

**ВЛАДА НА РЕПУБЛИКА СЕВЕРНА
МАКЕДОНИЈА****2183.**

Врз основа на член 41 став (6) од Законот за воздухопловство („Службен весник на Република Северна Македонија“ бр. 14/24, 224/24 и 3/25), а во врска со член 3 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 и 98/09 и „Службен весник на Република Северна Македонија“ бр. 259/19), Владата на Република Северна Македонија, на седницата, одржана на 13 мај 2025 година, донесе

УРЕДБА**ЗА ПОСЕБНИТЕ УСЛОВИ, НАЧИНОТ И ПОСТАПКАТА ЗА ДОБИВАЊЕ ОДОБРЕНИЕ ЗА ЛЕТАЊЕ НА ЦИВИЛНИ И ДРЖАВНИ ВОЗДУХОПЛОВИ****I. ОПШТИ ОДРЕДБИ****Член 1**

Со оваа уредба се пропишуваат посебните услови, начинот и постапката за добивање одобрение за летање на цивилни и државни воздухоплови.

Оваа уредба не се применува на воздухоплови без екипаж управувани во отворена и специфична категорија на операции.

Член 2

Одделни изрази употребени во оваа уредба го имаат следното значење:

1) Воздушен превоз е лет или серија на летови која се врши заради превоз на лица, стока и пошта за надоместок и/или наемнина;

2) Комерцијален воздушен транспорт е превоз на патници, карго и/или пошта за надоместок и/или закупнина;

3) Редовен воздушен превоз е воздушен превоз кој е наменет за целата јавност и се врши согласно утврден ред на летање или со таква редовност што истата претставува лесно препознатлива систематска серија од летови;

4) Нередовен воздушен превоз е секој воздушен превоз кој не е редовен воздушен превоз;

5) Чартер превоз е нередовен воздушен превоз кој се врши со изнајмен воздухоплов;

6) Генерална авијација опфаќа некомерцијални летачки операции (бизнис превоз (превоз за сопствени потреби) или друг некомерцијален превоз, некомерцијални специјализирани операции и приватни летови);

7) Специјализирани операции се комерцијални или некомерцијални летачки операции кои не претставуваат воздушен превоз и во кои воздухопловот се користи за

специјализирани активности како што се: земјоделството, градежништвото, фотографирање, снимање, набљудување и патролирање, рекламирање, проверка на одржување на уреди и друго;

8) ЕЗВО е Европска заедничка воздухопловна област;

9) Спогодба за ЕЗВО е Мултилатералната спогодба за основање на Европска заедничка воздухопловна област;

10) Одобрение за летање е одобрение со кое на странски оператор на цивилен воздухоплов му се даваат комерцијални сообраќајни права, односно слободи на летање во македонскиот воздушен простор, или на државен воздухоплов му се дава право да лета во македонскиот воздушен простор;

11) Петта слобода е право на авиопревозник да пренесува патници, стока и пошта од сопствената земја до друга земја и да го продолжи патувањето до трета земја;

12) Седма слобода е право на авиопревозник да пренесува патници, стока и пошта помеѓу две туѓи земји, без вршење на воздушен превоз од/до сопствената земја;

13) Хуманитарен лет е лет кој се врши исклучиво за хуманитарни цели, односно кој носи хуманитарен персонал и средства за помош, како што се храна, облека, засолниште, медицински и други предмети за време или по вонредна состојба или катастрофа, или се користи за евакуација на лица од место каде што нивниот живот или здравје се загрозува од таквата вонредна состојба или катастрофа во безбедно засолниште во истата држава или друга држава која сака да прими такви лица;

14) Државен воздухоплов е воздухоплов кога врши воени, полициски и/или царински активности;

15) Позиционен (празен) лет е лет од еден до друг аеродром без патници во воздухопловот;

16) „Отворена“ категорија на операции е категорија на операции на системи за воздухоплов без екипаж дефинирана во член 4 од ЕУ Регулативата 2019/947 и

17) „Специфична“ категорија на операции е категорија на операции на системи за воздухоплов без екипаж дефинирана во член 5 од ЕУ Регулативата 2019/947.

**II. ПОСЕБНИ УСЛОВИ, НАЧИН И ПОСТАПКА ЗА
ДОБИВАЊЕ ОДОБРЕНИЕ ЗА ЛЕТАЊЕ СО ЦЕЛ
ВРШЕЊЕ НА РЕДОВЕН ВОЗДУШЕН ПРЕВОЗ**

1. Посебни услови за добивање одобрение за летање со цел вршење на редовен воздушен превоз на странски авиопревозници

Член 3

(1) Авиопревозник на земја која е страна на билатерална спогодба за редовен воздушен сообраќај со Република Северна Македонија може да врши редовен воздушен превоз согласно воздухопловните слободи предвидени во таа билатерална спогодба, доколку покрај условите од истата ги исполнува и следните услови:

а) да има важечко уверение за работа (Operating Licence) доколку авиопревозникот е од земја членка на Европската Унија;

б) да има важечко уверение за исполнување на безбедносни услови за вршење на воздушен превоз (АОС - Air Operator Certificate);

в) да има важечко уверение за регистрација на воздухопловите со кои се планира превозот до/од Република Северна Македонија;

г) да има важечка дозвола за радио станица;

д) да има важечко уверение за бучава;

ѓ) да има важечко осигурување во поглед на одговорност за патници, багаж и стока, како и за одговорност кон трети лица на земја согласно минималното осигурително покритие утврдено во Регулативата (ЕУ) бр. 785/2004 на Европскиот парламент и на Советот од 21 април 2004 година за условите за осигурување за авиопревозници и оператори на воздухоплови, изменета и дополнета со ЕУ Регулативата 1137/2008, ЕУ Регулатива 285/2010, ЕУ Регулативата 2019/1243 и ЕУ Регулативата 2020/1118 (во понатамошен текст: ЕУ Регулатива 785/2004), дадени во Прилог 1 кој е составен дел на оваа уредба;

е) да има важечко уверение за пловидбеност, односно уверение за преглед на пловидбеноста;

ж) да не е ставен на листата на авиопревозници кои се предмет на оперативна забрана;

з) на земјата на авиопревозникот да не и е утврдена значителна загриженост за безбедноста или обезбедувањето (Significant Safety/Security Concern) од страна на ИCAO;

с) доколку бара да врши редовен воздушен превоз од земја за која постои информација или известување за постоење на воена или вонредна состојба или друга опасност по јавната безбедност во Република Северна Македонија, да има добиено позитивно мислење од Министерството за внатрешни работи и Министерството за надворешни работи и надворешна трговија и

и) доколку бара да врши редовен воздушен превоз од земја за која постои информација или известување за постоење на епидемија или друга опасност по јавното здравје во Република Северна Македонија, да има добиено позитивно мислење од Министерството за здравство, односно друго тело кое е формирано за справување со епидемијата, односно пандемијата.

(2) Авиопревозникот од став (1) на овој член, може да врши редовен воздушен превоз и за воздухопловни слободи кои не се предвидени во билатерална спогодба (петта или седма слобода или каботажа), доколку ги исполнува условите од член 4 на оваа уредба.

(3) Доколку авиопревозникот на кој му е издадено одобрение за вршење на редовен воздушен превоз, континуирано во последните шест месеци не ги почитува обврските кои произлегуваат од прифатените меѓународни договори, прописите или инспекциските записници, наредби и оперативни директиви на Агенцијата за цивилно воздухопловство (во натамошниот текст: Агенцијата) за прашања поврзани со безбедност, обезбедување, заштита на правата на патниците и друго, нема да може да врши редовен воздушен превоз, односно нема да му се издаде ново одобрение за летање од страна на Агенцијата.

Член 4

Авиопревозник од земја со која Република Северна Македонија нема склучено билатерална спогодба за редовен воздушен превоз, односно авиопревозник кој бара воздухопловни слободи кои не се предвидени во билатерална спогодба, може да врши редовен воздушен превоз доколку ги исполнува условите од член 3, став (1) на оваа уредба и има изјава дека земјата се обврзува да

обезбеди реципрочен третман на македонски авиопревозници во случај кога во Република Северна Македонија има домашен авиопревозник.

2. Начин и постапка за добивање одобрение за летање со цел вршење редовен воздушен превоз

Член 5

(1) За добивање одобрение за летање за вршење редовен воздушен превоз, авиопревозниците треба да поднесат барање со ред на летање до Агенцијата или од неа овластено правно лице согласно член 17 став (1) алинеја 3 од Законот за воздухопловство, кое треба да има соодветни простории, опрема, кадар и процедури за работа.

(2) Барањето од став (1) на овој член се доставува по редовна или електронска пошта на адреси објавени во Зборникот на воздухопловни информации.

Член 6

(1) Барањето од член 5 на оваа уредба треба да ги содржи следните податоци:

а) име и адреса на авиопревозникот;

б) типот на воздухопловот, регистарски ознаки и број на летот,

в) аеродром на полетување и слетување, време на полетување и слетување, со назнака UTC или Local и

г) природа и количина на товарот, земја на потекло и одредиште, ако барањето се однесува за превоз на товар.

(2) Со барањето авиопревозникот е должен да ги поднесе доказите за исполнетост на условите од член 3 на оваа уредба и условите предвидени во соодветните билатерални спогодби за редовен воздушен превоз.

Член 7

(1) Редот на летање од член 5 став (1) на оваа уредба се поднесува на одобрување до Агенцијата во период предвиден во билатералните спогодби за редовен воздушен превоз или најдоцна во рок од 30 дена пред денот за кога е планирано отпочнување на летовите.

(2) Редот на летање се одобрува посебно за летната, посебно за зимската сезона на летање.

(3) Измени во редот на летање се одобруваат по постапка предвидена за негово донесување.

(4) Во случај на дополнителни летови, авиопревозникот е должен барањето за одобрување да го поднесе до Агенцијата најдоцна два работни дена пред денот за кога е планирано изведување на истите.

(5) Барањето за одобрување на промена на веќе одобрена регистарска ознака на воздухоплов, врзување на линии, или на промена на ден на вршење на превоз, односно на линија, авиопревозникот е должен да го достави до Агенцијата најдоцна еден работен ден пред планираниот лет.

(6) Деновите за викенд и празничните денови не се сметаат во временските рокови утврдени со ставовите (4) и (5) на овој член освен во случај кога Агенцијата имала овластено друго правно лице за издавање на одобренија за летање вон нејзиното работно време согласно член 17 став (1) алинеја 3 од Законот за воздухопловство.

(7) Врзувањето на линии од став (5) на овој член, може да се бара само во случај на виша сила, односно некомерцијални причини. Врзување на редовни со нередовни линии не се дозволува.

(8) Доколку се бара промена на веќе одобрена регистарска ознака на воздухоплов од став (5) на овој член, со воздухоплов од флотата на авиопревозникот кој ја одржува линијата, со барањето се поднесуваат документите наведени во член 3 став (1) точките в), г), д), ё) и е) на оваа уредба.

(9) Доколку се бара промена на веќе одобрена регистарска ознака на воздухоплов од став (5) на овој член, со воздухоплов со екипаж (wet lease-in) од друг авиопревозник врз основа на договор за закуп, во тој случај со барањето покрај документите за закупениот воздухоплов од став (8) на овој член се поднесува и договорот за закуп и важечко уверение за исполнување на безбедносните услови за вршење на комерцијален воздушен транспорт (АОС - Air Operator Certificate) на авиопревозникот кој е закуподавач на воздухопловот со екипаж.

Член 8

(1) По добивање на барањето од член 5 на оваа уредба, Агенцијата спроведува постапка за утврдување на исполнетоста на пропишаните услови за одобрување.

(2) На постапката за одобрување не се применува Законот за општа управна постапка.

(3) На авиопревозникот кој ги исполнува условите за вршење на редовен воздушен превоз пропишани со оваа уредба, Агенцијата му издава одобрение на еден од официјалните јазици на Меѓународната организација за цивилно воздухопловство (ИКАО), односно англиски јазик и истото му го доставува по електронска пошта.

(4) Доколку е поднесено барање за одобрение за вршење редовен воздушен превоз на опасни материи, Агенцијата го издава одобрението од став (3) на овој член ако авиопревозникот ги исполнува условите од оваа уредба и подзаконските прописи со кои се регулира превозот на опасни материи во воздушниот сообраќај.

(5) Во случај на промена на воздухоплов, вклучување на нов воздухоплов, промена на ден или линија или врзување на линија, од страна на Агенцијата се издава потврда дека претходно издаденото одобрение се однесува и на промената која се бара.

(6) Одобрението од став (3) на овој член, Агенцијата го доставува и до давателот на ATM/ANS услуги и операторот на аеродромот.

(7) По добивање на одобрението од став (3) на овој член, авиопревозникот доставува план на летање до давателот на ATM/ANS услуги.

Член 9

(1) Одобрението за вршење на редовен воздушен превоз издадено од страна на Агенцијата согласно оваа уредба има рок на важење само за предвиденото време за влез во македонскиот воздушен простор и предвиденото време на заминување.

(2) По исклучок од став (1) на овој член, во исклучителни случаи (виша сила или технички причини) авиопревозниците можат да го променат редот на летање по предходно одобрение од Агенцијата.

(3) Времето на пристигнување и полетување, авиопревозниците се должни да го координираат со операторот на аеродром или со субјектите од член 84 од Законот за воздухопловство.

Член 10

(1) По исклучок од одредбите на оваа глава, авиопревозник на земја -членка на ЕЗВО може да врши редовен воздушен превоз помеѓу Република Северна Македонија и земја-членка на ЕЗВО согласно одредбите од Глава III на ЕУ Регулативата 1008/2008 на Европскиот парламент и на Советот од 24 септември 2008 година за заедничките правила за вршење на воздухопловните услуги во заедницата, изменета и дополнета со ЕУ Регулативите бр. 2018/1139 и 2019/2 (во понатамошниот текст: ЕУ Регулатива 1008/2008), кои се дадени во Прилог 2 кој е составен дел на оваа уредба.

(2) Поимите, “Заедница”, “Право на Заедницата”, “Службен весник на Заедницата”, “Авиопревозник на заедницата”, “Аеродром во Заедницата”, “Земји-членки” и “Договор за Европската заедница” од Глава III на ЕУ Регулативата 1008/2008, ќе се читаат во согласност со ставовите 2 и 3 од Анексот II на Спогодбата за ЕЗВО.

III. ПОСЕБНИ УСЛОВИ, НАЧИН И ПОСТАПКА ЗА ДОБИВАЊЕ НА ОДОБРЕНИЕ ЗА ЛЕТАЊЕ СО ЦЕЛ ВРШЕЊЕ НА НЕРЕДОВЕН (ЧАРТЕР) ВОЗДУШЕН ПРЕВОЗ

1. Посебни услови за добивање на одобрение за летање со цел вршење на нередовен (чартер) воздушен превоз на странски авиопревозници

Член 11

(1) Странски авиопревозник може да врши нередовен (чартер) воздушен превоз, доколку ги исполнува условите од билатерална спогодба и/или меморандум за разбирање, со кои се регулира нередовниот (чартер) превоз и/или следните услови:

а) да има важечко уверение за работа (Operating Licence) доколку авиопревозникот е од земја членка на Европската Унија;

б) да има важечко уверение за исполнување на безбедносните услови за вршење на комерцијален воздушен транспорт (АОС - Air Operator Certificate);

в) да има важечко уверение за регистрација на воздухопловите со кои се планира превоз до/од Република Северна Македонија;

г) да има важечка дозвола за радио станица;

д) да има важечко уверение за бучава;

ё) да има важечко осигурување во поглед на одговорност за патници, багаж и стока, како и за одговорност кон трети лица на земја согласно минималното осигурително покритие утврдено во ЕУ Регулативата 785/2004;

е) да има важечко уверение за пловидбеност, односно уверение за преглед на пловидбеноста;

ж) да не е ставен на листата на авиопревозници кои се предмет на оперативна забрана;

з) на земјата на авиопревозникот да не и е утврдена значителна загриженост за безбедноста или обезбедувањето (Significant Safety/Security Concern) од страна на ИКАО;

с) доколку бара да врши нередовен (чартер) воздушен превоз од земја за која постои информација или известување за постоење на воена или вонредна состојба или други опасности по јавната безбедност во Републи-

ка Северна Македонија, да има добиено позитивно мислење од Министерството за внатрешни работи и Министерството за надворешни работи и надворешна трговија и

и) доколку бара да врши нередовен (чартер) воздушен превоз од земја за која постои информација или известување за постоење на епидемија или друга опасност по јавното здравје во Република Северна Македонија, да има добиено позитивно мислење од Министерството за здравство, односно друго тело кое е формирано за справување со епидемијата, односно пандемијата.

(2) Доколку авиопревозникот на кој му е издадено одобрение за вршење на нередовен (чартер) воздушен превоз континуирано во последните шест месеци не ги почитува обврските кои произлегуваат од прифатените меѓународни договори, прописите или инспекциските записници, наредби и оперативни директиви на Агенцијата за прашања поврзани со безбедност, обезбедување, заштита на правата на патниците и друго, нема да може да врши нередовен (чартер) воздушен превоз, односно нема да му се издаде ново одобрение за летање од страна на Агенцијата.

2. Начин и постапка за добивање на одобрение за летање за вршење на нередовен (чартер) воздушен превоз

Член 12

(1) За добивање на одобрение за летање за вршење на нередовен (чартер) воздушен превоз, авиопревозниците треба да поднесат барање до Агенцијата или од неа овластено правно лице согласно член 17 став (1) алинеја 3 од Законот за воздухопловство, кое треба да има соодветни простории, опрема, кадар и процедури за работа.

(2) Барањето се доставува по редовна или електронска пошта на адреси објавени во Зборникот на воздухопловни информации.

