дефекти;
- којшто е пријавен дека изведувал нестандартни маневрирања уште при влегувањето во воздушниот простор на земја членка, со што предизвикал сериозна загриженост во однос на безбедноста;
- на којшто со претходен преглед на платформа биле откриени недостатоци, што предизвикало сериозна загриженост дека воздухопловот не ги исполнува меѓународните стандарди за безбедност и земјата членка не е уверена дека дефектите биле отстранети;
- којшто е регистриран во земја за чијшто надлежен орган постојат докази дека не врши адекватен надзор; или

- за којшто информациите прибрани согласно Член 3 даваат основа за загриженост во врска со операторот или тогаш кога претходен преглед на платформа на воздухоплов кој го користи истиот оператор покажал недостатоци.

#### Член 4.2, Преглед на платформа

Земјите членки имаат право да воведат прописи за вршење на преглед на платформа во согласност со процедура за преглед на самото место, доколку не постои конкретно сомневање, под услов ваквите прописи да бидат во склад со правото на Заедницата и меѓународното право. Сепак, ваквата процедура се врши без примена на дискриминација.

#### Член 4.3, Преглед на платформа

Земјите членки гарантираат спроведување на адекватните прегледи на платформа и на другите мерки за надзор, согласно она што е предвидено со Член 8(3).

#### Член 4.4, Преглед на платформа

Прегледот на платформа се врши согласно процедурата која е опишана во Анекс II и со користење на формулар за извештај за извршен преглед на платформа кој во најмала мерки ги содржи ставките кои се опишани во формуларот кој е даден во Анекс II. По завршувањето на прегледот на платформа, капетанот на воздухопловот или претставникот на операторот на воздухопловот добива информација за наодите од прегледот на платформа и, доколку се откриени сериозни недостатоци, извештајот се испраќа до операторот на воздухопловот и до соодветниот надлежен орган.

#### Член 4.5, Размена на информации

При вршењето на преглед на платформа согласно оваа Директива, надлежниот орган кој е во прашање вложува максимални напори за да се одбегне неумерено доцнење на воздухопловот кој се прегледува.

### Член 5.1, Размена на информации

Надлежните органи на земјите членки учествуваат во меѓусебната размена на информации. Во ваквите информации, по барање на надлежен орган, спаѓа листа на аеродроми на земјата членка која е во прашање кои се отворени за меѓународен воздушен сообраќај, со назнака за секоја календарска година, за бројот на прегледите на платформа кои се извршени и бројот на движења на воздухоплови на трети земји на секој од аеродромите од таа листа.

### Член 5.2, Размена на информации

Сите стандардни извештаи на кои се однесува Член 3 и извештаите за преглед на платформа од Член 4(4) неопходно се ставаат на располагање на Комисијата и, по нивно барање, на надлежните органи на земјите членки како и на Европската агенција за воздухопловна безбедност (EASA).

### Член 5.3, Размена на информации

Секогаш кога стандарден извештај покажува постоење на потенцијална опасност за безбедноста, или тогаш кога преглед на платформа покажува дека одреден воздухоплов не ги исполнува меѓународните безбедносни стандарди и затоа може да претставува потенцијална опасност за безбедноста, извештајот неопходно се испраќа до секој од надлежните органи на земјите членки и до Комисијата.

### Член 6.1, Заштита и доставување на информации

Земјите членки, согласно нивното национално законодавство, преземаат неопходни мерки за да гарантираат тајност на информациите кои ги примиле согласно Член 5. Тие овие информации ги користат исклучиво во смисла на оваа Директива.

#### Член 6.4, Заштита и доставување на информации

Секогаш кога одредена информација која се однесува на недостатоци на воздухоплов е дадена доброволно, од извештаите од преглед на платформа на кои се однесува Член 4(4) се отстранува идентитетот на изворот на ваквата информација.

#### Член 7.1, Приземјување на воздухоплови

Тогаш кога неисполнувањето на меѓународните безбедносни стандарди неоспорно претставува опасност за безбедноста на летањето, операторот на воздухопловот треба да преземе мерки за отстранување на овие недостатоци пред заминувањето на воздухопловот. Доколку надлежниот орган кој го врши прегледот на платформа не е уверен дека ќе се изврши поправното дејство пред летот, тој го приземјува воздухопловот сè додека не се отстрани опасноста и веднаш го известува надлежниот орган на операторот кој е во прашање, како и земјата на регистрот на воздухопловот.

