

**РЕГУЛАТИВА (ЕЗ) бр. 300/2008 НА  
ЕВРОПСКИОТ ПАРЛАМЕНТ И НА СОВЕТОТ  
од 11 март 2008 год.  
за заеднички правила во полето на обезбедувањето на цивилното  
воздухопловство  
и за укинување на Регулативата (ЕЗ) бр. 2320/2002**

**(Текст со важност за ЕЕО)**

ЕВРОПСКИОТ ПАРЛАМЕНТ И СОВЕТОТ НА ЕВРОПСКАТА УНИЈА,

имајќи го предвид Договорот за основање на Европската заедница, а особено член 80 (2) од истиот,

имајќи го предвид предлогот на Комисијата,

имајќи го предвид мислењето на Европскиот економско-социјален комитет<sup>1</sup>,

по консултација со Комитетот на регионите, постапувајќи согласно постапката утврдена со член 251 од Договорот<sup>2</sup>, во однос на заедничкиот текст кој е одобрен од страна на Комитетот за посредување на 16 јануари 2008 год.,

со оглед на тоа што:

(1) За да се заштитат лицата и добрата во рамките на Европската унија, треба да се спречат дејствата на незаконско постапување со цивилните воздухоплови, кои го загрозуваат обезбедувањето на цивилното воздухопловство, така што ќе се воспостават заеднички правила за заштита на цивилното воздухопловство. Оваа цел треба да се постигне така што ќе се воспостават заеднички правила и заеднички основни стандарди за воздухопловно обезбедување, како и механизми за следење на сообразноста.

(2) Пожелно е, генерално во корист на обезбедувањето на цивилното воздухопловство да се обезбеди основа за заедничко толкување на Анекс 17 на Чикашката конвенција за меѓународно цивилно воздухопловство од 7 декември 1944 год.

(3) Регулативата (ЕЗ) бр. 2320/2002 на Европскиот парламент и на Советот од 16 декември 2002 год. за утврдување заеднички правила во полето на обезбедувањето

---

<sup>1</sup> Сл. весник L 185, 8.8.2006 год., стр. 17

<sup>2</sup> Мислење на Европскиот парламент од 15 јуни 2006 год. (Сл. весник С 300 Е, 9.12.2006, стр.463), Заеднички став на Советот од 11 декември 2006 год. (Сл. весник С 70 Е, 27.3.2007, стр. 21) и Став на Европскиот парламент од 25 април 2007 год. (се уште необјавен во Службен весник), Законска резолуција на Европскиот парламент од 11 март 2008 год. (се уште необјавен во Службен весник) и Одлука на Советот од 4 март 2008 год.

на цивилното воздухопловство<sup>1</sup> беше донесена како резултат на настаните од 11 септември 2001 год. во Соединетите Американски Држави. Потребен е заеднички приод во полето на обезбедувањето на цивилното воздухопловство и треба да се земат предвид најефективните средства за нудење помош по терористичките чинови, кои имаат големо влијание во областа на превозот.

(4) Содржината на Регулативата (ЕЗ) бр. 2320/2002 треба да се ревидира во контекст на стекнатото искуство, а самата Регулатива треба да се укине и замени со оваа Регулатива, со која се бара поедноставување, усогласување и разјаснување на постојните правила, како и подобрување на нивоата на обезбедување.

(5) Земајќи ја предвид потребата за поголема флексибилност во донесувањето мерки и процедури за обезбедување, за да се исполнат сè поголемите проценки на ризикот, како и за да се овозможи воведување на нови технологии, со оваа Регулатива треба да се утврдат основните принципи на она што треба да се направи, за да се заштити цивилното воздухопловство од дејства на незаконско постапување, без да се разработуваат техничките и процедуралните детали за тоа како тие треба да се спроведат.

(6) Оваа Регулатива треба да се применува за аеродроми кои го опслужуваат цивилното воздухопловство, кои се наоѓаат на територијата на земја-членка, на оператори кои вршат сообраќај на тие аеродроми, како и на субјекти кои обезбедуваат добра и/или услуги за или преку тие аеродроми.

(7) Без да е во спротивност со Конвенцијата за кривични и други дела извршени во воздухоплови, Токио, 1963 год., Конвенцијата за спречување на грабнување на воздухоплови, Хаг, 1970 и Конвенцијата за сузбивање на незаконски дејства вперени против безбедноста на цивилното воздухопловство, Монреал, 1971 год. оваа Регулатива исто така треба да ги опфати и безбедносните мерки, кои се применуваат во воздухопловот или во текот на летот, на авиопревозници на Заедницата.

(8) Секоја земја-членка ја задржува надлежноста да одлучи дали да користи службеници за обезбедување во воздухопловот регистриран во таа земја-членка и на летови на авиопревозници на кои им издала дозвола, како и да осигури, во согласност со став 4.7.7 на Анекс 17 на Чикашката конвенција за меѓународно цивилно воздухопловство и под условите на таа Конвенција дека тие службеници се персонал на владата, посебно селектиран и обучен, земајќи ги предвид потребните аспекти за обезбедувањето и безбедноста во воздухопловот.

(9) Различните типови на цивилно воздухопловство не мора да претставуваат исто ниво на закана. При утврдување на заедничките основни стандарди за воздухопловно обезбедување треба да се земат предвид големината на

---

<sup>1</sup> Сл.весник L 355, 30.12.2002, стр. 1 Регулатива изменета со Регулативата (ЕЗ) бр. 849/2004 (Сл.весник L 158, 30.4.2004, стр. 1, коригирана со Сл.весник L 229, 29.6.2004 год., стр.3).

воздухопловот, природата на сообраќајот и/или зачестеноста на вршење сообраќај на аеродромите, со цел да се дозволи одобрување на отстапувања.

(10) На земјите-членки, исто така, врз основа на проценка на ризикот, треба да им се дозволи да применуваат построги мерки од оние утврдени со оваа Регулатива.

(11) Третите земји може да бараат да се применат мерки, кои се разликуваат од оние утврдени со оваа Регулатива во однос на летови од аеродромот во земја-членка до таа земја-членка, или преку неа. Меѓутоа, без да е во спротивност со кои било билатерални спогодби на кои Заедницата е страна, треба да биде можно Комисијата да ги разгледа мерките кои ги бара третата земја.