Член 13

(1) Барањето од член 12 на оваа уредба треба да ги содржи следните податоци:

- а) име и адреса на авиопревозникот;
 - б) типот на воздухопловот, регистарски ознаки и број на летот;
 - в) датум на летот;
 - г) аеродром на полетување и слетување, време на полетување и слетување (со назнака UTC или Local);
 - д) цел на летот;
 - ѓ) природа и количина на товарот, земја на потекло и одредиште и
 - е) име и адреса на испраќачот и примачот на товарот.
- (2) Со барањето авиопревозникот треба да ги поднесе доказите за исполнетост на условите од член 11 на оваа уредба.

Член 14

(1) Барањето за вршење нередовен (чартер) воздушен превоз се поднесува до Агенцијата:

- а) за еден до четири лета – најмалку три работни дена пред денот за кога е планирано изведување на летот;
- б) за пет или повеќе летови – најмалку седум работни дена пред денот за кога е планирано изведување на летовите;

в) за промена на веќе одобрена регистарска ознака на воздухоплов, врзување на линии, како и во случај на промена на денот на вршење на превозот, односно на линијата, најмалку еден работен ден пред планираниот лет. Деновите за викенд и празничните денови не се сметаат во временскиот рок утврден во оваа точка, освен во случај кога Агенцијата има овластено друго правно лице за издавање на одобренија за летање вон нејзиното работно време согласно член 17 став (1) алинеја 3 од Законот за воздухопловство.

(2) По исклучок од став (1) на овој член, Агенцијата може, во случај на виша сила или други вонредни околности, да прифати барања поднесени во рок пократок од роковите наведени во став (1) точки а) и б) на овој член.

(3) Врзувањето на линии од став (1), точка в) на овој член, може да се бара само во случај на виша сила. Врзување на нередовни со редовни линии не се дозволува.

(4) Доколку се бара промена на веќе одобрена регистарска ознака на воздухоплов од став (1), точка в) на овој член, со воздухоплов од флотата на авиопревозникот кој ја одржува линијата, со барањето се поднесуваат документите наведени во член 11 став (1) точките в), г), д), ѓ) и е) на оваа уредба.

(5) Доколку се бара промена на веќе одобрена регистарска ознака на воздухоплов од став (1), точка в) на овој член, со воздухоплов со екипаж (wet lease-in) од друг авиопревозникот врз основа на договор за закуп, во тој случај со барањето покрај документите за закупениот воздухоплов од став (4) на овој член се поднесува и договорот за закуп и важечко уверение за исполнување на безбедносните услови за вршење на комерцијален воздушен транспорт (АОС - Air Operator Certificate) на авиопревозникот кој е закуподавач на воздухопловот со екипаж.

(6) Во случај на промена на воздухоплов, вклучување на нов воздухоплов, промена на ден или линија или врзување на линии, од страна на Агенцијата се издава потврда дека претходно издаденото одобрение се однесува и на промената која се бара.

Член 15

(1) По добивање на барањето од член 12 на оваа уредба, Агенцијата спроведува постапка за утврдување на исполнетоста на пропишаните услови за одобрување.

(2) На постапката за одобрување не се применува Законот за општа управна постапка.

(3) Агенцијата изготвува внатрешна процедура со која ја пропишува својата внатрешна организација на работата при одобрувањето на летањето.

(4) На авиопревозникот кој ги исполнува условите за вршење на нередовен (чартер) воздушен превоз пропишани со оваа уредба, Агенцијата му издава одобрение на еден од официјалните јазици на Меѓународната организација за цивилно воздухопловство (ICAO), односно англиски јазик и истото му го доставува по електронска пошта.

(5) Доколку е поднесено барање за одобрение за вршење нередовен (чартер) воздушен превоз на опасни материи, или барање на одобрение за иземање на превоз на опасни материи кои се забранети за превоз во воздушниот сообраќај, Агенцијата го издава одобрението од став (4) на овој член ако авиопревозникот ги исполнува условите од оваа уредба и подзаконските прописи со кои се регулира превозот на опасни материи во воздушниот сообраќај.

(6) Одобрението од став (4) на овој член, Агенцијата го доставува и до давателот на ATM/ANS услуги и операторот на аеродромот.

(7) По добивање на одобрението од став (4) на овој член, авиопревозникот доставува план на летање до давателот на ATM/ANS услуги.

Член 16

(1) Одобрението за вршење нередовен (чартер) воздушен превоз издадено од страна на Агенцијата согласно оваа уредба има важност 72 часа почнувајќи од предвиденото време за влез во македонскиот воздушен простор или од предвиденото време на заминување.

(2) По исклучок од ставот (1) на овој член, за вршење на карго воздушен превоз, освен во случај на превоз на опасни материи, Агенцијата на барање на авиопревозникот, може да издава одобрение за период од еден или повеќе месеци, доколку истиот доставил листа на воздухоплови со кои ќе го врши превозот и докази за исполнетост на условите од член 11 на оваа уредба, за барањето период.

(3) Одобрението од став (2) на овој член се однесува само за воздухопловите кои се наведени во листата на воздухоплови поднесена со барањето за одобрение и за периодот за кој истото е поднесено.

(4) Во случај на вклучување на нов воздухоплов, од страна на Агенцијата се издава потврда дека претходно издаденото одобрение се однесува и на новиот воздухоплов.

(5) Времето на пристигнување и полетување, авиопревозниците го координираат со операторот на аеродром или со субјектите од член 84 од Законот за воздухопловство.

Член 17

(1) По исклучок на одредбите од оваа глава авиопревозник на земја-членка на ЕЗВО може да врши нередовен (чартер) воздушен превоз помеѓу Република Северна Македонија и земја-членка на ЕЗВО согласно одредбите од Глава III на ЕУ Регулативата 1008/2008.

(2) Поимите, “Заедница“, “Право на Заедницата“, “Службен весник на Заедницата“, “Авиопревозник на заедницата“, “Аеродром во Заедницата“, “Земји-членки“ и “Договор за Европската заедница“ од Глава III на ЕУ Регулативата 1008/2008, ќе се читаат во согласност со ставовите 2 и 3 од Анексот II на Спогодбата за ЕЗВО.

IV. ПОСЕБНИ УСЛОВИ, НАЧИН И ПОСТАПКА ЗА ДОБИВАЊЕ НА ОДОБРЕНИЕ ЗА ЛЕТАЊЕ СО ЦЕЛ ВРШЕЊЕ НА НЕРЕДОВЕН ВОЗДУШЕН ПРЕВОЗ КОЈ НЕ Е ЧАРТЕР И КОМЕРЦИЈАЛНИ СПЕЦИЈАЛИЗИРАНИ ОПЕРАЦИИ

1. Посебни услови за добивање на одобрение за летање со цел вршење на нередовен воздушен превоз кој не е чартер и комерцијални специјализирани операции

Член 18

(1) За да врши нередовен воздушен превоз кој не е чартер (авио-такси превоз, панорамски летови или други видови на нередовен комерцијален воздушен превоз) или комерцијални специјализирани операции, странскиот оператор на воздухоплов треба да ги исполнува следните услови:

а) да има важечко уверение за регистрација на воздухопловот со кој планира да оперира издадено од националната воздухопловна власт на земјата од која доаѓа;

б) да има важечко уверение за пловидбеност, односно уверение за ревизија на пловидбеноста на воздухопловот или друг соодветен доказ дека воздухопловот е пловидбен, доколку таков постои;

в) да има важечко осигурување за штети предизвикани на трети лица;

г) да има посебно одобрение издадено согласно член 44 став (2) од Законот за воздухопловство доколку врши активно снимање од воздухоплов;

д) доколку бара да врши нередовен воздушен превоз кој не е чартер (авио-такси превоз, панорамски летови и други видови нередовен комерцијален воздушен превоз) од земја за која постои информација или известување за постоење на воена или вонредна состојба или други опасности по јавната безбедност на Република Северна Македонија, да има добиено позитивно мислење од Министерството за внатрешни работи и Министерството за надворешни работи и надворешна трговија;

ѓ) доколку бара да врши авио-такси превоз, панорамски летови и други видови нередовен комерцијален воздушен превоз, кој не е чартер превоз од земја за која постои информација или известување за постоење на епидемија или друга опасност по јавното здравје во Република Северна Македонија, да има добиено позитивно мислење од Министерството за здравство, односно друго тело кое е формирано за справување со епидемијата, односно пандемијата;

е) доколку бара да врши комерцијални специјализирани операции, да има платено надоместок согласно тарифникот на Агенцијата и

ж) други докази поврзани со летот на воздухопловите.

2. Начин и постапка за добивање на одобрение за летање со цел вршење на нередовен воздушен превоз кој не е чартер и комерцијални специјализирани операции

Член 19

(1) За да врши нередовен воздушен превоз кој не е чартер (авио-такси превоз, панорамски летови или други видови на нередовен комерцијален воздушен превоз) или комерцијални специјализирани операции, странскиот оператор на воздухоплов до Агенцијата или од неа овластено правно лице согласно член 17 став (1) алинеја 3 од Законот за воздухопловство, поднесува барање со доказ дека ги исполнува условите од член 18 на оваа уредба, најмалку два работни дена пред предвиденото време на полетување и/или пред предвиденото време на влез во воздушниот простор на Република Северна Македонија освен во случај кога Агенцијата има овластено друго правно лице за издавање на одобренија за летање вон нејзиното работно време согласно член 17 став (1) алинеја 3 од Законот за воздухопловство.

(2) Доколку се исполнети условите од член 18 на оваа уредба од страна на Агенцијата се издава одобрение за летање кое важи додека не го напушти воздушниот простор на Република Северна Македонија.

(3) Агенцијата на барање на операторот на воздухоплов, може да издаде одобрение за вршење на нередовен воздушен превоз кој не е чартер (авио-такси превоз, панорамски летови или други видови на нередовен комерцијален воздушен превоз) или комерцијални специјализирани операции за период од еден или повеќе месеци, доколку истиот достави листа на воздухоплови со кои ќе ги врши летовите и докази за исполнетост на условите од член 18 на оваа уредба, за бараниот период.

(4) Добиеното одобрение од став (3) на овој член се однесува само за воздухопловите наведени во листата на воздухоплови поднесена со барањето за одобрение и за периодот за кој истото е поднесено.

(5) Во случај на вклучување нов воздухоплов, Агенцијата издава потврда дека претходно издаденото одобрение се однесува и на новиот воздухоплов.

(6) По добивање на одобрение за летање операторот на воздухоплов за секој поединечен лет доставува план на летање до давателот на ATM/ANS услуги.

V. ПОСЕБНИ УСЛОВИ ЗА ТРАНЗИТНИ, ТЕХНИЧКИ, ПОЗИЦИОНИ (ПРАЗНИ) ЛЕТОВИ, ГЕНЕРАЛНА АВИЈАЦИЈА, МЕДИЦИНСКИ, ХУМАНИТАРНИ ЛЕТОВИ И ЛЕТОВИ ЗА ПОТРАГА И СПАСУВАЊЕ

Член 20

(1) Со цел вршење нередовен транзитен превоз (прелети и слетување заради непревознички цели) согласно член 5 од Чикашката конвенција, потоа вршење на редовен транзитен превоз (прелети и слетување заради непревознички цели) согласно Договорот за транзит во меѓународниот воздушен сообраќај (International Air Services Transit Agreement), медицински, хуманитарни летови, летови за потрага и спасување на воздухоплов, генерална авијација, како и позициони (празни) летови, операторот на воздухопловот поднесува известување и план за летање до давателот на ATM/ANS услуги, најмалку три часа пред предвиденото време на полетување.

(2) Навремено поднесениот план за летање и известување од став (1) на овој член се смета за одобрување на летањето и во овој случај Агенцијата не издава одобрение за летање.

Член 21

(1) За вршење на технички летови на воздухоплови впишани во регистарот на воздухоплови на Република Северна Македонија кои не ги исполнуваат условите за пловидбеност поради оштетеност или неисправност, операторот на воздухопловот поднесува барање до Агенцијата, која постапува согласно прописите за пловидбеност на воздухоплови.

(2) За полетување и слетување на странски воздухоплов, кој не ги исполнува условите за пловидбеност, од/на аеродром кој се наоѓа на територијата на Република Северна Македонија, операторот на воздухопловот поднесува барање до Агенцијата со доказ дека националната воздухопловна власт на државата на регистарот го одобрила бараниот лет и условите под кои треба да се спроведе летот.

VI. ПОСЕБНИ УСЛОВИ, НАЧИН И ПОСТАПКА ЗА ДОБИВАЊЕ ОДОБРЕНИЕ ЗА ЛЕТАЊЕ НА СТРАНСКИ ДРЖАВЕН ВОЗДУХОПЛОВ

1. Посебни услови за добивање одобрение за летање на странски државен воздухоплов

Член 22

Странски државен воздухоплов, воздухоплов на Обединетите нации, воздухоплов кој се користи за потребите на Обединетите нации и воздухоплов кој се користи за превоз на лица кои уживаат посебен статус, може да лета во македонскиот воздушен простор врз основа на одобрение кое го издава Министерството за надворешни работи и надворешна трговија, а по претходно добиена согласност од Министерството за одбрана.

Член 23

Министерството за надворешни работи и надворешна трговија ќе го издаде одобрението од член 22 на оваа уредба, доколку се исполнети следните услови:

1) да има дипломатска нота која содржи податоци за типот на воздухопловот, повикувачки знак, цел на летот и датум на прелет или слетување на територијата на Република Северна Македонија;

2) да има план на летот и

3) доколку воздухопловот за кој се однесува барањето носи ризичен товар или вооружување потребно е да се дадат точни описни информации за видот и количината на ризичниот товар или вооружувањето.

2. Начин и постапка за добивање на одобрение за летање на странски државен воздухоплов

Член 24

(1) За добивање на одобрение за летање на странски државен воздухоплов, воздухоплов на Обединетите нации, воздухоплов кој се користи за потребите на Обединетите нации и воздухоплов кој се користи за превоз на лица кои уживаат посебен статус, странско дипломатско-конзуларно претставништво во Република Северна Македонија или друга држава преку дипломатско-конзуларните претставништва на Република Северна Македонија во странство поднесуваат дипломатска нота со која се бара одобрување на летот и план на летот до Министерството за надворешни работи и надворешна трговија, на адреса објавена во Зборникот на воздухопловни информации.

(2) Министерството за надворешни работи и надворешна трговија по приемот на дипломатската нота и планот на летот, истите ги препраќа до Министерството за одбрана со цел добивање на согласност.

(3) По добивање на согласност од Министерството за одбрана, Министерството за надворешни работи и надворешна трговија издава одобрение.

(4) Министерството за надворешни работи и надворешна трговија одобрението од став (3) на овој член во форма на дипломатска нота го доставува до соодветното дипломатско-конзуларно претставништво, кое ја поднело нотата.

(5) Министерството за надворешни работи и надворешна трговија одобрението од став (3) на овој член, заедно со дипломатската нота со која се бара одобрување на летот и планот на летот ги доставува до давателот на

ATM/ANS услуги, а во случај на одобрување за слетување на странски државен воздухоплов и до Министерството за внатрешни работи и операторот на аеродромот.

Член 25

(1) За добивање на одобрение за летање на странски државни воздухоплови во случаи кога државите во барањето за добивање годишно одобрение за летање се повикуваат на реципроцитет или доставиле листа на воздухоплови, за кои по добивањето на годишното одобрение нема да биде потребно најавување на поединечни летови, странско – дипломатското – конзуларно претставништво во Република Северна Македонија или друга држава преку дипломатско – конзуларните претставништва на Република Северна Македонија во странство, поднесуваат дипломатска нота со која бараат годишно одобрение за летање со листа на државните воздухоплови до Министерството за надворешни работи и надворешна трговија на адреса објавена во Зборникот за воздухопловни информации.

(2) По добивањето на дипломатската нота за годишно одобрение за летање согласно став (1) од овој член, Министерството за надворешни работи и надворешна трговија го доставува барањето со листата на странски државни воздухоплови до Министерството за одбрана заради давање согласност.

(3) По добивање на согласноста од Министерството за одбрана, Министерството за надворешни работи и надворешна трговија го издава годишното одобрение.

(4) Доставената согласност важи само за воздухопловите кои се наведени во листата со барањето за годишно одобрение за летање на странски државни воздухоплови.

(5) За воздухопловите кои не се наведени во листата со барањето за годишно одобрение за летање на странски државни воздухоплови се применуваат одредбите од член 22 од оваа уредба.

(6) Државата барател за поединечните летови на воздухопловите кои се на листата во барањето за годишно одобрение за летање согласно став (1) од овој член, треба навреме да поднесе план за летање до давателот на услуги на ATM/ANS услуги.

Член 26

(1) За добивање на одобрение за летање на странски државни воздухоплови во случаи кога има потреба од реализација на повторувачки летови во одреден период (воени вежби и други активности), државите доставуваат барање за добивање периодично одобрение за летање и доставиле листа на воздухоплови, за кои по добивањето на периодичното одобрение нема да биде потребно најавување на поединечни летови, странско – дипломатското – конзуларно претставништво во Република Северна Македонија или друга држава преку дипломатско – конзуларните претставништва на Република Северна Македонија во странство, поднесуваат дипломатска нота со која бараат периодично одобрение за летање со листа на државните воздухоплови до Министерството за надворешни работи и надворешна трговија на адреса објавена во Зборникот за воздухопловни информации.

(2) Периодично одобрение за летање може да се издаде најдолго за еден месец.

(3) По добивањето на дипломатската нота за периодично одобрение за летање согласно став (1) на овој член, Министерството за надворешни работи и надворешна трговија го доставува барањето со листата на странски државни воздухоплови до Министерството за одбрана заради давање согласност.