#### Член 7.2, Приземјување на воздухоплови

Надлежниот орган на земјата членка којашто врши преглед на платформа има право, во координација со земјата која е одговорна за експлоатацијата на односниот воздухоплов, односно земјата на регистрот на воздухопловот, да ги пропише неопходните услови под кои на воздухопловот може да му се дозволи да лета до аеродром на којшто ќе се отстранат недостатоците. Тогаш кога недостатокот влијае на важноста на уверението за пловидбеност на воздухопловот, приземјувањето може да се укине само доколку операторот добие дозвола од земјата односно земјите кои што ќе бидат прелетани со тој лет.

#### Член 11, Спроведување

Земјите членки до 30 април 2006 година донесуваат закони, регулативи и административни прописи за спроведување на оваа Директива. Потоа, за истото ја известуваат Комисијата.

Усвоените мерки од страна на земјите членки содржат повикување на оваа Директива или се придружени со повикување на нивното објавување во Службен весник. Начините на коишто се прави ова повикување ги определуваат самите земји членки.

## **РЕГУЛАТИВА НА КОМИСИЈАТА 768/2006**

### Член 3.1

Земјите членки во централизираната база на податоци ги внесуваат:

1. Извештаите од прегледите на платформа на кои се однесува Член 4(4) од Директивата 2004/36/ЕС,
2. Извештаите од прегледите на платформа кои не ги бара Директивата 2004/36/ЕС, туку кои се извршени согласно процедурата која е утврдена со Анекс II од Директивата 2004/36/ЕС.

### Член 3.2

Земјите членки доставуваат до Европската агенција за воздухопловна безбедност секакви информации кои се корисни за примената на Директивата 2004/36/ЕС и за извршување од страна на Европската агенција за воздухопловна безбедност на задачите кои и се доделени со оваа Регулатива, вклучително и информации кои се опфатени со Член 3 од Директивата 2004/36/ЕС.

## **РЕГУЛАТИВА НА КОМИСИЈАТА 351/2008 *задолжителни елементи***

### Член 2

Без повреда на Член 8(3) од Директивата 2004/36/ЕС, земјите членки им даваат приоритет на прегледите на платформа на следниве субјекти кои слетуваат на кои било од нивните аеродроми кои се отворени за меѓународен воздушен сообраќај:

1. Субјектите за кои се смета дека претставуваат потенцијална опасност за безбедноста, врз основа на редовната анализа која ја врши Европската агенција за воздухопловна безбедност (EASA).

2. Субјектите за кои се смета, врз основа на мислењето кое е изнесено од страна на Комитетот за воздухопловна безбедност, а во контекст на спроведувањето на Регулативата (ЕС) Бр. 2111/2005 на Европскиот Парламент и на Советот (3), дека е нужно понатамошно потврдување на ефикасното исполнување на релевантните безбедносни стандарди, преку систематски прегледи на платформа на тие субјекти. Ова може да вклучува субјекти кои биле отстранети од листата на авиопревозници кои се предмет на оперативна забрана во Заедницата, која е воспоставена со Регулативата (ЕС) Бр. 2111/2005 ( Листа на Заедницата).

3. Субјектите за кои се смета врз основа на информација која Комисијата ја добила од земји членки на или од EASA, согласно Член 4(3) или Регулативата (ЕС) Бр. 2111/2005.

4. Воздухоплови со коишто до Заедницата вршат сообраќај оператори кои се споменуваат во Анекс Б на Листата на Заедницата.

5. Воздухоплови со кои вршат сообраќај оператори на кои им се издадени уверенија во истата земја како и на некој оператор кој во тоа време се наоѓа на Листата на Заедницата.

## **ДИРЕКТИВА 2008/49/ЕС - АНЕКС II - задолжителни елементи**

### Член 3. Транспонирање

Земјите членки донесуваат закони, регулативи или административни прописи кои се неопходни за почитување на оваа Директива и тоа најдоцна шест месеци по нејзиното влегување во сила.

Потоа, тие за истото ја известуваат Комисијата.