(12) Иако, во рамките на една земја-членка може да има две или повеќе тела вклучени во воздухопловно обезбедување, секоја земја-членка треба да определи еден надлежен орган одговорен за координацијата и следењето на спроведувањето на стандардите за обезбедување.

(13) За да ги дефинира обврските за спроведување на заеднички основни стандарди за воздухопловно обезбедување и за да опише кои мерки ги бараат операторите и други субјекти за таа цел, секоја земја-членка треба да изготви национална програма за обезбедувањето на цивилното воздухопловство. Исто така, секој оператор на аеродром, авиопревозник и субјект кој спроведува стандарди за воздухопловно обезбедување треба да изготви, примени и одржи програма за обезбедување, за да се сообрази со оваа Регулатива и со која било национална програма за обезбедување на цивилното воздухопловство, која е применлива.

(14) За да се следи сообразувањето со оваа Регулатива и со националната програма за обезбедување на цивилното воздухопловство, секоја земја-членка треба да изготви спроведување на национална програма, како и да го осигури истото, за да го провери нивото и квалитетот на обезбедувањето на цивилното воздухопловство.

(15) За да се следи примената на оваа Регулатива од страна на земјите-членки, како и за да се дадат препораки за подобрување на воздухопловното обезбедување, Комисијата треба да врши прегледи, вклучувајќи и ненајавени прегледи.

(16) Општо правило е Комисијата да ги објавува мерките, кои имаат директно влијание врз патниците. Актите за спроведување со кои се пропишуваат заеднички мерки и процедури за спроведување на заеднички основни стандарди за воздухопловно обезбедување, кои содржат чувствителни информации за обезбедувањето, заедно со извештаите на Комисијата од прегледите и одговорите на соодветните надлежни органи треба да се сметаат за доверливи информации на ЕУ во смисол на Одлуката 2001/844/ЕЗ на Комисијата, ДЕЗЈЧ, Евроатом од 29 ноември 2001 год. за изменување на нејзиниот внатрешен деловодник<sup>1</sup>. Овие

---

<sup>1</sup> Сл. весник L 317, 3.12.2001 год., стр. 1. Одлука последен пат изменета со Одлуката 2006/548/ЕЗ, Евроатом (Сл.весник L 215, 5.8.2006 г., стр.38).

предмети не треба да се објават и треба да се стават на располагање само на оние оператори и субјекти со легитимен интерес.

(17) Мерките кои се потребни за спроведување на оваа Регулатива треба да се донесат согласно Одлуката 1999/468/ЕЗ на Советот од 28 јуни 1999 год. за утврдување на постапките за користење на овластувањата за спроведување кои ѝ се доделени на Комисијата<sup>1</sup>.

(18) Особено, Комисијата треба да биде овластена да донесува општи мерки за изменување на несуштинските елементи на заедничките основни стандарди, така што ќе ги надополнува, да поставува критериуми кои ќе им овозможат на земјите-членки како да отстапат од заедничките основни стандарди, така и да донесат алтернативни мерки за обезбедување и спецификации за национални програми за контрола на квалитетот. Бидејќи овие мерки имаат општ опфат и се наменети за изменување на несуштинските елементи на оваа Регулатива, така што ќе ја дополнат со нови несуштински елементи, тие мора да се донесат во согласност со регулаторна процедура со надзорот предвиден со член 5а на Одлуката 1999/468/ЕЗ.

(19) Кога, поради императивни причини на итност, не можат да се почитуваат вообичаените временски ограничувања за регулаторната процедура со надзор, Комисијата треба да може да ја примени итната процедура предвидена со член 5а(6) на Одлуката 1999/468/ЕЗ за донесување заеднички правила за заштита на цивилното воздухопловство.

(20) Треба да се унапреди целта за „обезбедување во една етапа“ за сите летови во рамките на Европската унија.

(21) Исто така, не треба да биде неопходно одново да се изврши безбедносен преглед на патниците или на нивниот багаж, кои пристигнуваат на летови од трети земји и имаат стандарди за воздухопловно обезбедување, еднакви на оние утврдени со оваа Регулатива. Затоа, без да е во спротивност со правото на секоја земја-членка да применуваат построги мерки или со односните надлежности на Заедницата и земјите-членки, одлуките на Комисијата и, по потреба, спогодбите помеѓу Заедницата и трети земји, со кои се признава дека стандардите за обезбедување, кои се применуваат во трета земја се еднакви на заедничките стандарди, треба да се поттикнат, бидејќи тие го подобруваат обезбедувањето во една етапа.

(22) Оваа Регулатива не е во спротивност со примената на правила за воздухопловно обезбедување, вклучувајќи ги и оние кои се однесуваат на превоз на опасни материи.

---

<sup>1</sup> Сл. весник L 184, 17.7.1999 год., стр. 23. Одлука последен пат изменета со Одлуката 2006/512/ЕЗ, (Сл.весник L 200, 22.7.2006 г., стр.11).

(23) За кршењата на одредбите на оваа Регулатива треба да се предвидат казни. Овие казни, кои можат да бидат од цивилна или административна природа треба да бидат ефективни, пропорционални и разубедувачки.

(24) Министерската изјава за аеродромот Гибралтар, договорена во Кордоба, на 18 септември 2006 год. во текот на првиот министерски состанок на Форумот за дијалог за Гибралтар, ќе ја замени Заедничката декларација за аеродромот Гибралтар дадена во Лондон, на 2 декември 1987 год. и целосното сообразување со неа ќе се смета дека претставува сообразување со Декларацијата од 1987 год.

(25) Бидејќи целите на оваа Регулатива, имено да се заштити цивилното воздухопловство од дејствата на незаконско постапување и да се обезбеди основа за заедничко толкување на Анекс 17 на Чикашката конвенција за меѓународно цивилно воздухопловство не можат задоволително да се постигнат од страна на земјите-членки и затоа можат поради опфатот и влијанијата од оваа Регулатива подобро да се остварат на ниво на Заедницата, Заедницата може да донесе мерки, во согласност со принципот на субсидијарност пропишан со член 5 на Договорот. Согласно принципот на пропорционалност, како што е пропишано со тој член, оваа Регулатива не го надминува она што е неопходно за да се постигнат тие цели,

ЈА ДОНЕСЕ СЛЕДНАВА РЕГУЛАТИВА:

#### *Член 1*

#### **Цели**

1. Со оваа Регулатива се утврдуваат заеднички правила за заштита на цивилното воздухопловство од дејства на незаконско постапување, кои го загрозуваат обезбедувањето на цивилното воздухопловство. Таа исто така обезбедува основа за заедничко толкување на Анекс 17 на Чикашката конвенција за меѓународно цивилно воздухопловство.