(4) По добивање на согласноста од Министерството за одбрана, Министерството за надворешни работи и надворешна трговија го издава периодичното одобрение.

(5) Доставената согласност важи само за воздухопловите кои се наведени во листата со барањето за периодично одобрение за летање на странски државни воздухоплови.

(6) За воздухопловите кои не се наведени во листата со барањето за периодично одобрение за летање на странски државни воздухоплови се применуваат одредбите од член 22 од оваа уредба.

(7) Државата барател за поединечните летови на воздухопловите кои се на листата во барањето за периодично одобрение за летање согласно став (1) на овој член, треба навреме да поднесе план за летање до давателот на ATM/ANS услуги.

Член 27

(1) Заради одобрување на прелет, полетување или слетување на странски државен воздухоплов, воздухоплов на Обединетите нации, воздухоплов кој се користи за потребите на Обединетите нации и воздухоплов кој се користи за превоз на лица кои уживаат посебен статус, Министерството за надворешни работи и надворешна трговија ги утврдува годишните одобренија за летање за држави.

(2) Министерството за одбрана со внатрешна процедура ја пропишува својата внатрешна организација на работата при издавање на согласност за летање на странски државен воздухоплов.

VII. ПРЕОДНИ И ЗАВРШНИ ОДРЕДБИ

Член 28

Со денот на влегувањето во сила на оваа уредба престанува да важи Уредбата за посебните услови, начинот и постапката за добивање одобрение за летање на цивилни и државни воздухоплови („Службен весник на Република Северна Македонија” бр. 264/21).

Член 29

Оваа уредба влегува во сила наредниот ден од денот на објавувањето во „Службен весник на Република Северна Македонија”.

Бр. 50-1789/7
13 мај 2025 година
Скопје

Претседател на Владата
на Република Северна Македонија,
проф. д-р Христијан Мишкоски, с.р.

ПРИЛОГ 1

РЕГУЛАТИВА (ЕЗ) бр. 785/2004 НА ЕВРОПСКИОТ ПАРЛАМЕНТ И НА СОВЕТОТ
од 21 април 2004 година, во врска со условите за осигурување на авиопревозниците и
операторите со воздухоплови¹

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 Комисијата¹,
имајќи го предвид мислењето на Европскиот економско-социјален комитет²,
по извршените консултации со Комитетот на регионите
постапувајќи во согласност со постапката утврдена со член 251 од Договорот³,
со оглед на тоа што:

- (1) Во рамките на заедничката политика за транспорт и со цел – да се зајакне заштитата на потрошувачите, неопходно е да се обезбеди минимално ниво на осигурување за покривање на одговорноста на авиопревозниците во поглед на патниците, багажот, товарот и третите лица.
- (2) На воздухопловниот пазар на Заедницата, разликата меѓу националниот и меѓународниот воздушен сообраќај е елиминирана и заради тоа целесходно е да се утврдат услови за минимално осигурување на авиопревозниците од Заедницата.
- (3) Е неопходна заедничка акција за да се обезбеди дека овие услови исто така се однесуваат и на авиопревозниците од трети земји со цел да се обезбедат еднакви услови за работа на авиопревозниците од Заедницата.
- (4) Во своето известување од 10 октомври 2001 година, во врска со последиците од терористичките напади во Соединетите Американски Држави врз воздушниот сообраќај, Комисијата ја изнесе својата намера за проверка на износите и условите за осигурување што се потребни за добивање на уверенија за работа од земјите-членки, со цел да се обезбеди еден усогласен пристап. Освен тоа, во своето известување од 2 јули 2002 година, во врска со осигурувањето во секторот на воздушниот сообраќај, што следеше по терористичките напади од 11 септември 2001 година во Соединетите Американски Држави, Комисијата изјави дека ќе продолжи со следење на развојот на настаните на пазарот за осигурување во

¹ Сл. весник С 20 Е, 28.1.2003 год., стр. 193.

² Сл. весник С 95, 23.4.2003 година, стр. 16.

³ Мислење на Европскиот парламент од 13 март 2003 год. (сè уште не е објавено во Службен весник), Заеднички став на Советот од 5 декември 2003 (Сл. весник С 54 Е, 23.2004 год., стр. 40), Мислење на Европскиот парламент од 11 март 2004 година (сè уште не е објавено во Службен весник) и Одлука на Советот од 30 март 2004 година.

воздухопловството, од аспект на ревизија на износите и условите за осигурување што се потребни за добивање на уверенија за работа од земјите-членки.

(5) Со Одлуката 2001/539/ЕС⁴ на Советот, Заедницата ја склучи Конвенцијата за изедначување на одредени правила што се однесуваат на меѓународниот превоз по воздушен пат, договорена во Монреал на 28 мај 1999 година (Монреалска конвенција), со која се утврдени нови правила за одговорноста во однос на меѓународниот превоз на патници, багаж и товар по воздушен пат. Се очекува овие правила да ги заменат правилата од Варшавската конвенција од 1929 година и последователните измени и дополнувања на истата.

(6) Со член 50 од Монреалската конвенција се бара од страните да обезбедат дека авиопревозниците се соодветно осигурени за покривање на одговорноста согласно таа Конвенција. Варшавската конвенција од 1929 година, и нејзините измени и дополнувања и понатаму ќе се применува напоредно со Монреалската конвенција за неопределен период. Двете Конвенции предвидуваат можност за неограничена одговорност.

(7) Со член 7 од Регултивата (ЕЗ) бр. 2407/92 на Советот од 23 јули 1992 година, за издавање на уверенија на авиопревозници⁵, се бара од авиопревозниците да бидат осигурени за покривање на одговорноста во случај на несреќа, особено во поглед на патниците, багажот, товарот, поштата и третите лица, дури и без утврдување на минималните износи и услови за осигурување.

(8) Би требало да се земе предвид фактот дека Европската конференција за цивилно воздухопловство, на 13 декември 2000 година, ја донесе Резолуцијата ECAC/25-1 за минималните нивоа на осигурително покритие за одговорноста за патници и трети лица, која беше изменета на 27 ноември 2002 година.

(9) Е неопходно да се дефинираат минималните услови за осигурување за покривање на патниците, багажот, товарот и третите лица и тоа за авиопревозниците и операторите со воздухоплови кои сообраќаат во рамките на, во, надвор или ја надлетуваат, територијата на земја-членка, вклучувајќи ги и нејзините територијални води.

(10) Обврските за осигурување би требало да се однесуваат на авиопревозниците со важечко уверение за работа и, во случај на авиопревозници од Заедницата, со важечко уверение за работа доделена во согласност со Регултивата (ЕЗ) бр. 2407/92. Непоседувањето или истекувањето на важноста на уверението не го ослободува претпријатието од таквата обврска.

(11) Додека Монреалската конвенција конкретно ја уредува одговорноста во однос на патниците, багажот и товарот, одговорноста за поштата, во согласност со член 2 од таа Конвенција, е предмет на „правилата што се применуваат во односот помеѓу превозниците и

⁴ Сл. весник L 194, 18.7.2001 година, стр. 38.

⁵ Сл. весник L 240, 24.8.1992 година, стр. 1.

поштенските управи.“. Во рамките на Заедницата, осигурувањето за таа обврска е регулирано на соодветен начин со член 7 од Регулативата (ЕЕЗ) бр. 2407/92.

(12) Задолжителното осигурување не треба да се бара за државните воздухоплови и за други посебни типови на воздухоплови.

(13) Минималното осигурително покритие треба да се обезбеди во ситуации кога авиопревозник или оператор со воздухоплови е одговорен за патниците, багажот, товарот и третите лица согласно правилата на меѓународните Конвенции, Заедницата или националните законодавства што не се во спротивност на таквите правила.

(14) Осигурувањето треба да ја опфати/покрие одговорноста што е карактеристична за воздухопловството во однос на патниците, багажот, товарот и третите лица. Што се однесува до патниците, багажот или товарот, осигурувањето треба да вклучува покритие за смрт или лична повреда предизвикана во несреќи и за загуба, уништување или оштетување на багаж или товар. Што се однесува до трети лица, осигурувањето треба да вклучува покритие за смрт, лична повреда и штета на имот предизвикана во несреќа.

(15) Оваа Регулатива не треба да се толкува како барање за двојно осигурување. Што се однесува до договорните превозници и вистинските со значење наведено во член 39 од Монреалската конвенција можат да се сметаат за одговорни за истата штета, земјите-членки може да утврдат посебни мерки со цел да се избегне двојното осигурување.

(16) Додека пазарната практика за понуда на осигурување на колективна основа може да се користи во условите за осигурување, особено кај ризиците од војна и тероризам, дозволувајќи им на осигурителните субјекти подобра контрола врз нивните одговорности, оваа практика не го ослободува авиопревозникот или операторот со воздухоплови од обврската да ги почитува условите за минимално осигурување во случај на договор за осигурување на колективна основа.

(17) Е неопходно да се побара од авиопревозниците да достават доказ дека тие во секое време ги почитуваат условите за минимално осигурување заради покривање на одговорноста, како што е предвидено со оваа Регулатива. Што се однесува на авиопревозниците од Заедницата и на операторите со воздухоплови кои користат воздухоплови регистрирани во Заедницата, приложувањето на доказ за осигурување во една земја-членка треба да биде доволно за сите земји-членки, бидејќи таквото осигурување го спроведува претпријатие овластено за тоа во согласност со важечките закони.

(18) Што се однесува до прелетите над територијата на една земја-членка од страна на авиопревозници кои не се од Заедницата или од страна на воздухоплови што се регистрирани надвор од Заедницата, кои не вклучуваат слетување во или полетување од која било земја-

членка, секоја земја-членка над која се извршил прелетот може, во согласност со меѓународните закони, да побара доказ за придржување кон условите за осигурување наведени во оваа Регулатива, на пример, преку спроведување случајни проверки.

(19) Условите за минимално осигурување треба да се ревидираат после извесен временски период.

(20) Постапките за следење на примената на условите за минимално осигурување треба да бидат транспарентни и недискриминаторни и не треба да го попречуваат слободното движење на стоки, лица, услуги и капитал.

(21) Мерките кои се потребни за спроведување на оваа регулатива треба да се донесат согласно Одлуката 1999/468/EЗ на Советот, од 28 јуни 1999 година, со која се утврдуваат постапките за користење на правата за спроведување кои се пренесени на Комисијата⁶.

(22) Доколку постои потреба од дополнителни правила за утврдување/одредување на соодветно осигурување за покривање на одговорностите карактеристични за воздухопловството, за прашањата кои не се опфатени со оваа Регулатива, земјите-членки треба да имаат можност за утврдување на тие правила.

(23) Кралството Шпанија и Обединетото Кралство, со заедничка декларација на министрите за надворешни работи на двете земји, во Лондон, на 2 декември 1987 година, склучија договори за поголема соработка за користење на аеродромот во Гибралтар. Овие договори сè уште не се влезени во сила.

(24) Бидејќи целта на оваа Регулатива, имено воведувањето на минимум услови за осигурување коешто може да придонесе кон целите на внатрешниот воздухопловен пазар со намалување на нарушувањето на конкуренцијата, земјите-членки не можат целосно да ја постигнат и заради тоа може подобро да се постигне на ниво на Заедницата, Заедницата може да донесе мерки, во согласност со принципот на супсидијарност, како што е утврдено во член 5 од Договорот. Во согласност со принципот на пропорционалност, утврден во тој член, оваа Регулатива не оди подалеку од она што е потребно за постигнување на таа цел,

ЈА ДОНЕСОА СЛЕДНАВА РЕГУЛАТИВА:

Член 1

Цел

1. Целта на оваа Регулатива е да се утврдат минимални услови за осигурување на авиопревозниците и операторите со воздухоплови во поглед на патниците, багажот, товарот и трети лица.

⁶ Сл. весник L 184, 17.7.1999 год., стр. 23.

2. Што се однесува до превозот на пошта, условите за осигурување се оние утврдени во Регулативата (ЕЕЗ) бр. 2407/92 и во националните закони на земјите-членки.

Член 2

Обем

1. Оваа Регулатива се применува на сите авиопревозници и на сите оператори со воздухоплови коишто летаат во рамките на, во, од, или преку територијата на која било земја-членка во која се применува договорот.

2. Оваа регулатива не се применува на:

(а) Државните воздухоплови, како што е наведено во член 3(б) од Конвенцијата за меѓународно цивилно воздухопловство, потпишана во Чикаго на 7 декември 1944 година;

(б) модел на воздухоплови со МТОМ помала од 20 кг;

(в) летала кои со цел да полетаат се придвижуваат со нозе (foot-launched flying machines) (вклучувајќи моторни параглајдери и змаеви);

(г) врзани балони;

(д) змаеви;

(ѓ) падобрани (вклучувајќи и падобрани што се поврзани со возило или брод);

(е) воздухоплови, вклучувајќи и едрилици, со МТОМ помала од 500 кг, и микролесни воздухоплови, кои

- се користат за некомерцијални цели или

- се користат за обука по летање, локално, кои летови не вклучуваат преминување на меѓународни граници,

до тој степен што се однесува на обврските за осигурување што произлегуваат од оваа Регулатива, а се поврзани со ризиците од војна и тероризам.

3. Примената на оваа Регулатива за аеродромот во Гибралтар се подразбира дека не е во спротивност со соодветните правни ставови на Кралството Шпанија и Обединетото Кралство во однос на спорот за сувереноста на територијата на која се наоѓа аеродромот.

4. Примената на оваа Регулатива за аеродромот во Гибралтар се одложува сè додека не влезат во сила спогодбите од Заедничката декларација на министрите за надворешни работи на Кралството Шпанија и Обединетото Кралство, од 2 декември 1987 година. Владите на Шпанија и на Обединетото Кралство ќе го известат Советот за датумот на влегување во сила на овие спогодби.

Член 3

Дефиниции

За потребите на оваа Регулатива:

(а) „авиопревозник“ значи претпријатие што врши воздушен сообраќај со важечко уверение за работа;

(б) „авиопревозник од Заедницата“ е авиопревозник со важечко уверение за работа издадена од страна на земја-членка во согласност со Регулативата (ЕЕЗ) бр. 2407/92;

(в) „оператор со воздухоплови“ е лице или субјект, што не е авиопревозник, кое може постојано и ефективно да користи или управува воздухоплов; физичкото или правното лице на чиешто име воздухопловот е регистриран се смета дека е оператор, освен доколку тоа лице не докаже дека друго лице е операторот;

(г) „лет“:

- што се однесува до патниците и непријавениот багаж, значи периодот на превоз на патниците со воздухоплов, вклучувајќи го нивното качување и симнување,

- што се однесува до товарот и пријавениот багаж, значи периодот на превоз на багажот и товарот од моментот кога багажот или товарот се предадени на авиопревозникот до моментот на предавање на истиот на назначениот примач,

- што се однесува до трети лица, значи користењето на воздухоплов од моментот на вклучување на моторите заради возење по земја или самото полетување до моментот кога тој ќе се спушти на површината и престанува работата на моторите; дополнително, значи движење на воздухоплов со помош на возила за влечење и туркање наназад или со помош на снага карактеристична за возење или полетување на воздухопловот, особено воздушните струи;

(д) „СПВ - SDR“ значи специјални права на влечење како што е утврдено од страна на Меѓународниот монетарен фонд;

(и) „МТОМ“ значи максимална маса на полетување, којашто одговара на утврдениот износ посебно за сите типови на воздухоплови, како што е наведено во уверението за пловидбеност на воздухопловот;

(е) „патник“ значи секое лице што се наоѓа на летот со согласност на авиопревозникот или операторот со воздухоплови, со исклучок на членовите што се на должност, на екипажот за летање и на кабинскиот персонал;

(ж) „трето лице“ значи секое правно или физичко лице, со исклучок на патниците и членовите на екипажот за летање и на кабинскиот персонал кои се на должност,

(з) „комерцијално работење“ значи активност што се извршува за надоместок и/или наем.

Член 4**Принципи на осигурување**

1. **Авиопревозниците и операторите на воздухоплови** наведени во член 2 се осигуруваат во согласност со оваа Регулатива во однос на нивната одговорност што е карактеристична за воздухопловството во однос на патниците, багажот, товарот и трети лица. Осигурените ризици вклучуваат акти на насилство, тероризам, грабнување на воздухоплов, саботажа, незаконско одземање на воздухоплов и граѓански немири.
2. **Авиопревозниците и операторите со воздухоплови** мора да обезбедат дека постои осигурително покритие за секој лет, без разлика дали воздухопловот што се користи е во нивна сопственост или им стои на располагање врз основа на која било форма на договор за изнајмување или преку заеднички активности или франшиза, код-шер договори или каков било друг договор од таков карактер.
3. Оваа Регулатива не е во спротивност со правилата за одговорноста што произлегува од:
 - меѓународните Конвенции кон кои пристапиле земјите-членки и/или Заедницата;
 - правото на Заедницата и
 - националните законодавства на земјите-членки.

Член 5**Усогласеност**

1. **Авиопревозниците и, во случаите кога е потребно, операторите со воздухоплови**, како што е наведено во член 2, ја докажуваат усогласеноста со условите за осигурување што се утврдени во оваа Регулатива на тој начин што им доставуваат на надлежните органи на земјите-членки потврда за осигурување или друг доказ за важечко осигурување..
2. За целите на овој член, „односна земја-членка“ е земјата-членка која го издала уверението за работа на авиопревозникот од Заедницата или земјата-членка, во која е регистриран воздухопловот на операторот со воздухоплови. Што се однесува до авиопревозници и оператори со воздухоплови што не се од Заедницата, коишто користат воздухоплови регистрирани надвор од Заедницата, „односна земја-членка“ е земјата-членка во која или од која се вршат летовите.
3. По исклучок од став 1, земјите-членки преку чии територии се вршат прелети може да побараат од авиопревозниците и операторите со воздухоплови наведени во член 2, да обезбедат доказ за полноважно осигурување во согласност со оваа Регулатива.
4. Во врска со авиопревозници и оператори со воздухоплови од Заедницата кои користат воздухоплови регистрирани во Заедницата, доказот за осигурување во земјата-членка наведена во став 2, важи за сите земји-членки, без штета по примената на член 8(6).