### Член 1.1 од Анекс II

Прегледите на платформа согласно SAFA програмата ги вршат инспектори кои располагаат со неопходното знаење од областа за којашто се врши инспекциски надзор, при што техничкото знаење, она што е поврзано со пловидбеноста односно оперативното знаење мора да се потврди во случајите кога се проверуваат сите ставки од контролната листа. Тогаш кога прегледот на платформа го вршат двајца или повеќе инспектори, главните елементи на инспекцискиот надзор - визелната проверка на

надворешноста на воздухопловот, проверката на пилотската кабина и на патничката кабина и/или деловите за товар, инспекторите може меѓусебе да ги поделат.

#### Член 1.2 од Анекс II

Инспекторите мораат да им ги покажат документите за идентификација на капетанот на воздухопловот или, во негово/нејзино отсуство, на член на летачкиот екипаж, или на највисокиот по ранг претставник на операторот, пред да отпочнат со прегледот на внатрешниот дел на воздухопловот, како дел на прегледот на платформа. Тогаш кога не е можно да се извести ниту еден претставник на операторот или кога не е присутен ваков претставник во или во близина на воздухопловот, во принцип не се врши преглед на платформа согласно SAFA програмата.

Во посебни околности, може да се донесе одлука да се изврши преглед на платформа согласно SAFA програмата, но таа се сведува на визуелна проверка на надворешноста на воздухопловот.

#### Член 1.3 од Анекс II

Инспекцискиот надзор е колку што е можно подетален во рамките на расположливите време и средства. Ова значи дека тогаш кога се има само ограничено време односно средства на располагање, не се проверуваат сите ставки, туку само одреден број од нив. Во склад со дозволените време и средства за вршење на преглед на платформа согласно SAFA програмата, ставките за проверка соодветно се одбираат, во склад со целите на SAFA програмата на ЕК.

#### Член 1.4 од Анекс II

Прегледот на платформа не смее да предизвика неумерено доцнење на заминувањето на воздухопловот кој се прегледува.

Можни причини за доцнење можат да бидат, но не се ограничени на, сомневање во исправноста на подготовката на летот, пловидбеноста на воздухопловот или кои било аспекти поврзани со безбедноста на воздухопловот и на луѓето во него.



## Член 2.1 од Анекс II

Земјите членки гарантираат дека со важност од 1 јануари 2009 година, сите прегледи на палтформа согласно SAFA програмата кои се извршени на нивната територија ги вршат квалификувани инспектори.

## Член 2.3.1 од Анекс II, Критериуми за подобност

Како предуслов за подобност за квалификација, земјите членки гарантираат дека кандидатите за квалификации за SAFA инспектори имаат соодветно воздухопловно образование и/или практично знаење за областа (областите) за коишто треба да вршат инспекциски надзор, и тоа:

- (а) операции на воздухоплови;
- (б) издавање дозволи на персонал;
- (в) пловидбеност на воздухоплови;
- (г) опасни материи.

## Член 2.3.2 од Анекс II, Барања за обука

Пред квалификацијата, кандидатите мора да имаат успешно завршена обука која се состои од:

- теоретска настава која ја изведувала организација за SAFA обука, согласно дефиницијата од став 2.4 или од самостоен инспектор кој е назначен од земја членка, согласно став 2.5 кој работи независно од организација за SAFA обука,
- практична обука: се состои од серија инспекциски надзори изведени од самостоен инспектор кој е назначен од земја членка, како што е предвидено во став 2.5.

### Член 2.3.3 од Анекс II, Барања за одржување на важноста на квалификацијата

Земјите членки гарантираат дека инспекторите кои еднаш се квалификувани ја одржуваат важноста на својата квалификација преку:

(а) периодична обука која се состои од теоретска настава која ја изведува организација за SAFA обука, како што е дефинирано во став 2.4;

(б) извршување на минимален број на прегледи на платформа во секој период од 12 месеци по последната SAFA обука, освен во случаите кога инспекторот истовремено е и квалификуван инспектор за летачки операции или за пловидбеност во националната воздухопловна власт на земја членка и редовно врши инспекциски надзор на воздухоплови на домашни оператори.