2. Средствата за постигнување на целите, наведени во ставот 1 се:

(а) воспоставување на заеднички правила и заеднички основни стандарди за воздухопловно обезбедување;

(б) механизми за следење на сообразноста.

#### *Член 2*

#### **Опфат**

1. Оваа Регулатива се применува за следново:

(а) сите аеродроми или делови на аеродроми, кои се наоѓаат на територијата на земја-членка, кои не се користат исклучиво за воени цели;

(б) сите оператори, вклучувајќи и авиопревозници, кои обезбедуваат услуги на аеродромите наведени во став (а);

(в) сите субјекти кои применуваат стандарди за воздухопловно обезбедување, кои вршат сообраќај од простории, кои се наоѓаат внатре или надвор од просториите на аеродромот и кои обезбедуваат добра и/или услуги до аеродромите наведени во став (а) или преку нив.

2. Се смета дека примената на оваа Регулатива за гибралтарскиот аеродромот не е во спротивност со соодветните правни ставови на Кралството Шпанија и Обединетото Кралство кои се однесуваат на спорот за сувереноста над територијата на којашто се наоѓа аеродромот.

### *Член 3*

#### **Дефиниции**

За целите на оваа Регулатива:

1. „цивилно воздухопловство“ значи кој било сообраќај кој го вршат само цивилни воздухоплови, со исклучок на сообраќајот кој го вршат воздухопловите од земјата од член 3 на Чикашката конвенција за меѓународно цивилно воздухопловство;

2. „воздухопловно обезбедување“ значи комбинација на мерки и човечки и материјални ресурси наменети за заштита на цивилното воздухопловство од дејства на незаконско постапување, кои го загрозуваат обезбедувањето на цивилното воздухопловство;

3. „оператор“ значи лице, организација или претпријатие вклучено, или кое нуди да се вклучи во вршење воздушен сообраќај;

4. „авиопревозник“ значи претпријатие за воздушен сообраќај со важечко уверение за работа или еквивалент;

5. „авиопревозник на Заедницата“ значи авиопревозник со важечко уверение за работа издадено од страна на земја-членка согласно Регулативата (ЕЕЗ) бр. 2407/92 на Советот од 23 јули 1992 год. за издавање на дозволи за авиопревозници<sup>1</sup>;

6. „субјект“ значи лице, организација или претпријатие, кое не е оператор;

7. „забранети предмети“ значи оружје, експлозивни или други опасни направи, предмети или супстанции, кои можат да се искористат за да се изврши дејство на

<sup>1</sup> Сл. весник L 240, 24.8.1992, стр. 1, L 97/74 EN Службен весник на Европската унија 9.4.2008

незаконско постапување кое го загрозува обезбедувањето на цивилното воздухопловство;

8. „безбедносен преглед“ значи примена на технички или други средства кои се наменети за идентификување и/или откривање на забранети предмети;

9. „безбедносна контрола“ значи примена на средства со кои може да се спречи внесувањето на забранети предмети;

10. „контрола на пристапот“ значи примена на средства со кои може да се спречи влез на неовластени лица или неовластени возила, или на двете;

11. „безбедносно ограничена зона“ значи зоната за движење на аеродромот, соседниот терен и згради или нивни делови, до кои е ограничен пристапот;

12. „јавна зона“ значи оние делови на аеродромот, соседниот терен и зградите или делови од нив, кои не се безбедносно ограничена зона;

13. „обезбедена ограничена зона“ значи онаа зона од безбедносно ограничената зона, каде, освен ограничување на пристапот се применуваат и други стандарди за воздухопловно обезбедување;

14. „демаркирана зона“ значи зона која е одделена преку контрола на пристапот од обезбедените ограничени зони, или, ако самата демаркирана зона е обезбедена ограничена зона, од други обезбедени ограничени зони на аеродромот;

15. „целосна проверка“ значи документирана проверка на идентитетот и на едно лице, вклучувајќи и какво било криминално досие, како дел од проценката на подобноста на едно лице за непридружен пристап до обезбедените ограничени зони;

16. „патници, багаж, товар или пошта во трансфер“ значи патници, багаж, товар или пошта кои поаѓаат на различен воздухоплов од оној на кој пристигнале;

17. „патници, багаж, товар или пошта во транзит“ значи патници, багаж, товар или пошта кои поаѓаат на ист воздухоплов како оној на кој пристигнале;

18. „потенцијално немирен патник“ значи патник кој е депортивоец, лице за кое се смета дека не му е дозволен влез поради емигрирање или лице во законски притвор;

19. „кабински багаж“ значи багаж наменет за превоз во кабината на воздухопловот;

20. „тежок багаж“ значи багаж наменет за превоз во одделот за багаж на воздухопловот;

21. „тежок багаж со придружба“ значи багаж кој се превезува во одделот за багаж во воздухопловот, кој е чекиран за лет од страна на патник кој патува на тој ист лет;
22. „пошта на авиопревозникот“ значи пошта чие потекло и одредиште се авиопревозник;
23. „материјали на авиопревозник“ значи материјали чие потекло или одредиште се авиопревозник, или пак се користат од страна на авиопревозник;
24. „пошта“ значи пратки на кореспонденција и други предмети, кои не се пошта на авиопревозник, понудени од страна на поштенски служби или наменети за испорака до нив во согласност со правилата на Универзалната поштенска унија.
25. „товар“ значи која било сопственост наменета за превоз на воздухоплов, која не е багаж, пошта, пошта на авиопревозник, материјали на авиопревозник и залихи во лет;
26. „регулиран агент“ значи авиопревозник, агент, шпедитер или кој било друг субјект кој осигурува безбедносни контроли на товар или пошта;
27. „познат испраќач“ значи испраќач кој испраќа товар или пошта за сопствена сметка и чии процедури ги исполнуваат заедничките безбедносни правила и стандарди, кои се доволни за да се овозможи превоз на товар или пошта на кој било воздухоплов;
28. „регистраан испраќач“ значи испраќач кој испраќа товар или пошта за сопствена сметка и чии процедури ги исполнуваат заедничките безбедносни правила и стандарди, кои се доволни за да се овозможи превоз на товар на воздухоплов наменет само за товар или на пошта на воздухоплов наменет само за пошта;
29. „безбедносна проверка на воздухопловот“ значи преглед на оние делови на внатрешноста на воздухопловот до кој патниците можеби имале пристап, заедно со преглед на одделот за багаж на воздухопловот, за да се откријат забранети предмети и незаконски постапувања со воздухопловот;
30. „безбедносно пребарување на воздухопловот“ значи преглед на внатрешноста и на достапната надворешност на воздухопловот, за да се откријат забранети предмети и незаконско постапување, кои го загрозуваат обезбедувањето на воздухопловот;
31. „службеник за обезбедување на летот во воздух“ значи лице кое е вработено од земјата да патува на воздухоплов на авиопревозник за кој има издадено дозвола заради заштита на тој воздухоплов и оние кои се наоѓаат во него од дејства на незаконско постапување, кои го загрозуваат обезбедувањето на летот.