5. Во исклучителни случаи на нефункционирање на пазарот за осигурување, Комисијата може, во согласност со постапката наведена во член 9(2), да одреди соодветни мерки за примена на став 1.

Член 6

Осигурување во поглед на одговорност за патниците, багажот и товарот

1. Во однос на одговорноста за патниците, минималното осигурително покритие изнесува 250000 СПВ - SDR по патник. Меѓутоа, во поглед на некомерцијалните летови/активности со воздухоплови, со МТОМ од 2700 кг или помалку, земјите-членки може да постават пониско ниво на минимално осигурително покритие, под услов таквото покритие да изнесува најмалку 100000 СПВ – SDR по патник.
2. Во однос на одговорноста за багаж, за комерцијалните летови/активности, минималното осигурително покритие изнесува 1000 СПВ - SDR по патник.
3. Во однос на одговорноста за товар, за комерцијалните летови/активности, минималното осигурително покритие изнесува 17 СПВ – SDR по килограм.
4. Ставовите 1, 2 и 3 не се применуваат на летови над територијата на земјите-членки кои ги вршат авиопревозниците и операторите со воздухоплови што не се од Заедницата и кои користат воздухоплови регистрирани надвор од Заедницата, и кои летови не вклучуваат слетување на, или полетување од таа територија.
5. Комисијата е овластена да донесува делегирани акти согласно со член 8а за изменување на вредностите наведени во ставовите 1, 2 и 3 на овој член каде што тоа го налагаат измените на соодветните меѓународни договори.

Член 7

Осигурување за одговорностите кон трети лица

1. Што се однесува на одговорноста за осигурување на трети лица, минималното осигурително покритие по несреќа, за секој и сите воздухоплови, изнесува:

Категорија	МТОМ (кг)	Минимално осигурување (милиони СПВ – SDR)
1	< 500	0,75
2	< 1000	1,5
3	< 2700	3
4	< 2700	7
5	< 12000	18

6	< 25000	80
7	< 50000	150
8	< 200000	300
9	< 500000	500
10	≥ 500000	700

Доколку, во кое било време, осигурителното покритие за штета на трети лица поради опасност/ризик од војна или тероризам не е достапно за кои било авиопревозници или оператори со воздухоплови по несрекен случај, тие авиопревозници или оператори со воздухоплови може да ја исполнат својата обврска за осигурување од таквите ризици со осигурување на колективна основа. Комисијата внимателно ја следи примената на оваа одредба со цел да осигури дека таквото колективно осигурување, во најмала мера, е еднакво со соодветните износи утврдени во табелата.

2. Комисијата е овластена да донесува делегирани акти согласно со член 8а за изменување на вредностите наведени во став 1 на овој член каде што тоа го налагаат измените на соодветните меѓународни договори.

Член 8

Спроведување и санкции

1. Земјите-членки обезбедуваат дека авиопревозниците и операторите со воздухоплови наведени во член 2 се придржуваат кон наведеното во оваа Регулатива.
2. За целите на став 1 и без штета по став 7, во врска со прелетите од страна на авиопревозници што не се од Заедницата или од страна на воздухоплови регистрирани надвор од Заедницата, во кои прелети не е вклучено слетување во или полетување од која било земја-членка, како и во врска со запирањата на тие воздухоплови во земјите-членки заради некомерцијални цели, односната земја-членка може да побара доказ за усогласеност со условите за осигурување утврдени во оваа Регулатива.
3. Каде што е потребно, земјите-членки може да побараат дополнителен доказ од авиопревозникот, операторот со воздухоплови или од односниот осигурителен субјект.
4. Санкциите за повреда на оваа регулатива се ефикасни, соодветни и одвратувачки.
5. Што се однесува до авиопревозниците од Заедницата, овие санкции може да вклучуваат повлекување на уверението за работа, што е предмет на и во согласност со соодветните одредби од законодавството на Заедницата.

6. Што се однесува до авиопревозниците и операторите на воздухоплови што не се од Заедницата и коишто користат воздухоплови регистрирани надвор од Заедницата, санкциите може да вклучуваат одбивање на правото да слетаат на територијата на земјата-членка.

7. Доколку земјите-членки сметаат дека не се исполнети условите наведени во оваа Регулатива, тие нема да дозволат воздухоплов да полета пред односниот авиопревозник или оператор со воздухоплови да достави доказ за соодветно осигурително покритие во согласност со оваа Регулатива.

Член 8а

Извршување на делегираните овластувања

1. Овластувањето да донесува делегирани акти кое се пренесува на Комисијата е предмет на условите наведени во овој член.

2. Овластувањето да донесува делегирани акти наведено во член 6(5) и член 7(2) се пренесува на Комисијата за период од 5 години од 26 јули 2019 година. Комисијата ќе изготви извештај во однос на делегирањето на овластувања не подоцна од 9 месеци пред крајот на петгодишниот период. Делегирањето на овластувања ќе биде премолчено продолжено за ист период на траење, освен ако Европскиот парламент или Советот се против такво продолжување, не подоцна од 3 месеци пред крај на секој период.

3. Делегирањето на овластувања наведено во член 6(5) и член 7(2) може да е отповикано во кое било време од Европскиот парламент или Советот. Одлука за отповикување ќе стави крај на делегираното овластување наведено во таа одлука. Влегува во сила на денот кој следи по нејзиното објавување во *Службениот весник на Европската Унија* или во подоцен датум наведен во неа. Ова нема да влијае на валидноста на кој било делегиран акт кој е веќе влезен во сила.

4. Пред донесување на делегиран акт, Комисијата ќе се консултира со експерти назначени од секоја земја членка согласно со начелата утврдени во Меѓуинституционалната Спогодба од 13 април 2016 година за Подобро создавање закони (*).

5. Штом ќе усвои делегиран акт, Комисијата воедно ќе ги информира и Европскиот парламент и Советот.

6. Делегиран акт донесен согласно со член 6(5) и член 7(2) ќе влезе во сила само доколку нема приговор од Европскиот парламент или од Советот во период од два месеци по известувањето на Европскиот парламент и Советот за тој акт или доколку пред истек на тој период и Европскиот парламент и Советот ја информираат Комисијата дека немаат ништо против. Тој период може да се продолжи за два месеци по барање на Европскиот парламент или на Советот.

Член 9**Постапка на Комитетот**

1. На Комисијата ѝ помага Комитетот согласно член 11 од Регулативата (ЕЕЗ) бр. 2408/92 на Советот од 23 јули 1992 година, за пристап на авиопревозниците од Заедницата до воздушните патишта во рамките на Заедницата⁷.
2. Во врска со овој став, се применуваат членовите 5 и 7 од Одлуката 1999/468/ЕЗ, имајќи ги предвид одредбите од членот 8 од истата.
Предвидениот рок од членот 5(6) на Одлуката 1999/468/ЕК изнесува три месеци.
3. Во врска со упатувањето на овој став, се применуваат член 5a(1) до 4 и член 7 од Одлуката 1999/468/ЕЗ, земајќи ги предвид одредбите од член 8 од истата.
4. Комисијата може дополнително да се консултира со Комитетот за кое било друго прашање во врска со примената на оваа Регулатива.

Член 10**Известување и соработка**

1. Комисијата доставува извештај до Европскиот парламент и Советот за функционирањето на оваа Регулатива, најдоцна до 30 април 2008.
2. На барање на Комисијата, земјите-членки ѝ доставуваат податоци за примената на оваа Регулатива.

Член 11**Влегување во сила**

Оваа регулатива влегува во сила дванаесет месеци од датумот на нејзиното објавување во Службениот весник на Европската унија.

Оваа регулатива е целосно обврзувачка и директно применлива во сите земји-членки.

Стразбур, 21 април 2004 година.

За Европскиот парламент

Претседател

П. Кокс

За Советот

Претседател

Д. Рош

⁷ Сл. весник L 240, 24.8.1992 година, стр. 8. Регулатива со последните измени со Регулативата (ЕЗ) 1882/2003 на Европскиот парламент и на Советот (Сл. весник L 284, 31.10.2003 год., стр. 1)

(*) Сл. весник L 123, 12.5.2016 година, стр. 1.;

РЕГУЛАТИВА (ЕУ) БР. 285/2010 НА КОМИСИЈАТА**од 6 април 2010 година****за изменување и дополнување на Регулатива (ЕЗ) бр. 785/2004 на Европскиот парламент и на Советот за условите за осигурување за авиопревозници и оператори на воздухоплови**

ЕВРОПСКАТА КОМИСИЈА,

имајќи го предвид Договорот за функционирање на Европската унија,

имајќи ја предвид Регулатива (ЕЗ) бр. 785/2004 на Европскиот парламент и на Советот од 21 април 2004 година, за условите за осигурување за авиопревозници и оператори на воздухоплови⁸, а особено член 5(5) од истата,

со оглед на тоа што:

- (1) Со Одлука 2001/539/ЕЗ на Советот⁹, Заедницата склучи Конвенција за изедначување на некои правила кои се однесуваат на меѓународниот превоз по воздушен пат, склучена во Монреал на 28 мај 1999 година („Монреалска конвенција), во која се утврдуваат правилата за одговорност во однос на меѓународниот превоз по воздушен пат на патници, багаж и товар.
- (2) Со Регулатива (ЕЗ) бр. 785/2004 се утврдуваат минималните услови за осигурување што се однесува на одговорноста за патниците, багажот и товарот на ниво со кое се обезбедува дека авиопревозниците се соодветно осигурани за покривање на нивната одговорност во согласност со Монреалската конвенција.
- (3) Меѓународната организација за цивилно воздухопловство (ICAO) неодамна ги преиспита границите на одговорност на авиопревозниците во склад со Монреалската конвенција, повикувајќи се на факторот на инфлација кој одговара на акумулираната стапка на инфлацијата од денот на влегување во сила на Монреалската конвенција.
- (4) ICAO утврдува дека факторот на инфлација од 4 ноември 2003 година, денот на влегување во сила на Монреалската конвенција, е поголем од 10%, што претставува гранична вредност за иницирање на прилагодување на границите на одговорност. Затоа, границите на одговорност се ревидираат на соодветен начин.
- (5) Минималните услови за осигурување што се однесува на одговорноста за патниците, багажот и товарот утврдени со Регулатива (ЕЗ) бр. 785/2004 треба благовремено да се прилагодат со ревидираните граници на одговорност во склад со Монреалската конвенција, кои влегоа во сила на 30 декември 2009 година.
- (6) Во врска со одговорноста што се однесува на патниците, минималните услови за осигурување наведени во Регулатива (ЕЗ) бр. 785/2004 се поставени на ниво кое значително ги надминува ревидираните граници на одговорност во согласност со Монреалската конвенција.
- (7) Што се однесува на одговорноста за багажот и товарот, минималните услови за

⁸ Сл. весник бр. L 138, 30.4.2004 год., стр. 1.⁹ Сл. весник бр. L 194, 18.7.2001 год., стр. 38.

осигурување наведени во Регулатива (ЕЗ) бр. 785/2004 треба да се зголемат до нивото на ревидираните граници на одговорност во согласност со Монреалската конвенција.

- (8) Затоа, Регулатива (ЕЗ) бр. 785/2004 треба соодветно да се измени и дополни.
- (9) Мерките кои се предвидуваат со оваа регулатива се во согласност со мислењето на Комитетот основан со член 25 од Регулатива (ЕЗ) бр. 1008/2008 на Европскиот парламент и на Советот од 24 септември 2008 година, за заеднички правила за вршењето на воздушен сообраќај во Заедницата¹⁰,

ЈА ДОНЕСЕ СЛЕДНАТА РЕГУЛАТИВА:

Член 1

Во член 6 од Регулатива (ЕЗ) бр. 785/2004, ставовите 2 и 3 се заменуваат со следниов текст:

„2. За одговорноста што се однесува на багажот, најниска покриеност од осигурувањето изнесува 1 131 SDR (СПВ) по патник на комерцијални летови.

3. За одговорноста што се однесува на товарот, најниска покриеност од осигурувањето изнесува 19 SDR по килограм на комерцијални летови.“

Член 2

Оваа регулатива влегува во сила од денот на нејзиното објавување во *Службениот весник на Европската унија*.

Оваа регулатива е целосно обврзувачка и директно применлива во сите земји-членки.

Брисел, 6 април 2010 година.

За Комисијата
Претседател
Жозе Мануел БАРОСО

¹⁰ Сл. весник бр. L 293, 31.10.2008 год., стр. 3.

**Делегирана Регулатива на Комисијата (ЕУ) 2020/1118
од 27 април 2020 година
за изменување на Регулатива (ЕЗ) бр. 785/2004 на Европскиот парламент и на
Советот за условите за осигурување на авиопревозниците и операторите со
воздухоплови**

ЕВРОПСКАТА КОМИСИЈА,

имајќи го предвид Договорот за функционирањето на Европската унија,
имајќи ја предвид Регулативата (ЕЗ) бр. 785/2004 на Европскиот парламент и на Советот од 21
април 2004 година во врска со условите за осигурување на авиопревозниците и операторите
со воздухоплови ⁽¹⁾, и особено член 6(5) од истата,
со оглед на тоа што:

- (1) Со Одлука 2001/539/ЕЗ на Советот ⁽²⁾ Заедницата ја склучи Конвенцијата за изедначување на одредени правила што се однесуваат на меѓународниот превоз по воздушен пат, договорена во Монреал на 28 мај 1999 година (Монреалска Конвенција), со која се утврдени правила за одговорност во однос на меѓународниот превоз на патници, багаж и товар по воздушен пат.
- (2) Со Регулативата (ЕЗ) бр. 785/2004 се утврдуваат услови за минимално осигурување во однос на одговорност за патници, багаж и товар на ниво со кое се обезбедува дека авиопревозниците се соодветно осигурани за покривање на нивната одговорност во согласност со Монреалската Конвенција.
- (3) Меѓународната организација за цивилно воздухопловство (ICAO) неодамна ги преиспита ограничувањата на одговорност на авиопревозниците согласно Монреалската Конвенција во однос на факторот на инфлација кој соодветствува на акумулираната стапка на инфлација од датумот на стапување на сила на Монреалската Конвенција.
- (4) ICAO одреди дека факторот на инфлација од 30 декември 2009 година, датумот на стапување на сила на претходно ревидираните ограничувања на Монреалската Конвенција, надмина 10 проценти, прагот за иницирање на прилагодување на границите на одговорност. Според тоа, границите на одговорност се соодветно ревидирани.
- (5) Условите за минимално осигурување во однос на одговорност за патници, багаж и товар, утврдени со Регулативата (ЕЗ) бр. 785/2004, треба навремено да се прилагодат на ревидираните ограничувања на одговорност во согласност со Монреалската Конвенција кои стапија на сила на 28 декември 2019 година.

- (6) Во однос на одговорност за патници, условите за минимално осигурување од Регулативата (ЕЗ) бр. 785/2004 се поставени на ниво кое значително ги надминува ревидираните ограничувања на одговорност во согласност со Монреалската Конвенција.
- (7) Во однос на одговорност за багаж и товар, условите за минимално осигурување од Регулативата (ЕЗ) бр. 785/2004 треба да се зголемат на ниво на ревидираните ограничувања на одговорност во согласност со Монреалската Конвенција.
- (8) Регулативата (ЕЗ) бр. 785/2004 треба соодветно да се измени,

(¹) Сл. весник бр. L 138, 30.4.2004 година, стр.1

(²) Одлука 2001/539/ЕЗ на Советот од 5 април 2001 година од Европската Заедница за склучувањето на Конвенцијата за изедначување на одредени правила што се однесуваат на меѓународниот превоз по воздушен пат, (Монреалската Конвенција) (Сл. весник бр. L 194, 18.7.2001 година, стр.38.).

ЈА ДОНЕСЕ ОВАА РЕГУЛАТИВА:

Член 1

Во Член 6 од Регулацијата (ЕЗ) бр. 785/2004, ставовите (2) и (3) се заменуваат со следниов текст:

- '2. За одговорноста што се однесува на багаж, најниското осигурително покритие изнесува 1 288 СПВ по патник на комерцијални летови.
3. За одговорноста што се однесува на товар, најниското осигурително покритие изнесува 22 СПВ по килограм на комерцијални летови.'

Член 2

Оваа Регулација влегува во сила на денот кој следи по нејзиното објавување во *Службениот весник на Европската Унија*.

Оваа Регулација е целосно обврзувачка и директно применлива во сите земји членки.

Брисел, 27 април 2020 година.

За

Комисијата

Претседател

Урсула ФОН ДЕР ЛАЈЕН

ПРИЛОГ 2

Регулатива (ЕЗ) бр. 1008/2008
на Европскиот парламент и на Советот од 24 септември 2008 година
за заедничките правила за вршење на воздушен сообраќај во Заедницата

(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 ^[11],

имајќи го предвид мислењето на Комитетот на регионите ^[12],

постапувајќи во согласност со постапката утврдена во член 251 од Договорот ^[13], со оглед на тоа што:

(1) Треба да се извршат значителни промени на Регулативи (ЕЕЗ) бр. 2407/92 на Советот од 23 јули 1992 година за издавање на уверенија на авиопревозниците ^[14], (ЕЕЗ) бр. 2408/92 од 23 јули 1992 година за пристапот на авиопревозниците на Заедницата до воздушните патишта во рамките на Заедницата ^[15], и (ЕЕЗ) бр. 2409/92 од 23 јули 1992 година за цените и тарифите во воздушниот сообраќај ^[16]. Во интерес на јасноста, овие регулативи треба да се преработат и да се пречистат во една единствена регулатива.