### Член 2.4.2 од Анекс II, Организации за SAFA обука

Земјите членки гарантираат дека курсовите за обука на коишто се однесуваат ставовите 2.3.2 и 2.3.3(a) кои ги изведуваат нивните воздухопловни власти, во најмала мерка се изведуваат согласно важечките наставни програми кои се изготвени и објавени од страна на EASA.

### Член 2.4.3 од Анекс II, Организации за SAFA обука

Земјите членки кои ангажираат организација на трета страна за изведување на обука, утврдуваат систем за оценување на ваквата организација. Овој систем е едноставен, транспарентен и пропорционален и ги зема предвид сите важни упатства кои ги има изготвено и објавено EASA.

### Член 2.4.5 од Анекс II, Организации за SAFA обука

Земјите членки гарантираат дека програмите за обука на нивните надлежни органи и/или нивните системи за оценување на организациите за обука на трети страни, претрпеле измени со цел да ги содржат препораките кои произлегуваат од ревизиите на стандардизацијата кои ги врши EASA, согласно работите методи кои се предвидени со Регулативата на Комисијата Бр. 736/2006(1).

#### Член 2.5.1 од Анекс II, Виши инспектори

Земјите членки гарантираат дека критериумите кои се споменуваат во 2.5.1 ги содржат барем следниве барања со кои назначеното лице:

- било квалификуван SAFA инспектор три години пред назначувањето,
- има извршено најмалку 36 SAFA инспекции во период од три години пред назначувањето.

#### Член 2.5.3 од Анекс II, Виши инспектори

Земјите членки гарантираат дека практичната обука и/или обуката на работно место кои ги вршат нивните виши инспектори е заснована на релевантни наставни програми кои се изготвени и објавени од страна на EASA.

#### Член 2.6.1 од Анекс II, Преодни мерки

SAFA инспекторите кои ги исполнуваат критериумите за подобност од став 2.3.1., како и најновите критериуми во однос на искуството од став 2.3.3(б) на датумот кој е утврден согласно Член 3 од Директивата на Комисијата 2008/48/ЕС, се смета дека се квалификувани за инспектори во согласност со барањата кои се содржани во ова поглавие.

#### Член 2.6.2 од Анекс II, Преодни мерки

Независно од одредбите од став 2.3.(а), инспекторите кои се сметаат за квалификувани согласно став 2.6.1, периодично поминуваат низ обука која постапно ја изведува Организација за SAFA обука, но најдоцна до 1 јули 2010 година, а последователно онака како што е предвидено со став 2.3.3(а).

### Член 3.1 од Анекс II, Стандарди

Стандардите на ИКАО и дополнителните европски регионални процедури на ИКАО се основната линија во однос на вршењето инспекциски надзор врз воздухоплови и оператори согласно Програмата SAFA EC. Исто така, при проверката на техничката исправност на воздухоплов, истиот се проверува во однос на стандардите на производителот на воздухопловот.

### Член 4.1 од Анекс II, Ставки на контролната листа

Ставките кои треба да се проверат се одбираат од оние кои се содржани во контролната листа на Извештајот за SAFA преглед на платформа, која содржи вкупно 54 ставки.

### Член 4.2 од Анекс II, Ставки на контролната листа

Инспекцискиот надзор и наодите од истиот, доколку ги има, мора да бидат прикажани во Извештајот за SAFA преглед на платформа, по завршувањето на инспекцијата.

### Член 4.4 од Анекс II, Внесување на извештаи во централизирана база на SAFA податоци

Извештајот од инспекцискиот наод се внесува во централизирана база на SAFA податоци колку што е можно поскоро, а во секој случај најдоцна 15 работни дена од датумот на инспекцискиот надзор, дури и кога нема никакви наоди.

### Член 5 од Анекс II, Категоризација на наоди

5.1. За секоја ставка од инспекцијата, три категории на можни отстапувања од важечките стандарди кои се утврдени во став 3.1 се дефинирани како наоди. Ваквите наоди се категоризираат на следниов начин:

- наодот од 1 категорија се смета дека има незначително влијание на безбедноста,
- наодот од 2 категорија може да има значително влијание на безбедноста, и
- наодот од 3 категорија може да има големо влијание на безбедноста.