#### Член 4

### Заеднички основни стандарди

1. Заедничките основни стандарди за заштита на цивилното воздухопловство од дејства на незаконско постапување кои го загрозуваат обезбедувањето на цивилното воздухопловство се утврдени во Анексот. Дополнителните заеднички основни стандарди, кои не се предвидени со влегувањето во сила на оваа Регулатива треба да се додадат на Анексот во согласност со процедурата од член 251 на Договорот.

Општите мерки, наменети за изменување на несуштинските елементи на заедничките основни стандарди од став 1, по пат на нивно дополнување, се донесуваат во согласност со регулаторната процедура со надзор од член 19(3). Овие општи мерки се однесуваат на:

- (а) дозволените методи на безбедносен преглед;
- (б) категории на предмети кои можат да се забранат;
- (в) во однос на контролата на пристапот, основа за дозволување пристап до безбедно ограничениот зона и обезбедени ограничени зони;
- (г) методите кои се дозволени за проверка на возила, безбедносни проверки на воздухопловите и безбедносни пребарувања на воздухопловите;
- (д) критериумите за признавање на еднаквоста на безбедносни стандарди на трети земји;
- (ѓ) условите под кои товарот и поштата се скенираат или подлежат на други безбедносни контроли, како и процесот за одобрување или определување на регулирани агенти, познати испраќачи и регистрирани испраќачи;
- (е) услови под кои поштата на авиопревозникот и материјалите на авиопревозникот се скенираат или подлежат на други безбедносни проверки;
- (ж) условите под кои се врши безбедносен преглед на залихите во летот и залихите на аеродромот или им се вршат други безбедносни контроли, како и процесот за одобрување или определување на регулирани добавувачи и познати добавувачи;
- (з) критериуми за дефинирање на критичните делови на обезбедените ограничени зони;
- (с) критериуми за регрутирање на персонал и методи на обука;

(и) услови под кои можат да се применуваат посебни безбедносни процедури или изземања од безбедносните контроли; и

(ј) кои било општи мерки наменети за изменување на несуштинските елементи на заедничките основни стандарди од став 1, така што ќе се дополнат, кои не се предвидени на датумот на влегување во сила на оваа Регулатива. Врз императивна основа на итност, Комисијата може да ја искористи итната процедура од член 19(4).

3. Деталните мерки за спроведување на заедничките основни стандарди од став 1 и општите мерки од став 2 се утврдуваат во согласност со регулаторната процедура од член 19(2). Во нив спаѓаат:

(а) услови и процедури за безбедносен преглед;

(б) листа на забранети предмети;

(в) услови и процедури за контрола на пристапот;

(г) условите и процедурите за проверка на возила, безбедносни проверки на воздухопловите и безбедносни пребарувања на воздухопловите;

(д) одлуки за признавање на еднаквоста на безбедносните стандарди, кои се применуваат во трета земја;

(ѓ) во однос на товар и пошта, процедури за одобрување или определување на регулираните агенти, познатите испраќачи и регистрирани испраќачи, како и обврските кои тие треба да ги исполнат;

(е) услови и процедури за безбедносни контроли на пошта на авиопревозници и материјали на авиопревозници;

(ж) во однос на залихи во лет и залихи на аеродромот, процедурите за одобрение и определување на регулираните добавувачи и познатите добавувачи, како и на обврските кои тие треба да ги исполнат.

(з) дефинирање на критичните делови на обезбедените ограничени зони;

(с) регрутирање на персонал и услови за обука;

(и) посебни безбедносни процедури или изземања од безбедносни контроли;

(ј) технички спецификации и процедури за одобрување и употреба на безбедносна опрема; и

(к) услови и процедури кои се однесуваат на потенцијално немирни патници.

4. Комисијата, со изменување на оваа Регулатива преку одлука во согласност со регулаторната процедура со надзорот од член 19(3), воспоставува критериуми, за да им овозможи на земјите-членки да отстапат од заедничките основни стандарди од став 1 и да донесе алтернативни безбедносни мерки, со кои се обезбедува соодветно ниво на заштита врз основа на локална проценка на ризикот. Тие алтернативни мерки се оправдуваат со причини, кои се однесуваат на големината на воздухопловот или поради причини кои се однесуваат на природата, опфатот или зачестеноста на сообраќајот или на други односни активности. Врз императивна основа на итност, Комисијата може да ја употреби итната процедура од член 19(4). Земјите-членки ја информираат Комисијата за овие мерки.

5. Земјите-членки ја осигуруваат примената на заедничките основни стандарди од став 1 на нивната територија. Кога земјата-членка има причина да смета дека нивото на воздухопловна безбедност е загрозувано поради прекршување на обезбедувањето, таа осигурува дека се преземаат соодветни и итни мерки, за да се поправи тоа прекршување и го осигурува постојаното обезбедување на цивилното воздухопловство.

#### *Член 5*

### **Трошоци за обезбедувањето**

Во зависност од односните правила на правото на Заедницата, секоја земја-членка може да определи во кои околности и до кој степен трошоците за безбедносните мерки преземени согласно оваа Регулатива за заштита на цивилното воздухопловство од дејства на незаконско постапување треба да ги сноси земјата, аеродромските субјекти, авиопревозниците, други одговорни агенции или корисници. Ако е соодветно и во согласност со правото на Заедницата, земјите-членки можат да учествуваат со корисниците во трошоците за построги безбедносни мерки преземени согласно оваа Регулатива. Колку што е можно, кои било надоместоци или преноси на трошоци за обезбедување директно се однесуваат на трошоците за обезбедување на услуги за обезбедување и се наменети за надоместување само на односните вклучени трошоци.