(2) За да се осигури поефикасна и подоследна примена на законодавството на Заедницата за внатрешниот воздухопловен пазар, потребни се низа ускладувања на сегашната правна рамка.

(3) Препознавајќи ја можната врска помеѓу добрата финансиска положба на авиопревозник и безбедноста, треба да се воспостави построго следење на финансиската состојба на авиопревозниците.

(4) Со оглед на сè поголемата важност на авиопревозниците што имаат оперативни бази во неколку земји-членки како и на потребата да се гарантира ефикасен надзор врз овие

¹¹ Сл. весник. С 175, 27.7.2007, стр. 85.

¹² Сл. весник. С 305, 15.12.2007, стр. 11.

¹³ Мислење на Европскиот парламент од 11 јули 2007 година (Сл. весник. С 175 Е, 10.7.2008, стр. 371), Заеднички став на Советот од 18 април 2008 година (Сл. весник С 129 Е, 27.5.2008, стр. 1) и Став на Европскиот парламент од 9 јули 2008 година (сè уште не е објавен во Службен весник).

¹⁴ Сл. весник. L 240, 24.8.1992, стр. 1.

¹⁵ Сл. весник. L 240, 24.8.1992, стр. 8.

¹⁶ Сл. весник. L 240, 24.8.1992, стр. 15.

авиопревозници, истата земја-членка треба да одговара за надзорот врз уверението за исполнување на безбедносните услови за вршење на воздушен превоз (Air Operator Certificate – АОС) на авиопревозникот и уверението за работа за вршење на воздушен превоз.

(5) Со цел да се обезбеди доследно следење на придржувањето кон условите на уверението за работа на сите авиопревозници на Заедницата, надлежните органи кои издаваат уверенија треба редовно да вршат процена на финансиската состојба на авиопревозниците. Според тоа, авиопревозниците треба да обезбедат доволно податоци за својата финансиска состојба, особено во првите две години од своето постоење, бидејќи истите се особено критични за опстанокот на еден авиопревозник на пазарот. За да се избегне нарушување на конкуренцијата што произлегува од различната примена на правилата на национално ниво, потребно е земјите-членки да го зајакнат финансискиот надзор врз сите авиопревозници на Заедницата.

(6) Заради намалување на ризиците за патниците, на авиопревозниците на Заедницата кои не ги исполнуваат условите за одржување на важечко уверение за работа не смее да им се дозволи да продолжат со работење. Во таквите случаи, надлежниот орган кој издава уверенија треба да го повлече или привремено да го одземе уверението за работа.

(7) Врз основа на Регулатива (ЕЗ) бр. 785/2004 на Европскиот парламент и на Советот од 21 април 2004 година, за условите за осигурување на авиопревозниците и операторите на воздухоплови ^[17], авиопревозникот треба да е осигурен за да ја покрие одговорноста за штета во случај на несреќи, што се однесува на патниците, товарот и третите страни. Исто така, за авиопревозниците треба да се воведат и обврски за осигурување во однос на одговорност во случај на несреќи со пошта.

(8) За да се избегне претерано користење на договорите за закуп на воздухоплови кои се регистрирани во трети земји, особено оние за закуп со екипаж, ваквите можности треба да се дозволат само во исклучителни околности, како, на пример, недостаток на соодветни воздухоплови на пазарот на Заедницата, и тие треба да бидат строго временски ограничени и треба да ги исполнуваат стандарди за безбедност што се еднакви на стандардите за безбедноста од законодавството на Заедницата и од националните законодавства.

(9) Што се однесува на вработените на авиопревозниците на Заедницата кои вршат воздушен сообраќај од оперативна база вон територијата на земјата-членка во која е сместено главното седиште на авиопревозникот, земјите-членки треба да ја гарантираат правилната примена на законодавството на Заедницата и националните законски прописи од областа на социјалната заштита.

(10) За да се комплетира внатрешниот воздухопловен пазар, треба да се укинат постојните ограничувања што се применуваат меѓу земјите-членки, како што се ограничувањата во однос на заедничките ознаки на линии (code-sharing) кон трети земји, или во однос на утврдувањето на цени на линии кон трети земји со поплатно застанување во некоја друга земја-членка (летови врз основа на шестата сообраќајна слобода во воздухопловството).

(11) Со цел да се земат предвид посебните карактеристики и ограничувања на најоддалечените региони, особено нивната оддалеченост, ограниченост и мала површина, како и потребата за нивно соодветно поврзување со централните региони на Заедницата, може да се оправда склучување на посебни договори во врска со правилата за периодот на

¹⁷ Сл. весник. L 138, 30.4.2004, стр. 1.

важноста на договорите за обврски за вршење јавни услуги кои ги опфаќаат линиите до тие региони.

(12) Условите под коишто може да се воведат обврски за вршење јавни услуги треба да бидат јасно и недвосмислено дефинирани, а соодветните постапки за јавен повик треба да овозможуваат учество на доволен број на кандидати во постапката. Комисијата треба да биде во можност да добие онолку информации колку што ѝ се неопходни за да може да ја оцени економската оправданост на обврските за вршење јавни услуги во поединечните случаи.

(13) Важечките правила во врска со распределбата на сообраќајот меѓу аеродромите што опслужуваат еден ист град или агломерација треба да бидат јасно наведени и едноставни.

(14) Соодветно е да се гарантира дека земјите-членки имаат можност да реагираат на ненадејните проблеми што произлегуваат од непредвидени и неизбежни околности, а кои технички или практично во голема мера го отежнуваат вршењето на воздушниот сообраќај.

(15) Корисниците треба да имаат пристап до сите цени и тарифи на воздушниот превоз, без оглед на нивното место на престој во Заедницата, или на нивното државјанство, и независно од седиште на патничкиот агент во рамките на Заедницата.

(16) Корисниците треба да бидат во можност да ги споредуваат цените на воздушниот превоз на различни авиокомпаниии. Според тоа, крајната цена што корисникот ја плаќа за воздушниот превоз со место на поаѓање во Заедницата, во секое време треба да биде назначена, вклучувајќи ги сите даноци, надоместоци и давачки. Исто така, авиопревозниците од Заедницата се поттикнуваат да ја наведат крајната цена за своите услуги во воздушен сообраќај од трети земји до Заедницата.

(17) Мерките кои се потребни за спроведување на оваа регулатива треба да бидат донесени во согласност со Одлука 1999/468/EЗ на Советот од 28 јуни 1999 година, за утврдување на постапките за користење на овластувањата за спроведување кои и се доделени на Комисијата^[18].

(18) Бидејќи целта на оваа регулатива, имено што е можно произедначена примена на законодавството на Заедницата во врска со внатрешниот пазар на воздушниот превоз, не може да се постигне во доволна мера од страна на земјите-членки поради меѓународниот карактер на воздушниот сообраќај, па според тоа истата може подобро да се постигне на ниво на Заедницата, Заедницата може да донесе мерки, согласно начелото на супсидијарност од член 5 од Договорот. Согласно начелото за пропорционалност, како што е наведено во тој член, оваа регулатива не излегува од рамките од она што е потребно за постигнување на таа цел.

(19) Министерската изјава за аеродромот во Гибралтар, договорена во Кордоба на 18 септември 2006 година, за време на првата министерска средба на Форумот за дијалог за Гибралтар, ќе ја замени Заедничката изјава за аеродромот донесена во Лондон на 2 декември 1987 година, а целосното придржување кон истата ќе се смета дека претставува придржување кон изјавата од 1987 година.

¹⁸ Сл. весник. L 184, 17.7.1999, стр. 23.

(20) Според тоа, потребно е да се укинат Регулативи (ЕЕЗ) бр. 2407/92, (ЕЕЗ) бр. 2408/92 и (ЕЕЗ) бр. 2409/92,

ЈА ДОНЕСОА СЛЕДНАТА РЕГУЛАТИВА:

ПОГЛАВЈЕ I

ОПШТИ ОДРЕДБИ

Член 1

Предмет

1. Со оваа регулатива се уредуваат издавањето на уверенија на авиопревозниците на Заедницата, правото на авиопревозниците на Заедницата да вршат воздушен сообраќај во рамките на Заедницата, како и утврдувањето на цените во воздушниот сообраќај во рамките на Заедницата.

2. Примената на Поглавје III од оваа регулатива за аеродромот во Гибралтар се подразбира дека не е во спротивност со односните правни ставови на Кралството Шпанија и на Обединетото Кралство што се однесуваат на спорот за сувереноста на територијата на којашто се наоѓа аеродромот.

Член 2

Дефиниции

За целите на оваа регулатива:

1. „уверение за работа за вршење на воздушен превоз (Operating Licence)“ е овластување кое надлежниот орган кој издава уверенија му го издава на претпријатие, со кое му се дозволува да врши воздушен превоз како што е наведено во уверението за работа за вршење на воздушен превоз (во понатамошниот текст: уверение за работа);

2. „надлежен орган кој издава уверенија“ е орган на земјата-членка кој е овластен за издавање, одбивање, повлекување или привремено одземање на уверение за работа согласно наведеното во Поглавје II;

3. „претпријатие“ е кое било физичко или правно лице, без оглед на тоа дали остварува добивка или не, или кое било службено тело, без оглед на тоа дали има статус на правно лице или не;

4. „воздушен превоз“ е лет или серија летови со кои се превезуваат патници, товар и/или пошта за надоместок и/или наемнина;

5. „лет“ е заминување од определен аеродром кон определениот аеродром на одредиште;

6. „локален лет“ е лет кој не вклучува превоз на патници, пошта и/или товар меѓу различни аеродроми или други одобрени точки за слетување;
7. „воздухопловно пристаниште“ е која било област во земја-членка што е посебно приспособена за воздушен сообраќај;
8. „уверение за исполнување на безбедносните услови за вршење на воздушен превоз (Air Operator Certificate – АОС)“ е уверение што се издава на претпријатие, а со кое се потврдува дека операторот поседува професионална способност и организациона поставеност за да ја осигури безбедноста на операциите наведени во уверението за исполнување на безбедносните услови за вршење на воздушен превоз (во понатамошниот текст: АОС), како што се предвидува во односните одредби од законодавството на Заедницата или од националното законодавство;
9. „ефективна контрола“ е однос што е воспоставен со права, договори или какви било други средства кои, посебно или заедно, и земајќи ги предвид уважувањата на соодветните факти или закони, даваат можност за директно или индиректно користење на одлучувачкото влијание врз претпријатие, особено преку:
- (а) правото на користење на целиот или дел од имотот на претпријатието;
 - (б) права или договори што имаат одлучувачко влијание врз составот, гласањето или одлуките на телата на претпријатието, или на поинаков начин обезбедуваат одлучувачко влијание врз деловните активности на претпријатието;
10. „авиопревозник“ е претпријатие со важечко уверение за работа или еквивалентен документ;
11. „авиопревозник на Заедницата“ е авиопревозник со важечко уверение за работа издадена од страна на надлежен орган за издавање на уверенија согласно Поглавје II;
12. „деловен план“ е детален опис на планираните комерцијални активности на авиопревозникот за даден период, особено што се однесува на очекуваниот развој на пазарот и планираните вложувања, вклучувајќи ги и финансиските и економските последици од овие активности;
13. „воздушен сообраќај во рамките на Заедницата“ е воздушен сообраќај кој се врши во рамките на Заедницата;
14. „сообраќајно право“ е право за вршење воздушен сообраќај меѓу два аеродрома во Заедницата;
15. „продажба само на места за седење“ е продажба на седишта, без поврзана продажба на какви било други услуги, како на пример, сместување, која авиопревозникот или неговиот овластен застапник ја продаваат директно на јавноста;
16. „редовен воздушен сообраќај“ е серија летови со следниве карактеристики:

(а) на секој лет, седиштата и/или капацитетот за превоз на товар и/или пошта ѝ стојат на располагање на јавноста за индивидуална набавка (било непосредно од авиопревозникот или од неговите овластени застапници);

(б) се врши за потребите на сообраќајот меѓу исти два или повеќе аеродроми, или:

– согласно објавен ред на летање, или

– со летови што се толку редовни или зачестени што претставуваат препознатлива систематична серија;

17. „капацитет“ е бројот на седишта или корисната носивост што ѝ се нудат на пошироката јавност во редовниот воздушен сообраќај за даден период;

18. „цени на авиопревозот“ се цените изразени во евра или во локална валута, што се плаќаат на авиопревозниците или на нивните застапници, или на други продавачи на билети, за превозот на патниците во воздушниот сообраќај и сите услови под кои се применуваат тие цени, вклучувајќи ги и надоместокот и условите што се нудат на агенцијата и на останатите помошни служби;

19. „тарифи во воздушниот сообраќај“ се цените, изразени во евра или во локална валута, што се плаќаат за превоз на товар и сите услови под кои се применуваат овие цени, вклучувајќи го и плаќањето и условите што се нудат на агенцијата и на останатите помошни служби;

20. „односна (-и) земја-членка (земји-членки)“ е земјата-членка (земјите-членки) меѓу кои или во чишто рамки се врши воздушниот сообраќај;

21. „вклучена (-и) земја-членка (земји-членки)“ е односната (-ите) земја-членка (земји-членки) и земјата-членка (земјите-членки) во која (кои) му е издадено уверение на авиопревозникот (-иците) кои вршат воздушен сообраќај;

22. „агломерација“ е урбано подрачје што се состои од неколку градови или места кои, поради порастот на населението и ширењето, физички се споиле во едно непрекинато изградено подрачје;

23. „деловен извештај“ е детален приказ на приходите и расходите на авиопревозникот за даден период, вклучувајќи и детален приказ по ставки меѓу дејностите што се поврзани со воздушниот превоз и останатите дејности, како и на паричните и непаричните елементи;

24. „договор за закуп на воздухоплов без екипаж“ е договор склучен меѓу претпријатија, според кој со воздухопловот се управува согласно АОС на закупецот;

25. „договор за закуп на воздухоплов со екипаж“ е договор склучен меѓу авиопревозници, според кој со воздухопловот се управува согласно АОС-то на закуподавачот;

26. „главно деловно седиште“ е централата или регистрираната канцеларија на авиопревозник на Заедницата во земјата-членка во која се вршат главните финансиски дејности и во која се

спроведува оперативниот надзор, вклучувајќи го и управувањето со постојаната/континуирана пловидбеност.

ПОГЛАВЈЕ II УВЕРЕНИЕ ЗА РАБОТА

Член 3 Уверение за работа

1. Ниедно претпријатие со седиште регистрирано во Заедницата не смее да врши превоз на патници, пошта и/или товар по воздушен пат за надомест или наем, освен ако за тоа не му е издадено соодветно уверение за работа.

Претпријатието што ги исполнува условите од ова поглавје има право да добие уверение за работа.

2. Надлежниот орган кој издава уверенија не смее да дава уверенија за работа ниту да ја продолжуваат важноста на истите ако не е исполнет кој било од условите од ова поглавје.

3. Без да биде во спротивност со која било друга важечка одредба на Заедницата, на националното или меѓународното право, следните категории воздушен сообраќај не подлежат на условот за поседување на важечко уверение за работа:

(а) воздушен сообраќај кој се врши со воздухоплови без погон на мотор и/или ултралесни воздухоплови со погон на мотор; и

(б) локални летови.

Член 4 Услови за издавање на уверение за работа

Надлежниот орган на земја – членка кој издава уверенија му издава уверение за работа на претпријатие, под услов дека:

(а) неговото главно седиште се наоѓа во таа земја-членка;

(б) тоа поседува важечко АОС издадено од националниот орган на истата земја-членка чишто надлежен орган кој издава уверенија е одговорен за издавање, одбивање, повлекување или привремено одземање на уверението за работа на авиопревозникот на Заедницата;

(в) тоа има на располагање еден или повеќе воздухоплови врз основа на сопственост или договор за закуп на воздухоплов без екипаж;

(г) неговата главна дејност е да врши воздушен сообраќај, самостојно или во комбинација со која било друга комерцијална дејност на воздухоплов, или поправка и одржување на воздухоплови;

(д) структурата на неговата компанија му овозможува на надлежниот орган кој издава уверенија да ги спроведе одредбите од ова поглавје;

(ѓ) земјите-членки и/или државјаните на земјите-членки поседуваат повеќе од 50% од претпријатието и вршат ефективна контрола врз истото, непосредно или посредно, преку едно или повеќе посреднички претпријатија, освен како е предвидено во спогодба склучена со трета земја во кој Заедницата се јавува како страна;

(е) тоа ги исполнува финансиските услови што се утврдени во член 5;

(ж) тоа ги исполнува условите за осигурување што се утврдени во член 11 и во Регулатива (ЕЗ) бр. 785/2004; и

(з) тоа ги исполнува одредбите за добро реноме, како што е утврдено во член 7.

Член 5

Финансиски услови за издавање на уверение за работа

1. Надлежниот орган кој издава уверенија врши детална проценка за тоа дали претпријатието кое за прв пат поднесува барање за издавање на уверение за работа може да покаже дека:

(а) во секое време, за период од 24 месеци од започнување со работењето може да ги исполни своите вистински и потенцијални обврски, што се утврдени врз реални претпоставки; и

(б) може да ги подмири своите постојани и оперативни трошоци настанати при работењето согласно својот деловен план, а кои се утврдени врз реални претпоставки, без да се земе предвид каков било приход од неговото работење.

2. За целите на процената наведена во став 1, секој подносител на барање доставува деловен план, најмалку за првите три години од работењето. Исто така, во деловниот план во детали се прикажуваат финансиските врски на подносителот на барањето со кои било други комерцијални дејности во кои учествува подносителот на барањето, било непосредно или преку односни претпријатија. Исто така, подносителот на барањето ги доставува сите битни податоци, особено податоците наведени во точка 1 од Анекс I.