5.2. Упатствата за категоризацијата на наодите ќе ги изготви и објави EASA како детални упатства и доколку има потреба, ќе претрпуваат измени за да бидат во чекор со односниот научен и технолошки напредок.

#### Член 6.1 од Анекс II, Последователни дејства

Без повреда на став 1.2., мора да се изготви записник за извршен инспекциски надзор во кој се содржани барем елементите од Додаток 2 и копија од истиот да му се врати на капетанот на воздухопловот или во негово/нејзино отсуство, на член на летачкиот екипаж или на највисокиот по ранг претставник на операторот кој е присутен во или близу до воздухопловот, по завршувањето на SAFA инспекцијата. Од лицето што го прима записникот се бара да потпише потврда за прием и истата инспекторот ја задржува. Одбивањето на лицето што го примило записникот да потпише прием се запишува во документот. EASA изготвува и објавува детални упатства во форма на детален помошен материјал.

#### Член 6.3 од Анекс II, Последователни дејства

Дејство од 1 Класа: Ова дејство се состои од давање информација за резултатите од SAFA прегледот на платформа на капетанот на воздухопловот или, во негово/нејзино отсуство, на друг член на летачкиот персонал или на највисокиот по ранг претставник на операторот кој е присутен. Ова дејство се состои од вербално објаснение и испорачување на записникот од инспекцискиот надзор. Дејството од 1 класа се презема по секој инспекциски надзор, без разлика дали има или нема наоди.

#### Член 6.4 од Анекс II, Последователни дејства

Дејства од 2 Класа: Ова дејство се состои од:

- (1) писмена преписка со операторот кој е во прашање и содржи барање доказ за преземени поправни дејства, и

(2) писмена преписка со надлежната земја (земјата на операторот и/или на регистерот) во врска со резултатите од инспекциите кои се извршени на воздухопловот кој оперира под безбедносен надзор на таа земја. Преписката содржи, кога е изводливо, барање потврда дека се задоволни од поправните дејства кои се преземени согласно точка (1).

Земјите членки ѝ ставаат на EASA на располагање месечен извештај за статусот на последователните дејства кои се преземени во однос на прегледите на платформа.

Дејство од 2 класа се презема по добиени наоди од категориите 2 и 3 од извршен инспекциски надзор. Се изготвуваат и објавуваат соодветни детални упатства од страна на EASA како детален помошен материјал.

### Член 6.5 од Анекс II, Последователни дејства

Дејства од 3 Класа: Дејство од 3 класа се презема тогаш кога наодот по извршената инспекција е од 3 категорија.

Заради важноста на наодите од 3 категорија во однос на нивното потенцијално влијание на безбедноста на воздухопловот и на лицата во него, таа е поделена на две под-класи:

(1) Класа 3а - Ограничување на летачките операции: Надлежниот орган кој врши преглед на платформа заклучува дека заради недостатоци кои се откриени при инспекција, воздухопловот може да лета само под одредени рестрикции.

(2) Класа 3б - Поправни дејства пред летот: При преглед на платформа откриени се недостатоци кои бараат поправно дејство (или поправни дејства) пред да се изврши планираниот лет.

(3) Класа 3в - Воздухоплови кои се приземјени од страна на национална воздухопловна власт: Воздухоплов е приземјен во ситуација кога по добивањето на наоди од 3 категорија (крупни), надлежниот орган кој врши преглед на платформа не е уверен дека ќе се преземат поправни мерки од страна на операторот на воздухопловот со цел да се отстранат недостатоците пред отпочнувањето на летот и затоа истите претставуваат непосредна опасност за безбедноста на воздухопловот и луѓето во него. Во вакви случаи, националната воздухопловна власт која врши преглед на платформа го приземјува воздухопловот додека опасноста не се отстрани и за истото веднаш ги известува надлежните органи на операторот кој е во прашање и на земјата на регистерот на воздухопловот. Дејствата кои се преземени согласно ставовите 2 и 3 може да вклучуваат позиционен лет за сопствени потреби, до база за одржување на воздухоплови.

(4) Класа 3г - Директна забрана за оперирање: Земја членка има право да реагира на непосредна и очигледна безбедносна закана со наметнување на оперативна забрана, согласно важечкото национално право и правото на Заедницата.