#### *Член 6*

### **Построги мерки кои ги применуваат земјите-членки**

1. Земјите-членки можат да применат построги мерки од заедничките основни стандарди од член 4. Притоа, тие постапуваат врз основа на проценка на ризикот и во согласност со правото на Заедницата. Овие мерки се релевантни, објективни, недискриминирачки и пропорционални со ризикот кој се обработува.

2. Земјите-членки ја известуваат Комисијата за тие мерки колку што е можно поскоро по нивната примена. По приемот на тие информации, Комисијата ги пренесува истите до другите земји-членки.

3. Од земјите-членки не се бара да ја информираат Комисијата кога односните мерки се ограничени на даден лет на конкретен датум.

#### *Член 7*

### **Безбедносни мерки, кои ги бараат трети земји**

1. Без да е во спротивност со кои било билатерални спогодби на кои Заедницата е страна, земјата-членка ја известува Комисијата за мерките кои ги бара трета земја, ако се разликуваат од заедничките основни стандарди од член 4 во однос на летовите од аеродром во земја-членка до или преку таа трета земја.
2. На барање на односната земја-членка или по сопствена иницијатива, Комисијата ја проверува примената на кои било мерки заведени под став 1 и може, во согласност со регулаторната процедура од член 19(2) да изготви соодветен одговор на односната трета земја.
3. Ставовите 1 и 2 не се применуваат ако: (а) односната земја-членка ги применува односните мерки во согласност со член 6; или (б) условот на третата земја е ограничен на даден лет на конкретен датум.

#### *Член 8*

### **Соработка со Меѓународната организација за цивилно воздухопловство**

Без да е во спротивност со член 300 на Договорот, Комисијата може да склучи Меморандум за разбирање со Меѓународната организација за цивилно воздухопловство (ИКАО) за контролите, за да се избегне двојно следење на сообразувањето со Анекс 17 на Чикашката конвенција за меѓународно цивилно воздухопловство.

#### *Член 9*

### **Соодветен надлежен орган**

Кога, во рамките на една земја-членка две или повеќе тела се вклучени во обезбедување на цивилното воздухопловство, таа земја-членка определува еден надлежен орган (во понатамошниот текст наречен соодветен надлежен орган) да биде одговорен за координација и следење на спроведувањето на заедничките основни стандарди од член 4.

## *Член 10*

### **Национална програма за обезбедување на цивилното воздухопловство**

1. Секоја земја-членка изготвува, применува и одржува национална програма за обезбедување на цивилното воздухопловство. Со таа програма се дефинираат обврските за спроведување на заедничките основни стандарди од член 4 и се опишуваат мерките кои ги бараат операторите и субјектите за таа цел.
2. Соодветниот надлежен орган ги става на располагање, во писмена форма, врз основа на „неопходност од информација“ соодветните делови од националната програма за обезбедување на цивилното воздухопловство на операторите и субјектите за кои смета дека имаат легитимен интерес.

## *Член 11*

### **Национална програма за контрола на квалитетот**

1. Секоја земја-членка изготвува, применува и одржува национална програма за контрола на квалитетот. Таа програма им овозможува на земјите-членки да го проверат квалитетот на обезбедувањето на цивилното воздухопловство, за да го следат сообразувањето со оваа Регулатива, како и со националната програма за обезбедување во цивилното воздухопловство.
2. Спецификациите за националната програма за контрола на квалитетот се донесуваат со изменување на оваа Регулатива, преку додавање на анекс во согласност со регулаторната процедура со надзорот од став 19(3). Врз императивна основа на итност, Комисијата може да ја употреби итната процедура од член 19(4). Програмата овозможува брзо откривање и исправање на пропусти. Со неа исто така се обезбедува дека сите аеродроми, оператори и субјекти, кои се одговорни за спроведувањето на стандарди за воздухопловно обезбедување, кои се наоѓаат на територијата на односната земја-членка редовно се следат од страна на соодветниот надлежен орган, или под негов надзор.

## *Член 12*

### **Програма за обезбедување на аеродромот**

1. Секој оператор на аеродром изготвува, применува и одржува програма за обезбедување на аеродромот. Во таа програма се опишани методите и процедурите кои треба да ги следи операторот на аеродроми за да биде во сообразност со оваа Регулатива и со националната програма за обезбедување на цивилното воздухопловство на земјата-членка во која се наоѓа аеродромот. Во програмата спаѓаат одредби за внатрешна контрола на квалитетот со кои се опишува како

операторот на аеродроми треба да го следи сообразувањето со овие методи и процедури .

2. Програмата за обезбедување на аеродромот се доставува до соодветниот надлежен орган, кој може да преземе дополнителни мерки, ако одговара.

### *Член 13*

#### **Програма за обезбедување на авиопревозници**

1. Секој авиопревозник изготвува, применува и одржува програма за обезбедување на авиопревозници. Во таа програма се опишани методите и процедурите кои треба да ги следи авиопревозникот, за да биде во сообразност со оваа Регулатива и со националната програма за обезбедување на цивилното воздухопловство на земјата-членка во која обезбедува услуги. Во програмата спаѓаат одредби за внатрешна контрола на квалитетот со кои се опишува како сообразувањето со овие методи и процедури треба да го следи авиопревозникот.

2. На барање, програмата за обезбедување на авиопревозникот се доставува до соодветниот надлежен орган, кој може да преземе дополнителни мерки, ако одговара.

3. Кога програмата за обезбедување на авиопревозникот од Заедницата е потврдена од страна на соодветен надлежен орган на земјата-членка која го издава уверението за работа, сите други земји-членки признаваат дека авиопревозникот ги исполнил условите од став 1. Ова не е во спротивност со правото на земјата-членка да бара од кој било авиопревозник податоци за неговото спроведување на: (а) мерките за обезбедување кои ги применува таа земја-членка согласно член 6; и/или (б) локалните процедури кои се применуваат на аеродромите кои се опслужуваат.