3. Ставовите 1 и 2 не смее да се применуваат на претпријатие кое поднесува барање за уверение за работа и има намера да лета со воздухоплови со максимална маса на полетување помала од 10 тони и/или со помалку од 20 седишта. Ваквите претпријатија докажуваат дека нивниот нето капитал изнесува најмалку 100.000 евра, или, на барање на надлежниот орган кој

издава уверенија, ги поднесуваат сите битни податоци за целите на вршење на процената спомната во став 1, особено податоците спомнати во точка 1 од Анекс I.

Меѓутоа, надлежниот орган кој издава уверенија може да ги примени ставовите 1 и 2 на претпријатие што поднесува барање за уверение за работа согласно одредбите од претходниот потстав, а кое има намера да врши редовен воздушен сообраќај или чијшто промет е поголем од 3 милиони евра годишно.

Член 6

Уверение за исполнување на безбедносните услови за вршење на воздушен превоз – АОС

1. Издавањето и важноста на уверението за работа во секое време зависат од поседувањето на важечко АОС, во кое се наведени дејностите опфатени во уверението за работа.
2. Секоја измена на АОС-то на авиопревозник на Заедницата се наведува, по потреба, во неговото уверение за работа.

Член 7

Доказ за добро реноме

1. Кога, за потребите на издавање уверение за работа, се бара доказ дека лицата што континуирано и ефикасно ќе управуваат со работењето на претпријатието се со добро реноме, или доказ дека не се предмет на стечајна постапка, надлежниот орган кој издава уверенија, што се однесува на државјаните на земјите-членки, го прифаќа како доволен доказ поднесувањето на документи издадени од страна на надлежните органи во матичната земја-членка, или во земјата-членка во која лицето има постојано живеалиште, а со кои се потврдува дека овие услови се исполнети.
2. Ако матичната земја-членка или земјата-членка во која лицето има постојано живеалиште не ги издава документите наведени во став 1, овие документи се заменуваат со давање на изјава под заклетва – или, во земји-членки во кои не постои одредба за давање на изјава под заклетва, се заменуваат со свечена изјава што односното лице ја дава пред надлежните судски или управни органи или, кога е соодветно, пред нотар или квалификувано стручно тело на матичната земја-членка или на земјата-членка во која лицето има постојано живеалиште. Овој орган, нотар или квалификувано професионално тело издаваат уверение со кое се потврдува веродостојноста на изјавата дадена под заклетва или на свечената изјава.
3. Надлежниот орган кој издава уверенија може да побара документите и уверенијата наведени во ставовите 1 и 2 да се достават најдоцна во рок од три месеци од датумот на нивното издавање.

Член 8

Важност на уверение за работа

1. Уверението за работа важи сè додека авиопревозникот на Заедницата ги исполнува условите од ова поглавје.

Авиопревозник на Заедницата треба во секое време, на барање од надлежниот орган кој издава уверенија, да биде способен да докаже дека ги исполнува сите услови од ова поглавје.

2. Надлежниот орган кој издава уверенија темелно го следи придржувањето кон условите од ова поглавје. Тој, во секој случај, го проверува придржувањето кон овие услови во следниве случаи:

(а) две години по издавање на ново уверение за работа;

(б) кога постои сомнеж за можни проблеми; или

(в) на барање на Комисијата.

Во случај ако надлежниот орган кој издава уверенија се посомнева дека финансиските проблеми на даден авиопревозник на Заедницата може да влијаат врз безбедноста на неговото работење, тој веднаш го известува надлежниот орган за издавање на АОС.

3. Уверението за работа повторно се поднесува на одобрување во случај кога авиопревозник на Заедницата:

(а) не започнал со работење во рок од шест месеци по добивање на уверение за работа;

(б) престанал со работење во период подолг од шест месеци; или

(в) што бил лиценциран врз основа на последниот потстав од член 5(3) има намера да врши превоз со воздухоплов со димензии поголеми од оние наведени во член 5(3), или повеќе не се придржува кон финансиските услови наведени во тој став.

4. Авиопревозник на Заедницата ги доставува до надлежниот орган кој издава уверенија своите финансиски извештаи од ревизиите најдоцна шест месеци по завршувањето на односната финансиска година, освен ако не е поинаку предвидено во националното право. Во текот на првите две години од работењето на авиопревозник на Заедницата, податоците спомнати во точка 3 од Анекс I, се доставуваат до надлежниот орган кој издава уверенија на негово барање.

Надлежниот орган кој издава уверенија може во секое време да ја оценува финансиската успешност на авиопревозник на Заедницата на којшто му издал уверение за работа, преку барање за доставување на соодветните податоци. Во рамките на таквото оценување, односниот авиопревозник на Заедницата ги ажурира податоците наведени во точка 3 од Анекс I и ги доставува до надлежниот орган кој издава уверенија на негово барање.

5. Авиопревозник на Заедницата го известува надлежниот орган кој издава уверенија:

(а) однапред, за сите планови за воведување на нов воздушен превоз на континент или светски регион што претходно не го опслужувал, или за секоја друга значајна промени во опсегот на својата дејност, вклучувајќи ги и, но без ограничување на, промените на типот или бројот на воздухоплови што ги користи.

(б) однапред, за какви било планирани спојувања или преземања; и

(в) во рок од 14 дена за секоја промена на сопственоста на кој било поединечен удел кој претставува 10% или повеќе од севкупниот удел на авиопревозникот на Заедницата, или на неговата матична компанија или крајната холдинг компанија.

6. Ако надлежниот орган кој издава уверенија смета дека промените за кои е известен согласно став 5, претставуваат оптоварување врз финансиската состојба на авиопревозникот на Заедницата, тој бара да се достави ревидиран план за работа во кој се опфатени и односните промени и кој опфаќа период од најмалку 12 месеци од датумот на неговото спроведување, заедно со податоците наведени во точка 2 од Анекс I, и покрај информациите кои треба да се доставуваат согласно став 4.

Надлежниот орган кој издава уверенија донесува одлука за ревидираниот план за работа за тоа дали авиопревозникот на Заедницата може да ги исполни своите постојни и можни обврски за време на тој период од 12 месеци. Оваа одлука се донесува најдоцна три месеци по доставувањето на сите потребни информации.

7. Надлежниот орган кој издава уверенија донесува одлука за авиопревозниците на Заедницата, на кои тој им издал уверение, за тоа дали уверението за работа треба повторно да се поднесе на одобрување во случај на промена на еден или повеќе елементи кои влијаат врз правната положба на авиопревозникот на Заедницата а, особено, во случај на спојување или преземање.

8. Ставовите 4, 5 и 6 не смее да се применуваат на авиопревозници на Заедницата кои вршат сообраќај исклучиво со воздухоплови со МТОМ помала од 10 тони и/или со помалку од 20 седишта. Таквите авиопревозници на Заедницата во секое време мора да докажат дека нивниот нето-капитал изнесува најмалку 100.000 евра, или ако тоа го побара надлежниот орган кој издава уверенија да ги достават сите неопходни информации што се од значење за целите на процената наведена во член 9(2).

Меѓутоа, надлежниот орган кој издава уверенија може да ги примени ставовите 4, 5 и 6 на авиопревозници на Заедницата на коишто им издал уверение, а кои вршат редовен воздушен сообраќај или чијшто промет е поголем од 3 милиони евра годишно.

Член 9

Привремено одземање или повлекување на уверение за работа

1. Надлежниот орган кој издава уверенија може во секое време да ја проценува финансиската успешност на авиопревозник на Заедницата на којшто тој му издал уверение. Врз основа на извршената процена, надлежниот орган привремено го одзема или повлекува уверението за

работа ако повеќе не е уверен дека тој авиопревозник на Заедницата може да ги исполнува своите актуелни и потенцијални обврски во период од 12 месеци. Меѓутоа, надлежниот орган кој издава уверенија може да даде привремено уверение, за период што не надминува 12 месеци, до финансиската реорганизација на авиопревозникот на Заедницата, под услов дека безбедноста не е загрозена, и дека привременото уверение ги содржи, по потреба, сите промени во АОС-то, и дека постојат реални изгледи за успешна финансиска реконструкција во рамките на тој период.

2. Кога постојат јасни показатели за финансиски проблеми или ако против авиопревозникот на Заедницата се води стечајна или слична постапка, надлежниот орган кој издава уверенија, и кој му издал уверение на тој авиопревозник на Заедницата, веднаш врши детална процена на финансиската состојба и, врз основа на своите наоди, во рок од три месеци, го преиспитуваат статусот на уверението за работа согласно овој член.

Надлежниот орган кој издава уверенија ја известува Комисијата за своите одлуки во врска со статусот на уверението за работа.

3. Ако прегледаните финансиски сметки наведени во член 8(4) не се достават во рокот утврден во тој член, надлежниот орган кој издава уверенија веднаш бара од авиопревозникот на Заедницата да ги достави таквите прегледани финансиски извештаи.

Ако прегледаните финансиски извештаи не се достават во рок од еден месец, уверението за работа може да се повлече или привремено да се одземе.

4. Надлежниот орган кој издава уверенија привремено го одзема или повлекува уверението за работа ако авиопревозникот на Заедницата свесно или поради небрежност, му достави на надлежниот орган кој издава уверенија лажни податоци за важни прашања.

5. Во случај кога АОС на авиопревозник на Заедницата е привремено одземено или е повлечено, надлежниот орган кој издава уверенија веднаш привремено го одзема или повлекува и уверението за работа на тој авиопревозник.

6. Надлежниот орган кој издава уверенија може привремено да го одземе или да го повлече уверението за работа на авиопревозник на Заедницата, ако тој авиопревозник повеќе не ги исполнува условите кои се однесуваат на доброто реноме наведени во член 7.

Член 10

Одлуки за уверенија за работа

1. Надлежниот орган кој издава уверенија донесува одлука во врска со барање, во најкраток можен рок, но не подоцна од три месеци по поднесување на сите потребни податоци, земајќи ги предвид сите расположливи докази. Подносителот на барањето се известува за оваа одлука. Во одлуката за одбивање на барањето се наведуваат причините за одбивањето.

2. Постапките за издавање, привремено одземање и повлекување на уверенијата за работа се објавуваат јавно од страна на надлежниот орган кој издава уверенија, и кој за тоа ја известува Комисијата.

3. Списокот со одлуки на надлежниот орган кој издава уверенија во врска со издавање, привремено одземање или повлекување на уверенијата за работа се објавува годишно во Службениот весник на Европската унија.

Член 11

Услови за осигурување

И покрај наведеното во Регулатива (ЕЗ) бр. 785/2004, авиопревозник се осигурува за покривање на одговорноста за штета во случај на несреќи во врска со поштата.

Член 12

Регистрација

1. Без да е во спротивност со член 13(3), воздухопловите што ги користи авиопревозник на Заедницата се регистрираат, по избор на земјата-членка чишто надлежен орган издава уверенија за работа, во нејзиниот национален регистар или во рамките на Заедницата.

2. Согласно став 1, надлежниот орган, согласно важечките закони и други прописи, прифаќа да впише во својот национален регистар, без наплаќање на каква било дискриминациска давачка и без одлагање, воздухоплов што е во сопственост на државјани на други земји-членки и да го префрли од регистрите на воздухоплови на другите земји-членки. Покрај вообичаениот надоместок за регистрација, не смее да се наплаќа никаков друг надоместок за префрлање на воздухоплови.

Член 13

Закуп

1. Без да е во спротивност со член 4(в), авиопревозникот на Заедницата може да има на располагање еден или повеќе воздухоплови врз основа на договор за закуп на воздухоплов без или со екипаж. Авиопревозниците на Заедницата може слободно да летаат со воздухоплови што се закупени со екипаж и кои се регистрирани во рамките на Заедницата, освен во случај кога тоа би довело до загрозување на безбедноста. Комисијата обезбедува дека спроведувањето на оваа одредба е разумно и сразмерно и се заснова врз безбедносни причини.

2. Договор за закуп на воздухоплов без екипаж, во кој авиопревозник на Заедницата е договорна страна, или договор за закуп на воздухоплов со екипаж според кој авиопревозник на Заедницата е закупец на воздухоплов со екипаж, подлежат на претходно одобрение согласно важечкото право на Заедницата или националното право за воздухопловна безбедност.

3. Авиопревозник на Заедницата што зема под закуп воздухоплов со екипаж, а кој воздухоплов е регистриран во трета земја од друго претпријатие, мора претходно од надлежниот орган кој издава уверенија да добие соодветно одобрение за вршење на сообраќај. Надлежниот орган може да даде одобрение ако:

(а) авиопревозникот на Заедницата на задоволителен начин докаже пред надлежниот орган дека се исполнети сите безбедносни стандарди што се еднакви на стандардите кои се бараат согласно правото на Заедницата или националното право; и

(б) е исполнет еден од следните услови:

(i) авиопревозникот на Заедницата го правда ваквиот закуп врз основа на вонредни потреби, во кој случај може да се даде одобрение за период најмногу до седум месеци, а може да се продолжи еднаш за дополнителен период од најмногу седум месеци;

(ii) авиопревозникот на Заедницата докаже дека закупот е потребен заради задоволување на сезонски потреби за зголемен капацитет што не може да се задоволи соодветно со закуп на воздухоплов што е регистриран во Заедницата, во кој случај одобрението може да се обнови; или

(iii) авиопревозникот на Заедницата докаже дека закупот е неопходен заради надминување на тешкотии во работењето и дека не е можно или разумно да се земе под закуп воздухоплов што е регистриран во Заедницата, во кој случај одобрението е со ограничено времетраење, само за периодот што е неопходен за надминување на тешкотиите.

4. Надлежниот орган може да пропише услови кон одобрението. Овие услови се составен дел од договорот за закуп на воздухоплов со екипаж.

Надлежниот орган може да одбие да даде одобрение, доколку не постои реципроцитет што се однесува до закупувањето на воздухоплови со екипаж меѓу односната земја-членка или Заедницата и третата земја во којашто е регистриран воздухопловот кој се зема под закуп со екипаж.

Надлежниот орган ги известува односните земји-членки за одобрението што го дава за земање под закуп на воздухоплов со екипаж, а кој е регистриран во трета земја.

Член 14

Право на сослушување

Надлежниот орган кој издава уверенија, при донесување на одлука за привремено одземање или за повлекување на уверението за работа на авиопревозник на Заедницата, осигурува дека односниот авиопревозник на Заедницата има можност да биде сослушан, земајќи ја предвид, во определени случаи, потребата за итна постапка.

ПОГЛАВЈЕ III
ПРИСТАП ДО ВОЗДУШНИ ЛИНИИ/РУТИ

Член 15

Обезбедување на воздушен сообраќај во рамки на Заедницата

1. Авиопревозниците на Заедницата имаат право да вршат воздушен сообраќај во Заедницата.
2. Земјите-членки не смеат да го условат вршењето на воздушниот сообраќај во рамките на Заедницата од страна на авиопревозник на Заедницата со какви било дозволи или овластувања. Земјите-членки не смеат да бараат од авиопревозниците на Заедницата да обезбедат каква било документација или податоци кои тие веќе ги доставиле до надлежниот орган кој издава уверенија, под услов дека релевантните податоци може навремено да се добијат од надлежниот орган кој издава уверенија.
3. Ако Комисијата, врз основа на добиените податоци согласно член 26(2), утврди дека уверението за работа што му е издадено на авиопревозник на Заедницата не се придржува кон од оваа регулатива, таа ги проследува своите наоди до надлежниот орган кој издава уверенија, кој пак своите забелешки ѝ ги испраќа на Комисијата во рок од 15 работни денови.

Ако Комисијата, по прегледување на забелешките од надлежниот орган кој издава уверенија и понатаму смета дека уверението за работа не се придржува кон условите, или ако не добие забелешки од надлежниот орган кој издава уверенија, таа, во согласност со постапката наведена во член 25(2), донесува одлука да побара од надлежниот орган кој издава уверенија да преземе соодветни поправни мерки, или привремено да го одземе или повлече уверението за работа.

Во одлуката се назначува датум до којшто надлежниот орган кој издава уверенија треба да ги спроведе поправните мерки или активности. Ако поправните мерки или активности не се спроведат до тој датум, авиопревозникот на Заедницата нема право да ги користи своите права од став 1.

Авиопревозникот на Заедницата може да продолжи да ги користи своите права од став 1 откако надлежниот орган кој издава уверенија ќе ја известат Комисијата дека поправни мерки се спроведени и дека надлежниот орган кој издава уверенија го потврдил спроведувањето.

4. При вршење на воздушен сообраќај во рамки на Заедницата, авиопревозник на Заедницата има право да го комбинира воздушниот сообраќај и да склучува договори за летови со заедничка ознака (code-sharing arrangements), без тоа да биде во спротивност на правилата за конкуренција на пазарот на Заедницата кои се важечки за претпријатијата.

Со оваа регулатива се заменуваат сите ограничувања на слободата на авиопревозниците на Заедницата за вршење воздушен сообраќај во Заедницата, а кои произлегуваат од билатерални спогодби склучени меѓу земјите-членки.

5. Без оглед на наведеното во одредбите на билатералните спогодби склучени меѓу земјите-членки и согласно правилата за конкуренција на Заедницата кои се важечки за претпријатијата, односната (односните) земја-членка (земји-членки) им дозволува (дозволуваат) на авиопревозниците на Заедницата да го комбинираат воздушниот превоз и да склучуваат договори за летови со заедничка ознака (code-sharing arrangements) со кој било авиопревозник за вршење на воздушен сообраќај до, од или преку кој било аеродром на нејзината територија, од или до која било точка (-и) во трети земји.

Земја-членка може, во рамките на билатерална спогодба за редовен воздушен сообраќај склучена со односна трета земја, да воведо ограничувања на спогодбите за летови со

заедничка ознака (code-sharing arrangements) склучени меѓу авиопревозници на Заедницата и авиопревозници од трета земја, особено ако односната трета земја не дозволува слични комерцијални можности за авиопревозници на Заедницата кои летаат од односната земја-членка. Притоа, земјите-членки обезбедуваат дека ограничувањата воведени согласно овие спогодби не ја ограничуваат конкуренцијата и не се дискриминациски меѓу авиопревозниците на Заедницата, но и дека не ограничуваат повеќе од потребното.

Член 16

Општи основни правила за обврските за вршење јавни услуги

1. Земја-членка, по извршени консултации со другите односни земји-членки и по известување на Комисијата, односните аеродроми и авиопревозниците кој летаат на линијата, може да воведат обврска за вршење јавна услуга што се однесува на редовниот воздушен сообраќај меѓу аеродром во Заедницата и аеродром што опслужува некој периферен регион или регион во развој на својата територија, или на линија со слаб сообраќај до кој било аеродром на својата територија, ако која било таква линија се смета за клучна за економскиот и социјалниот развој на регионот кој го опслужува тој аеродром. Ваква обврска се воведува само до степен кој е потребен за да се обезбеди минимално вршење на редовен воздушен сообраќај на таа линија, со што се задоволуваат утврдените стандарди за континуираност, редовност, утврдување на цените или минималниот капацитет, кои авиопревозниците не би ги презеле кога би го имале предвид само сопствениот комерцијален интерес.

Утврдените стандарди кои се воведуваат за линијата што е предмет на оваа обврска за вршење јавна услуга се пропишуваат на еден транспарентен и недискриминациски начин.

2. Во случаи кога други начини на превоз не може да гарантираат непрекинато вршење на сообраќајот, најмалку два пати дневно, односните земји-членки во обврската за вршење јавна услуга може да го вклучат условот дека секој авиопревозник на Заедницата што има намера да лета на линијата дава гаранција дека ќе лета на линијата во определен период, кој треба да се утврди, согласно останатите услови на обврската за вршење јавна услуга.

3. Земјата-членка (земјите-членки) ја оценува (оценуваат) потребата од, и соодветноста на, предвидената обврска за вршење јавна услуга, земајќи ги предвид:

(а) пропорционалноста меѓу предвидената обврска и потребите за економски развој на односниот регион;

(б) можноста за користење други начини на превоз и способноста на тие начини за исполнување на потребите за превоз, особено кога со постојниот железнички сообраќај се опслужува предвидената линија со време на патување што е пократко од три часа и со доволна зачестеност, доволен број врски и соодветен временски распоред.

(в) цените на воздушниот превоз и условите што им се нудат на корисниците;

(г) збирното дејство на сите авиопревозници кои летаат или имаат намера да летаат на линијата.

4. Кога земја-членка сака да воведо обврска за вршење јавна услуга, таа го доставува текстот на предвидената обврска до Комисијата, до останатите односни земји-членки, до односните аеродроми и до авиопревозниците кои летаат на односната линија.

Комисијата го објавува информативното известување во *Службениот весник на Европската унија*, во кое:

(а) се определуваат двата аеродроми што се поврзани со односната линија и можните места на попатно застанување;

(б) се наведува датумот на влегување во сила на обврската за вршење јавна услуга; и

(в) се наведува полната адреса на која односната земја-членка веднаш и без надоместок ги става на располагање сите релевантни податоци и/или документи во врска со обврската за вршење јавна услуга.

5. Без оглед на наведеното во одредбите од став 4, што се однесува на линиите на коишто бројот на патници што се очекува да го користат воздушниот сообраќај е помал од 10 000 годишно, известувањето за обврската за вршење јавна услуга се објавува во *Службениот весник на Европската унија* или во националниот службен весник на односната земја-членка.

6. Датумот на влегување во сила на обврската за вршење јавна услуга не смее да е порано од датумот на објавување на известувањето спомнато во вториот потстав на став 4.

7. Кога обврската за вршење јавна услуга се воведува согласно ставовите 1 и 2, авиопревозникот на Заедницата мора да биде способен да понуди продажба само на места за седење, под услов дека предметниот воздушен сообраќај ги исполнува сите услови од обврската за вршење јавна услуга. Во согласност со тоа, ваквиот воздушен сообраќај се смета дека претставува редовен воздушен сообраќај.

8. Кога обврската за вршење јавна услуга се воведува согласно ставовите 1 и 2, кој било друг авиопревозник на Заедницата има право, во секое време, да започне да врши редовен воздушен сообраќај исполнувајќи ги сите услови од обврската за вршење јавна услуга, вклучувајќи го и периодот на работење кој може да се бара согласно став 2.

9. Без оглед на наведеното во став 8, доколку ниеден авиопревозник на Заедницата не започне или не може да докаже дека во најкраток временски рок ќе започне да врши одржлив редовен воздушен сообраќај на линија согласно обврската за вршење јавна услуга воведена за таа линија, односната земја-членка може да го ограничи пристапот до редовниот воздушен сообраќај на таа линија на само еден авиопревозник на Заедницата, за период најмногу до четири години, по што ситуацијата се преиспитува.

Овој период може да трае најмногу пет години, ако обврската за вршење јавна услуга е воведена за линија до аеродром што опслужува некој од најоддалечените региони, спомнато во член 299(2) на Договорот.

10. Правото за вршење на сообраќај наведен во став 9 се нуди по пат на постапка за јавни набавки согласно член 17, било да е само за една линија или, во случаи кога тоа е оправдано со оперативната ефикасност, за група такви линии на секој авиопревозник на Заедницата што

може да врши таков воздушен сообраќај. Заради административна ефикасност, земја-членка може да издаде еден повик за поднесување понуди кој опфаќа различни линии.

11. Обврската за вршење јавна услуга се смета дека престанала да важи ако на линијата за којашто важи таквата обврска во текот на период од 12 месеци не се вршел редовен воздушен сообраќај.

12. Во случај на ненадеен прекин на вршење на сообраќајот од страна на авиопревозник на Заедницата избран согласно член 17, односната земја-членка, во итни случаи, со заемна спогодба, да избере друг авиопревозник на Заедницата што ќе ја врши обврската за јавна услуга во период од најмногу до седум месеци, период кој не може да се продолжи, и тоа согласно следните услови:

(а) сите надоместоци што ги плаќа земјата-членка се вршат согласно член 17(8);

(б) изборот се врши меѓу авиопревозниците на Заедницата согласно начелата за транспарентност и недискриминација;

(в) се покренува нова тендерска постапка.

Комисијата и односните земји-членки веднаш се известуваат за итната постапка и за причините за истата. На барање на земја-членка или на сопствена иницијатива, Комисијата, согласно постапката наведена во член 25(2), може да ја запре постапката доколку смета, по извршено процена, дека постапката не ги исполнува условите наведени во овој став или на друг начин е во спротивност со правото на Заедницата.

Член 17

Постапка за јавен оглас за обврска за вршење јавна услуга

1. Постапката за јавен оглас што се бара согласно член 16(10) се спроведува во согласност со постапката наведена во ставовите од 2 до 10 на овој член.

2. Односната земја-членка го доставува до Комисијата целосниот текст на повикот за поднесување понуди, освен во случај кога согласно член 16(5), обврската за вршење јавна услуга ја објавила преку објавување на известување во својот национален службен весник. Во тој случај, јавниот повик исто така се објавува во националниот службен весник.

3. Повикот за поднесување понуди и последователниот договор ги опфаќа, меѓу другото, следните точки:

(а) стандардите кои се бараат со обврската за вршење јавна услуга;

(б) правила во врска со изменување и дополнување и раскинувањето на договорот, особено се земаат предвид и непредвидливите измени;

(в) рокот на важност на договорот;

(г) договорните казни во случај на не придржување кон договорот;

(д) објективни и транспарентни фактори врз чијашто основа се пресметува висината на евентуалниот надоместок за обврските за јавна услуга.

4. Комисијата го објавува повикот за поднесување понуди со информативно известување што се објавува во *Службениот весник на Европската унија*. Крајниот рок за поднесување на понуди не смее да биде порано од два месеца по денот на објавувањето на ова информативно известување. Во случај тендерската постапка да се однесува на линија/рута до којашто пристапот веќе бил ограничен само на еден авиопревозник согласно член 16(9), повикот за поднесување понуди се објавува најмалку шест месеци пред започнување на нова концесија за да може да се оцени натамошната потреба за ограничениот пристап.

5. Во информативното известување се дадени следните податоци:

- (а) односната (-ите) земја-членка (земји-членки);
- (б) предметната воздухопловна линија;
- (в) рок на важност на договорот;
- (г) полната адреса на која односната земја-членка ги стави на располагање текстот на повикот за поднесување понуди и сите релевантни информации и/или документи во врска со јавниот повик и обврската за вршење јавна услуга;
- (д) крајниот рок за поднесување на понудите.

6. Односната (-ите) земја-членка (земји-членки) ги доставува (доставуваат), веднаш и бесплатно, сите релевантни информации и документи кои ги бара заинтересирана страна за јавниот тендер.

7. Изборот од доставените понуди се врши во најкраток можен рок, земајќи ја предвид соодветноста на услугата, вклучувајќи ги и цената и условите кои може да им се понудат на корисниците, и трошоците за евентуалниот надоместок што може да го бара односната земја-членка (земјите-членки).

8. Односната земја-членка на авиопревозникот избран согласно став 7, може да му ги надомести трошоци настанати заради придржување кон стандардите што се бараат со обврската за јавна услуга воведена согласно член 16. Овој надоместок не смее да биде поголем од потребниот износ за покривање на нето трошоците настанати заради вршење на секоја обврска за јавна услуга, водејќи сметка за приходот од обврската кој авиопревозникот го задржува и разумната добивка.

9. Земјата-членка ја известува Комисијата, веднаш во писмена форма, за резултатите од постапката за јавен оглас и за изборот, вклучувајќи ги и следните информации:

- (а) броеви, имиња и деловните податоци на подносителите на понуди;
- (б) оперативни елементи што се содржани во понудите;
- (в) надомест што се бара во понудите;
- (г) име на избраниот подносител на понуда.

10. На барање на земја-членка или на сопствена иницијатива, Комисијата може да побара од земјите-членки да ги достават, во рок од еден месец, сите релевантни документи во врска со изборот на авиопревозник за вршење на обврската за јавна услуга. Во случај бараните

документи да не се достават во рокот, Комисијата може да одлучи да ја запре постапката за повик за поднесување понуди согласно постапката наведена во член 25(2).

Член 18

Испитување на обврските за вршење јавна услуга

1. Земјите-членки ги преземаат сите потребни мерки за да се обезбеди дека ефикасно, и особено што е можно поскоро, може да се провери секоја одлука што е донесена согласно членовите 16 и 17 и, заради кршење на правото на Заедницата или националните правила со коишто се спроведува правото на Заедницата.

Особено, на барање на земја-членка или на сопствена иницијатива, Комисијата може да побара од земјите-членки, во рок од два месеци, да го достават следното:

(а) документ со кој се оправдува потребата од обврска за вршење јавна услуга и придржување на истата кон критериумите спомнати во член 16;

(б) анализа на економската состојба во регионот;

(в) анализа на односот меѓу предвидените обврски и целите на економскиот развој;

(г) анализа на постојниот воздушен сообраќај, ако постои, и на останатите расположливи начини на превоз што би можеле да се сметаат како замена за предвидената обврска.

2. На барање на земја-членка која смета дека развојот на определена линија е без причина ограничен со условите од членовите 16 и 17, или на сопствена иницијатива, Комисијата спроведува истрага и, во рок од шест месеци по приемот на барањето и согласно постапката наведена во 25(2), донесува одлука врз основа на сите релевантните фактори за тоа дали членовите 16 и 17 и понатаму ќе се применуваат за односната линија.

Член 19

Распределба на сообраќајот меѓу аеродромите и користење на сообраќајните права

1. Користењето на сообраќајните права е предмет на објавените оперативни правила на Заедницата, националните, регионалните и локалните оперативни правила што се однесуваат на безбедноста, обезбедувањето, заштитата на животната средина и доделувањето на слотови.

2. Земја-членка, по извршени консултации со заинтересираните страни, вклучувајќи ги и односните авиопревозници и аеродроми, без дискриминација на одредиштата во рамките на Заедницата или врз основа на државјанството или идентитетот на авиопревозниците може да ја уредува распределбата на воздушниот сообраќај меѓу аеродромите кои ги задоволуваат следните услови:

(а) аеродромите опслужуваат еден ист град или агломерација;

(б) аеродромите имаат соодветна сообраќајна инфраструктура што обезбедува, колку што е тоа можно, директна врска, со што до аеродромот може да се стигне во рок од 90 минути, вклучувајќи, по потреба, и прекуграничен премин.

(в) аеродромите се меѓусебно поврзани како и со градот или агломерацијата со вршење на чести, сигурни и ефикасни услуги на јавниот превоз; и

(г) аеродромите им ги нудат на авиопревозниците потребните услуги, и не влијаат негативно врз нивните деловни можности.

Секоја одлука со која се уредува распределбата на воздушниот сообраќај меѓу односните аеродроми ги почитува начелата на сразмерност и транспарентност и се заснова врз објективни критериуми.

3. Односната земја-членка ја известува Комисијата за својата намера да ја уреди распределбата на воздушниот сообраќај или до го промени постојното правило за распределба на сообраќајот.

Комисијата ја проверува примената на ставовите 1 и 2 од овој член и, во рок од шест месеци по приемот на известувањето од земјата-членка и, согласно постапката наведена во член 25(2), одлучува дали земјата-членка може да ги применува мерките.

Комисијата ја објавува својата одлука во *Службениот весник на Европската унија*, а мерките не смеат да се применуваат пред објавување на одобрението дадено од страна на Комисијата.

4. Што се однесува на правилата за распределба на сообраќајот кои постојат во времето на влегување во сила на оваа регулатива, Комисијата, на барање на земја-членка или на сопствена иницијатива, ја проверува примената на ставовите 1 и 2 и, согласно постапката од член 25(2), одлучува дали земјата-членка може да продолжи да ја применува мерката.

5. Комисијата ги објавува во *Службениот весник на Европската унија* своите одлуки донесен врз основа на овој член.

Член 20

Мерки за заштита на животната средина

1. Во случај на постоење на сериозни проблеми во врска со заштитата на животната средина, односната земја-членка, која е одговорна, може да го ограничи или да го одбие користењето на сообраќајните права, особено кога со останатите видови на превоз се обезбедува соодветно ниво на превоз. Мерката е недискриминациска, не ја нарушува конкуренцијата меѓу авиопревозниците, не ограничува повеќе од потребното за решавање на проблемите, и е со ограничен период на важност, кој не смее да е подолг од три години, по што истата се преиспитува.

2. Ако некоја земја-членка смета дека е неопходна мерката наведена во став 1, таа, најмалку три месеци пред влегувањето во сила на мерката, ги известува останатите земји-членки и Комисијата, наведувајќи соодветно оправдување за мерката. Мерката може да се спроведе, освен ако во рок од еден месец по приемот на известувањето, односната земја-членка не ја

оспори мерката или ако Комисијата, согласно став 3, не ја земе мерката на дополнителна проверка.

3. На барање на друга земја-членка или на сопствена иницијатива, Комисијата, согласно постапката наведена во член 25(2), може да ги одложи/суспендира мерките ако тие не ги исполнуваат условите наведени во став 1 или ако се на друг начин во спротивност со правото на Заедницата.

Член 21

Итни мерки

1. Земја-членка може да го одбие, ограничи или да воведо услови за користење на сообраќајните права заради решавање на ненадејни проблеми со кратко времетраење, кои произлегуваат од непредвидливи или неизбежни околности. Оваа постапка ги им предвид начелата за сразмерност и транспарентност и се темелат врз објективни и недискриминациски критериуми.

Комисијата и останатите земји-членки веднаш се известуваат за таквата постапка заедно со соодветно оправдување за преземање на истата. Ако проблемите што бараат преземање на таква постапка постојат подолго од 14 дена, земјата-членка ја известува Комисијата и останатите земји-членки и, во договор со Комисијата, може да ја продолжи постапката за дополнителни периоди со траење од најмногу 14 дена.

2. На барање на односната земја-членка (земји-членки) или на сопствена иницијатива, Комисијата може да ја повлече оваа постапка ако таа не ги исполнува условите наведени во став 1 или е на друг начин во спротивност со правото на Заедницата.

ПОГЛАВЈЕ IV

ОДРЕДБИ ЗА УТВРДУВАЊЕ НА ЦЕНИ

Член 22

Слобода при утврдување на цени

1. Без тоа да биде во спротивност со член 16(1), авиопревозниците на Заедницата и, врз основа на реципроцитет, авиопревозниците од трети земји слободно ги утврдуваат цените и тарифите за воздушниот сообраќај во рамки на Заедницата.

2. Без оглед на наведеното во одредбите од билатералните спогодби склучени меѓу земјите-членки, земјите-членки не смеат да вршат дискриминација врз основа на државјанството или идентитетот на авиопревозниците при овозможување на авиопревозниците на Заедницата да ги утврдуваат цените и тарифите за воздушниот сообраќај меѓу својата територија и некоја трета земја. Со ова се заменуваат сите останати ограничувања во однос на утврдувањето на цените, вклучувајќи ги и ограничувањата што се однесуваат на линиите кон трети земји, а што произлегуваат од билатералните спогодби склучени меѓу земјите-членки.