### *Член 14*

#### **Програма за обезбедување на субјектот**

1. Секој субјект од кој согласно националната програма за обезбедување на цивилното воздухопловство од член 10 се бара да ги примени стандардите за воздухопловно обезбедување изготвува, применува и одржува програма за обезбедување. Во таа програма се опишани методите и процедурите кои треба да ги следи субјектот, за да се сообразува со националната програма за обезбедување на цивилното воздухопловство на земјата-членка во однос на сообраќајот во таа земја-членка. Во програмата спаѓаат одредби за внатрешна контрола на квалитетот со кои се опишува како самиот субјект треба да го следи сообразувањето со овие методи и процедури.

2. На барање, програмата за обезбедување на субјектот кој ги применува стандардите за

воздухопловно обезбедување се доставува до соодветниот надлежен орган, кој може да преземе дополнителни мерки, ако одговара.

### *Член 15*

#### **Инспекции на Комисијата**

1. Комисијата, која постапува во соработка со соодветниот надлежен орган на односната земја-членка, врши инспекции, вклучувајќи и инспекции на аеродроми, оператори и субјекти кои применуваат стандарди за воздухопловно обезбедување, за да ја следи примената на оваа Регулатива од страна на земјите-членки и, по потреба, да даде препораки за да се подобри воздухопловното обезбедување. За таа цел, соодветниот надлежен орган ја известува Комисијата во писмена форма за сите аеродроми на нејзината територија кои го опслужуваат цивилното воздухопловство, освен оние кои се опфатени со член 4(4). Процедурите за вршење на инспекции на Комисијата се донесуваат согласно регулаторната процедура наведена во член 19 (2).

2. Инспекциите на Комисијата на аеродроми, оператори и субјекти кои применуваат стандарди за воздухопловно обезбедување не се објавуваат. Комисијата навремено пред инспекцијата ја известува односната земја-членка за тоа. 3. Секој извештај од инспекцијата на Комисијата се доставува до соодветниот надлежен орган на односната земја членка, која, во својот одговор ги наведува мерките преземени за исправање на кои било утврдени недостатоци. Извештајот, заедно со одговорот на соодветниот надлежен орган последователно му се доставува на соодветниот надлежен орган на другите земји-членки.

### *Член 16*

#### **Годишен извештај**

Секоја година Комисијата доставува извештај до Европскиот парламент, Советот и земјите-членки во кој ги известува за примената на оваа Регулатива и за нејзиното влијание врз подобрување на воздухопловното обезбедување.

### *Член 17*

#### **Советодавна група на заинтересираните страни**

Без да е во спротивност со улогата на Комитетот од член 19, Комисијата воспоставува Советодавна група на заинтересираните страни за воздухопловно обезбедување, составено од европски репрезентативни организации кои се вклучени во воздухопловното обезбедување, или се директно засегнати од него. Единствена улога на оваа група е да ја советува Комисијата. Комитетот од член 19 постојано ја информира Советодавната група на заинтересираните страни во текот на целиот регулаторен процес.

## *Член 18*

### **Ширење на информации**

Општо правило е Комисијата да ги објавува мерките, кои имаат директно влијание врз патниците. Меѓутоа, следниве документи се сметаат за доверливи информации на ЕУ во смисол на Одлуката 2001/844/ЕЗ, ЕЗЈЧ, Евроатом:

(а) мерките и процедурите од членовите 4(3), 4(4), 6(1) и 7(1), ако содржат чувствителни безбедносни информации;

(б) извештаите од инспекцијата на Комисијата и одговорите на соодветните надлежни органи од член 15(3).

## *Член 19*

### **Постапка на Комитетот**

1. На Комисијата ѝ помага Комитет.

2. Кога се упатува на овој став, важат членовите 5 и 7 на Одлуката 1999/468/ЕЗ, земајќи ги предвид одредбите на член 8 од истата. Периодот кој е наведен во член 5(6) од Одлуката 1999/468/ЕЗ се одредува на еден месец.

3. Кога се упатува на овој став, важат членовите од 5а(1) до (4) и член 7 на Одлуката 1999/468/ЕЗ, земајќи ги предвид одредбите на член 8 од истата. 4. Кога се упатува на овој став, важат членовите 5а(1), (2), (4) и (6) и член 7 на Одлуката 1999/468/ЕЗ, земајќи ги предвид одредбите на член 8 од истата.

## *Член 20*

### **Спогодби помеѓу Заедницата и трети земји**

Кога е соодветно и во согласност со правото на Заедницата, спогодби со кои се признава дека безбедносните стандарди кои се применуваат во трета земја се еднакви на стандардите на Заедницата можат да се предвидат во спогодбите за воздухопловството помеѓу Заедницата и трета земја во согласност со член 300 на Договорот, за да се унапреди целта на „обезбедувањето во една етапа“ за сите летови помеѓу Европската унија и трети земји.

## *Член 21*

### **Казни**

Земјите-членки ги утврдуваат правилата за казните, кои се применуваат за кршењата на одредбите на оваа Регулатива и ги преземаат сите потребни мерки за



да осигураат дека тие се спроведени. Предвидените казни мора да бидат ефективни, пропорционални и разубедувачки.

#### *Член 22*

### **Извештај на Комисијата за финансирањето**

Комисијата, најдоцна до 31 декември 2008 год. поднесува извештај за принципите на финансирање на трошоците на мерките за обезбедувањето на цивилното воздухопловство. Во тој извештај ќе се разгледа кои чекори треба да се преземат, за да се осигури дека надоместоците за обезбедување се користат исклучиво за да се намират трошоците за обезбедување и за да се подобри транспарентноста на тие надоместоци. Во извештајот исто така ќе се разработат потребните принципи за заштита на правичната конкуренција помеѓу аеродромите и помеѓу авиопревозниците, различните мерки за осигурување на заштита на потрошувачите во однос на распределбата на трошоците за мерките за обезбедување помеѓу даночните обврзници и корисниците. Во прилог на извештајот на Комисијата, доколку е соодветно, ќе биде даден и законски предлог.

#### *Член 23*

### **Укинување**

Регулативата (ЕЗ) бр. 2320/2002 се укинува.

#### *Член 24*

### **Влегување во сила**

1. Оваа Регулатива влегува во сила на дваесеттиот ден по нејзиното објавување во *Службениот весник на Европската унија*.
2. Таа се применува од датумот наведен во правилата за спроведување донесени согласно процедурите од член 4(2) и (3), но не подоцна од 24 месеци по влегувањето во сила на оваа Регулатива.
3. По исклучок од став 2, членовите 4(2), 4(3), 4(4), 8, 11(2), 15(1) втор потстав 17, 19 и 22 се применуваат од датумот на влегување во сила на оваа Регулатива. Оваа Регулатива е целосно обврзувачка и директно применлива во сите земји-членки. Стразбург, 11 март 2008 год.

*За Европскиот парламент Претседател Х-Г. ПЕТЕРИНГ*

*За Советот Претседател Ј. ЛЕНАРЧИЧ*

## *АНЕКС*

### **ЗАЕДНИЧКИ ОСНОВНИ СТАНДАРДИ ЗА ЗАШТИТА НА ЦИВИЛНОТО ВОЗДУХОПЛОВСТВО ОД ДЕЈСТВА НА НЕЗАКОНСКО ПОСТАПУВАЊЕ (ЧЛЕН 4)**

#### **1. ОБЕЗБЕДУВАЊЕ НА АЕРОДРОМОТ**

##### **1.1. Услови за планирање на аеродромот**

1. Кога се проектираат и градат нови аеродромски капацитети или кога се менуваат постојните аеродромски капацитети, целосно се земаат предвид условите за спроведување на заедничките основни стандарди наведени во овој Анекс и неговите акти за спроведување.

2. На аеродромите се утврдуваат следниве зони:

(а) јавна зона;

(б) безбедносно ограничена зона;

(в) обезбедени ограничени зони;

(г) критични делови од обезбедени ограничени зони.

##### **1.2. Контрола на пристапот**

1. Пристапот до безбедносно ограничената зона се ограничува, за да се спречат неовластените лица и возила да влезат во овие зони.

2. Пристапот до обезбедените ограничени зони се контролира, за да се осигури дека во овие зони не влегуваат неовластени лица и возила.

3. На лицата и возилата може да им се дозволи пристап до безбедносно ограничената зона и обезбедените ограничени зони, само ако ги исполнуваат потребните услови за обезбедување.

4. Лицата, вклучувајќи и членови на летечки екипаж имаат успешно извршена целосна проверка пред да им се издаде картичка за идентификација на екипажот или картичка за идентификација на аеродромот со која се дозволува непридружен пристап до обезбедените ограничени зони.

### **1.3. Безбедносен преглед на лица, кои не се патници и предмети кои се носат**

1. На лицата кои не се патници, заедно со предметите кои ги носат, им се врши безбедносен преглед постојано по случаен избор при влегувањето во обезбедените ограничени зони, за да се спречи внесување на забранетите предмети во овие зони.

2. На сите лица кои не се патници, заедно со предметите кои ги носат им се врши безбедносен преглед при влегувањето во обезбедените ограничени зони, за да се спречи внесување на забранети предмети во овие делови.

### **1.4. Проверка на возила**

Возилата кои влегуваат во обезбедена ограничена зона се проверуваат, за да се спречи внесување на забранети предмети во овие зони.

### **1.5. Надзор, патроли и други физички контроли**

На аеродромите и, каде што е соодветно, во соседните зони каде е дозволен пристап за јавноста има надзор, патроли и други физички контроли, за да се идентификува сомнително однесување на лица, за да се идентификуваат ранливостите, кои можат да се искористат за да се изврши дејство на незаконско постапување и да се одвратат лицата од вршење на такви дејства.

## **2. ДЕМАРКИРАНИ ЗОНИ НА АЕРОДРОМИТЕ**

Воздухопловите кои се паркирани во демаркирани зони на аеродромите за кои се применуваат алтернативните мерки од член 4(4) се одделуваат од воздухопловите за кои целосно се применуваат заедничките основни стандарди, за да се осигури дека не се загрозени безбедносните стандарди кои се применуваат за воздухопловите, патниците, багажот, товарот и поштата на воздухопловите за кои целосно се применуваат заедничките основни стандарди.

## **3. ОБЕЗБЕДУВАЊЕ НА ВОЗДУХОПЛОВИТЕ**

1. Пред поаѓањето, воздухопловот подлежи на безбедносна проверка на воздухопловот или безбедносно пребарување на воздухопловот, за да се осигури дека во воздухопловот нема забранети предмети. Воздухопловот во транзит може да подлежи на други соодветни мерки.

2. Секој воздухоплов е заштитен од неовластено постапување.

## 4. ПАТНИЦИ И КАБИНСКИ БАГАЖ

### 4.1. Безбедносен преглед на патници и кабински багаж

1. Сите патници во поаѓање и патници во транзит и нивниот кабински багаж се скенираат, за да се спречи внесување на забранети предмети во обезбедени ограничени зони и во воздухопловот.

2. Патниците во трансфер и нивниот кабински багаж можат да се изземат од безбедносен преглед, ако:

(а) пристигнуваат од земја-членка, освен ако Комисијата или таа земја-членка не обезбедиле информации дека не може да се смета дека на тие патници и на нивниот кабински багаж не бил извршен безбедносен преглед според заедничките основни стандарди; или

(б) тие пристигнуваат од трета земја каде применетите безбедносни стандарди се признаени како еднакви на заедничките основни стандарди во согласност со регулаторната процедура од член 19(2).

3. Патниците во транзит и нивниот кабински багаж можат да се изземат од безбедносен преглед, ако:

(а) останат во воздухопловот; или

(б) не се мешаат со патници кои поаѓаат на кои е извршен безбедносен преглед, кои не се оние кои влегуваат во истиот воздухоплов; или

(в) пристигнуваат од земја-членка, освен ако Комисијата или таа земја-членка не обезбедиле информации дека не може да се смета дека на тие патници и на нивниот кабински багаж не бил извршен безбедносен преглед според заедничките основни стандарди; или

(г) тие пристигнуваат од трета земја каде применетите безбедносни стандарди се признаени како еднакви на заедничките основни стандарди во согласност со регулаторната процедура од член 19(2).

### 4.2. Заштита на патници и кабински багаж

1. Патниците и нивниот кабински багаж се заштитуваат од неовластено постапување од моментот кога им е извршен безбедносен преглед до поаѓањето на воздухопловот на кој се превезуваат.