Член 23**Известување и недискриминација**

1. Цените и таксите во воздушниот сообраќај кои им се достапни на јавноста ги опфаќаат сите важечки услови кога се нудат или се објавуваат во која било форма, вклучително и на интернет, за воздушен превоз од аеродром што се наоѓа на територијата на земја-членка каде се применува Договорот. Крајната цена која треба да се плати се наведува, во секое време, и ја вклучува важечката цена или тарифа за воздушниот превоз, како и сите важечки даноци, такси и надоместоци, дополнителни давачки и провизии кои се неизбежни и предвидливи во времето на објавувањето. Покрај наведувањето на крајната цена, се наведува најмалку и следното:

(а) цената или тарифата за воздушниот превоз;

(б) даноците;

(в) аеродромските надоместоци; и

(г) други такси, дополнителни давачки или провизии, како што се оние кои се однесуваат на обезбедувањето или горивото;

при што ставките од точките (б), (в) и (г) се додаваат на цената или тарифата на воздушниот превоз. Дополнителните додатоци на цената се проследуваат на еден јасен, транспарентен и недвосмислен начин на почетокот на постапката за правење резервација, а корисникот сам избира дали ќе ги прифати истите.

2. Без да е во спротивност со член 16(1), јавен пристап до цените и тарифите на воздушниот превоз од аеродром што се наоѓа на територијата на земја-членка на која се однесува Договорот, се дозволува без каква било дискриминација врз основа на државјанството или местото на живеење на корисникот, или во местото на регистрација на застапникот на авиопревозникот или на друг продавач на билети во рамките на Заедницата.

Член 24**Казни**

Земјите-членки ја гарантираат усогласеноста со правилата наведени во ова поглавје и утврдуваат казни за нивното кршење. Казните се ефикасни, сразмерни и превентивни.

**ПОГЛАВЈЕ V
ЗАВРШНИ ОДРЕДБИ****Член 25****Комитет**

1. На Комисијата ѝ помага комитет.

2. Кога се прави упатување на овој став, се применуваат членовите 3 и 7 од Одлуката 1999/468/ЕЗ, имајќи ги предвид и одредбите од член 8 од истата.

Член 26**Соработка и право на добивање информации**

1. Земјите-членки и Комисијата соработуваат во примената и во следењето на примената на оваа регулатива.
2. Заради извршување на своите обврски согласно оваа регулатива, Комисијата може да ги добие сите потребни информации од земјите-членки кои, исто така го олеснуваат обезбедувањето на информации од страна на авиопревозниците кои добиле уверенија од страна на нивните надлежни органи кои издаваат уверенија.
3. Земјите-членки, согласно своите национални закони и прописи, ги преземаат сите потребни мерки за гарантирање на соодветната доверливост на податоците што ги добиваат согласно оваа регулатива.

Член 27**Укинување**

Се укинуваат Регулотива бр. 2407/92 (ЕЕЗ), Регулотива бр. 2408/92 (ЕЕЗ) и Регулотива бр. 2409/92 (ЕЕЗ).

Упатувањата на укинатите регулативи се толкуваат како упатувања кон оваа регулатива и се читаат во согласност со кореспондентната табела од Анекс II.

Член 28**Влегување во сила**

Оваа регулатива влегува во сила следниот ден од денот на нејзиното објавување во *Службениот весник на Европската унија*.

Оваа регулатива е целосно обврзувачка и директно применлива во сите земји-членки.

Стразбур, 24 септември 2008 година.

За Европскиот парламент
Претседател
Х. Г. Потеринг

За Советот
Претседател
Ж. П. Жује

АНЕКС I**ПОДАТОЦИ КОИ ТРЕБА ДА СЕ ОБЕЗБЕДАТ
СОГЛАСНО ЧЛЕНОВИ 5 И 8**

1. Информации кои треба да ги достави подносител кој прв пат поднесува барање, а во врска со финансиската способност
 - 1.1. Најнов интерен финансиски извештај, и, ако има, прегледан/ревидиран финансиски извештај за претходната финансиска година.
 - 1.2. Проектиран биланс на состојбата, вклучувајќи го и билансот на успех, за следните три години.
 - 1.3. Основите за проектирани цифри на расходи и приходи, за ставки како што се оние за гориво, цени и тарифи, плати, одржување, амортизација, промени на девизниот курс,

аеродромски надоместоци, надоместоци за воздухопловната навигација, трошоци за опслужување на земја, осигурување, итн. Прогнози за сообраќајот/приходите.

1.4. Детални податоци за трошоците за отпочнување со работа претрпени во периодот од поднесување на барањето до отпочнување со работењето и објаснување на кој начин се планира да се финансираат овие трошоци.

1.5. Детални податоци за постојните и проектираните извори на финансирање.

1.6. Детални податоци за акционерите, вклучувајќи нивно државјанство и типови на акции кои треба да се поседуваат, како и членови од Статутот. Ако се дел од група на претпријатија, податоци за нивниот меѓусебен однос.

1.7. Проектирани извештаи за движење на готовинскиот капитал и за ликвидноста за првите три години од работењето.

1.8. Детални податоци за финансирање на набавка/закуп на воздухоплови, вклучувајќи ги, во случај на закуп, и условите на договорот.

2. Податоци кои треба да се достават со цел да се изврши проценка на постојаната финансиска способност на постојните иматели на уверенија, кои планираат промени во своите структури или во нивните активности, кои промени значително ќе влијаат врз нивната финансиска состојба.

2.1. Ако е потребно, најнов интерен биланс на состојбата и прегледани/ревидирани финансиски сметки за претходната финансиска година.

2.2. Прецизни детални податоци за сите предложени измени, на пример, измена на вид на услуга, планирано преземања или здржување, измени во акцискиот капитал, промена на акционери, итн.

2.3. Проектиран биланс на состојбата, со биланс на успех за тековната финансиска година, вклучувајќи ги и сите планирани промени во структурата или дејностите кои значајно ќе влијаат врз финансиската способност.

2.4. Претходни и проектирани износи на расходи и приходи на ставките како што се оние за гориво, цени и тарифи, плати, одржување, амортизација, промени на девизниот курс, аеродромски надоместоци, трошоци за услуги на воздухопловната навигација, трошоци за опслужување на земја, осигурување, итн. Прогнози за сообраќајот/приходите.

2.5. Извештаи за движење на готовинските текови и планови за ликвидноста за следната година, вклучувајќи ги и сите планирани измени во структурата или активностите кои значајно ќе влијаат врз финансиската способност.

2.6. Детални податоци за финансирање за набавка/закуп на воздухоплови, вклучувајќи ги, во случај на закуп, и условите на договорот.

3. Податоци кои треба да се достават со цел да се изврши проценка на постојаната финансиска способност на постојните иматели на уверенија

3.1. Прегледани сметки, но не постари од шест месеци по последниот ден на односната финансиска година, освен ако не се предвидува поинаку во националното право и, ако е потребно, најновиот интерен финансиски извештај.

3.2. Проектиран биланс на состојбата, вклучувајќи го и билансот на успехот, за претстојната година.

3.3. Претходни и проектирани износи на расходи и приходи за ставки како што се оние за гориво, цени и тарифи, плати, одржување, амортизација, промени на девизниот курс, аеродромски надоместоци, надоместоци за услугите на воздухопловната навигација, трошоци за опслужување на земја, осигурување, итн. Прогнози за сообраќајот/приходите.

3.4. Извештаи за движење на готовинскиот капитал и планови за ликвидноста за следната година.

АНЕКС II

КОРЕСПОДЕНТНА ТАБЕЛА
(наведено во член 27)

Регулатива (ЕЕЗ) бр. 2407/92	Оваа регулатива
Член 1(1)	Член 1
Член 1(2)	Член 3(3)
Член 2	Член 2
Член 3(1)	Член 3(2)
Член 3(2)	вториот потстав од член 3(1)
Член 3(3)	првиот потстав од член 3(1)
Член 4(1)	Член 4
Член 4(2)	Член 4(г)
Член 4(3)	—
Член 4(4)	Член 4(г)
Член 4(5)	вториот потстав на член 8(1)
Член 5(1)	Член 5(1)
Член 5(2)	Член 5(2)
Член 5(3)	Член 8(5)
Член 5(4)	Член 8(6)
Член 5(5)	Член 9(1)
Член 5(6)	Член 8(4)
Член 5(7)	Член 5(3) и член 8(8)
Член 6	Член 7
Член 7	Член 11
Член 8(1)	Член 4(в)
Член 8(2)	Член 12(1)
Член 8(3)	Член 13(2) и (3)
Член 8(4)	Член 12(2)
Член 9	Член 6
Член 10(1)	Член 13(2) и (3)
Член 10(2)	Член 13(2) и (3)
Член 11(1)	Член 8(1)
Член 11(2)	Член 8(3)
Член 11(3)	Член 8(7)
Член 12	Член 9(2) до (6)
Член 13(1)	Член 10(2)
Член 13(2)	Член 10(1)
Член 13(3)	—
Член 13(4)	Член 10(3)
Член 14	—
Член 15	—
Член 16	—
Член 17	—
Член 18(1)	Член 26(1)
Член 18(2)	Член 26(3)
Член 19	—
АНЕКС	АНЕКС I

Регулатива (ЕЕЗ) бр. 2408/92	Оваа регулатива
Член 1(1)	Член 1
Член 1(2)	Член 1(2)
Член 1(3)	—
Член 1(4)	—
Член 2	Член 2
Член 3(1)	Член 15(1) и (2)
Член 3(2)	—
Член 3(3)	—
Член 3(4)	—
Член 4(1)(а)	Член 16(1)
Член 4(1)(б)	Член 16(3)
Член 4(1)(в)	Член 16(2)
Член 4(1)(г)	Член 16(9)
—	Член 17(1)
—	Член 17(2)
—	Член 17(4)
—	Член 17(5)
—	Член 17(6)
Член 4(1)(д)	Член 17(3)
Член 4(1)(ѓ)	Член 17(7)
Член 4(1)(е)	—
Член 4(1)(ж)	Член 17(8)
—	Член 17(9)
—	Член 17(10)
Член 4(1)(з)	Член 18(1)
Член 4(1)(с)	Член 16(7)
Член 4(1)(и)	—
Член 4(2)	—
Член 4(3)	Член 18(2)
Член 4(4)	—
Член 5	—
Член 6(1) и (2)	—
Член 7	Член 15(4) и (5)
Член 8(1)	Член 19(2)
Член 8(2)	Член 19(1)
Член 8(3)	Член 19(3)
Член 8(4)	—
Член 8(5)	—
Член 9(1)	Член 20(1)
Член 9(2)	Член 20(1)
Член 9(3)	Член 20(2)
Член 9(4)	Член 20(3)
Член 9(5)	Член 22(1)
Член 9(6)	Член 22(2)
Член 9(7)	—
Член 9(8)	—
Член 10	—

Член 11	Член 25
Член 12(1)	Член 26(2)
Член 12(2)	—
Член 13	—
Член 14(1)	Член 26(1)
Член 14(2)	Член 26(3)
Член 15	—
Член 16	—
АНЕКС I	—
АНЕКС II	—
АНЕКС III	—
—	АНЕКС II
Регулатива (ЕЕЗ) бр. 2409/92	Оваа регулатива
Член 1(1)	Член 1
Член 1(2)	Член 21(1)
Член 1(3)	—
Член 2	Член 2
Член 3	—
Член 4	Член 23
Член 5(1)	Член 22
Член 5(2)	—
Член 5(3)	—
Член 5(4)	—
Член 6	—
Член 7	—
Член 8	—
Член 9	—
Член 10(1)	Член 26(1)
Член 10(2)	Член 26(3)
Член 11	—
Член 12	—
—	Член 27
—	Член 28

**РЕГУЛАТИВА (ЕУ) Бр. 2019/2
НА ЕВРОПСКИОТ ПАРЛАМЕНТ И НА СОВЕТОТ****од 11 декември 2018 година,****со која се изменува и дополнува Регулација (ЕЗ) бр. 1008/2008 за
заеднички правила за вршење на воздушен сообраќај во заедницата**

ЕВРОПСКИОТ ПАРЛАМЕНТ И СОВЕТОТ НА ЕВРОПСКАТА УНИЈА,

имајќи го предвид Договорот за функционирањето на Европската унија, а особено член 100(2) од истиот,

имајќи го предвид предлогот на Комисијата,

после проследувањето на нацртот на законодавниот акт до националните парламенти,

имајќи го предвид мислењето на Европскиот економско-социјален комитет ⁽¹⁹⁾,

после извршени консултации со Комитетот на регионите,

постапувајќи во согласност со редовната законодавна постапка ⁽²⁰⁾,

со оглед на тоа што:

- (1) Регулација (ЕЗ) бр. 1008/2008 на Европскиот парламент и на Советот ⁽²¹⁾, содржи одредби со кои се дозволуваат договори за закуп на воздухоплови, кои се регистрирани во трети земји, особено договори за закуп на воздухоплови со екипаж.
- (2) Овие договори се дозволени во исклучителни околности, како што е недостатокот на соодветни воздухоплови на пазарот на Унијата. Тие треба временски да се строго ограничени и треба да ги исполнуваат стандардите за безбедност што се еднакви на правилата за безбедност кои се предвидуваат во правото на Унијата и во националното право.
- (3) Спогодбата за воздушен превоз ⁽²²⁾ склучена помеѓу Европската заедница и нејзините земји-членки, од една страна, и Соединетите Американски Држави, од друга страна (АТА) се потпиша на 25 април 2007 година, и е последователно изменета и дополнета со Протокол од 24 јуни 2010 година. АТА ја одразува обврската на договорните страни на истата за постигнување на заедничката цел за постојано отстранување на препреките за пристап на пазарот, со цел да се постигнат што поголеми погодности за

⁽¹⁹⁾Сл. весник. С 345, 13.10.2017, стр. 126.⁽²⁰⁾Ставот на Европскиот парламент од 29 ноември 2018 година (се уште не е објавен во Службен весник) и одлуката на Советот од 6 декември 2018 година.⁽²¹⁾Регулација (ЕЗ) бр. 1008/2008 на Европскиот парламент и на Советот од 24 септември 2008 година, за заеднички правила за вршење на воздушниот сообраќај во Заедницата (Сл. весник. L 293, 31.10.2008, стр. 3).⁽²²⁾Сл. весник. L 134, 25.5.2007, стр. 4.

потрошувачите, авиопревозниците, работната сила и заедниците од двете страни на Атлантикот.

- (4) Со АТА се предвидува отворен режим за закуп на воздухоплов со екипаж помеѓу договорните страни. Со релевантните одредби кои се опфатени во член 10 од АТА се дозволуваат договори за закуп на воздухоплов со екипаж за меѓународниот воздушен превоз, под услов дека сите договорни страни на тие договори имаат соодветно одобрение и ги исполнуваат условите кои се пропишани во законите и прописите кои договорните страни на АТА вообичаено ги применуваат.
- (5) Соодветниот развој и досегашните дискусии на Заедничкиот комитет воспоставен врз основа на АТА, покажаа дека договорните страни на АТА би имале корист од посебен договор за закуп на воздухоплов со екипаж, со кој дополнително би се прецизирале соодветните одредби на АТА.
- (6) Бидејќи ваквиот договор за закуп на воздухоплов со екипаж би опфаќал ублажување на постојните временски ограничувања, истиот би имал домино ефект/верижна реакција врз Регулативата (ЕЗ) 1008/2008, во која се предвидуваат временски ограничувања во случај кога превозници на Унијата закупуваат воздухоплов со екипаж од превозници од трети земји.
- (7) Заради тоа, треба да се измени и дополни Регулативата (ЕЗ) бр. 1008/2008, за да се овозможи ублажување на временските ограничувања за закуп на воздухоплов со екипаж, кој се договара во меѓународните спогодби кои ги склучува Унијата со трети земји.
- (8) Земајќи го предвид фактот дека Унијата моментално ја разгледува Регулативата (ЕЗ) бр. 1008/2008, вклучително и нејзините одредби за закуп на воздухоплов со екипаж и нивното можно влијание врз вработените и потрошувачите, и дека разгледувањето на Комисијата би можело да доведе до општа ревизија на Регулативата (ЕЗ) бр. 1008/2008, оваа Регулатива е ограничена на усогласување на Регулативата (ЕЗ) бр. 1008/2008 со релевантните меѓународни обврски. Во меѓународната спогодба за закуп на воздухоплов со екипаж треба да се опфатат и реципрочни права и обврски и за двете договорни страни и би требало да се заснова врз постоечка Спогодба за воздушен превоз.
- 9) Заради тоа, Регулативата (ЕЗ) бр. 1008/2008 треба на соодветен начин да се измени и дополни.

ЈА ДОНЕСОА СЛЕДНАТА РЕГУЛАТИВА:

Член 1

Во точка (б) од член 13(3) од Регулатива (ЕЗ) бр. 1008/2008, воведната реченица се заменува со следното:

’освен ако не е поинаку предвидено во меѓународна спогодба за закуп на воздухоплов со екипаж, која ја потпишала Унијата и која се заснова врз спогодба за воздушен превоз кон

која Унијата е договорна страна и која е потпишана пред 1 јануари 2008 година, ако е исполнет еден од следните услови:ⁱ.

Член 2

Оваа регулатива влегува во сила на дваесеттиот ден од денот на нејзиното објавување во *Службениот весник на Европската унија*.

Оваа регулатива е целосно обврзувачка и директно применлива во сите земји—членки

Стразбур, 11 декември 2018 година.

За Европскиот парламент
Претседател
А. ТАЈАНИ

За Советот
Претседател
Ј. БОГНЕР-ШТРАУС

ⁱ Во случај на спор, грешки или нејаснотии во овој превод, преовладува и се применува оригиналната верзија на ЕУ Регулативите 785/2004 и 1008/2008 и нејзините измени на англиски јазик.