2. Патниците во заминување не кои е извршен безбедносен преглед не се мешаат со патници во пристигнување, освен ако:

(а) патниците не пристигнуваат од земја-членка, освен ако Комисијата или таа земја-членка не обезбедиле информации дека не може да се смета дека на тие патници во пристигнување и нивниот кабински багаж е извршен безбедносен преглед според заедничките основни стандарди; или

(б) патниците пристигнуваат од трета земја каде применетите безбедносни стандарди се признаени како еднакви на заедничките основни стандарди во согласност со регулаторната процедура од член 19(2).

#### **4.3. Потенцијално немирни патници**

Пред поаѓањето потенцијално немирните патници подлежат на соодветни безбедносни мерки.

### **5. ТЕЖОК БАГАЖ**

#### **5.1. Безбедносен преглед на тежок багаж**

1. На целиот тежок багаж се врши безбедносен преглед пред да се натовари во воздухопловот, за да се спречи внесување на забранети предмети во обезбедените ограничени зони и во воздухопловот.

2. Тешкиот багаж во трансфер може да се из земе од безбедносен преглед ако:

(а) пристигнува од земја-членка, освен ако Комисијата или таа земја-членка не обезбедиле информации дека не може да се смета дека на овој тежок багаж е извршен безбедносен преглед според заедничките основни стандарди; или

(б) пристигнува од трета земја каде применетите безбедносни стандарди се признаени како еднакви на заедничките основни стандарди во согласност со регулаторната процедура од член 19(2).

3. Тешкиот багаж во транзит може да се из земе од безбедносен преглед, доколку остане во воздухопловот.

#### **5.2. Заштита на тежок багаж**

Тешкиот багаж кој треба да се превезе во еден воздухоплов се заштитува од неовластено постапување од местото на коешто му е извршен безбедносен преглед или на кој е прифатен под надлежност на авиопревозникот, во зависност од тоа што е порано, до поаѓање на воздухопловот на кој тој треба да се превезува.

#### **5.3. Сложување на багаж**

1. Секое парче тежок багаж се идентификува како придружен или непридружен.

2. Непридружениот тежок багаж не се превезува, освен ако тој багаж не е одделен поради фактори кои се надвор од контрола на патникот или кои подлежат на соодветни безбедносни контроли.

## 6. ТОВАР И ПОШТА

### 6.1. Безбедносни контроли за товар и пошта

1. Целиот товар и пошта подлежат на безбедносни контроли пред да се натоварат во воздухопловот. Авиопревозникот не прифаќа товар или пошта за превезување во воздухоплов, освен ако не ги применил тие контроли самиот или нивната примена не била потврдена или образложена од страна на регулиран агент, познат испраќач или регистриран испраќач.

2. Товарот за трансфер и поштата за трансфер можат да подлежат на алтернативни безбедносни контроли, кои треба детално да бидат наведени во акт за спроведување.

3. Товарот во транзит и поштата во транзит може да се из земе од безбедносни проверки доколку остане во воздухопловот.

### 6.2. Заштита на товар и пошта

1. Товарот и поштата кои треба да се превезуваат во воздухоплов се заштитуваат од неовластено постапување од местото каде што се применуваат безбедносни контроли до поаѓањето на воздухопловот на кој тој треба да се превезува.

2. На товарот и поштата кои не се соодветно заштитени од неовластено постапување откако биле применети безбедносни контроли подлежат на безбедносна проверка.

## 7. ПОШТА И МАТЕРИЈАЛИ НА АВИОПРЕВОЗНИКОТ

Поштата и материјалите на авиопревозникот подлежат на безбедносни контроли и потоа се заштитуваат сè додека не се натоварат во воздухопловот, за да се спречи внесувањето на забранети предмети во воздухопловот.

## 8. ЗАЛИХИ ВО ЛЕТ

Залихите во лет, вклучувајќи и кетеринг наменет за превоз или употреба во воздухопловот подлежат на безбедносни контроли и потоа се заштитуваат додека да се натоварат во воздухопловот, за да се спречи внесување на забранети предмети во воздухопловот.

## 9. ЗАЛИХИ НА АЕРОДРОМОТ

Залихите кои се наменети за продажба или употреба во обезбедени ограничени зони на аеродроми, вклучувајќи ги и залихите за фри-шоп и ресторани подлежат на безбедносни контроли, за да се спречи внесување на забранети предмети во овие зони.

## 10. БЕЗБЕДНОСНИ МЕРКИ ВО ЛЕТ

1. Без да е во спротивност со применливите правила за воздухопловна безбедност:

(а) неовластените лица се спречуваат да влезат во одделот за летечки екипаж во текот на летот;

(б) потенцијално немирните патници подлежат на соодветни безбедносни мерки во текот на летот.

2. Соодветните безбедносни мерки, како обука на летечки екипаж и кабински персонал се преземаат за да се спречат дејствата на незаконско постапување во текот на летот.

3. Оружјето, со исклучок на она кое се превезува во одделот за багаж се носи во воздухопловот, освен ако не се исполнети потребните безбедносни услови во согласност со националните закони и ако не е дадено овластување од страна на вклучените земји.

4. Став 3 исто така се применува на службеници за обезбедување во лет, доколку носат оружје.

## 11. РЕГРУТИРАЊЕ И ОБУКА НА ПЕРСОНАЛ

1. Лицата кои ги спроведуваат, или пак се одговорни за спроведување на безбедносни прегледи, контрола на пристапот или други безбедносни контроли се регрутираат, обучуваат и, каде што е соодветно, се сертифицираат за да осигурат дека се соодветни за вработување и компетентни да ги преземат должностите кои им се доделени.

2. Лицата кои не се патници кои бараат пристап до обезбедени ограничени зони подлежат на обука за обезбедување, пред да се издаде картичка за идентификација на аеродромот или картичка за идентификација на екипажот.

3. Обуката спомената во ставовите 1 и 2 се врши како почетна и како обука за обновување на знаењето. 4. Инструкторите кои се вклучени во обука на лицата споменати во ставовите 1 и 2 ги имаат потребните квалификации.

## 12. БЕЗБЕДНОСНА ОПРЕМА

Опремата која се користи за безбедносни прегледи, контрола на пристапот и други безбедносни контроли се сообразува со дефинираните спецификации и со неа може да се вршат односните безбедносни контроли.